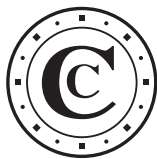


Cour des comptes



Chambres régionales
& territoriales des comptes

MOBILITÉ ET ACCÈS À L'EMPLOI

La région Hauts-de-France :
une illustration des enjeux nationaux

Rapport public thématique

Synthèse

Février 2021

 **AVERTISSEMENT**

Cette synthèse est destinée à faciliter la lecture et l'utilisation du rapport de la Cour des comptes.

Seul le rapport engage la Cour des comptes.

Les réponses des administrations, des organismes et des collectivités concernés figurent à la suite du rapport.

Sommaire

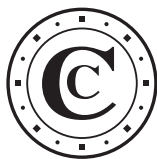
Introduction	5
1 Une offre d'aides à la mobilité foisonnante et disparate	7
2 Des aides peu connues, à l'accès trop limité et mal coordonnées	14
3 Une politique à renforcer pour accroître les appariements sur le marché du travail	17
Recommandations	19

Introduction

Une part du chômage découle des difficultés de mise en relation entre l'offre et la demande d'emploi. Les freins à la mobilité constituent, parmi d'autres, des facteurs explicatifs de cette difficulté, qu'il s'agisse de la localisation des lieux de travail (mobilité géographique) ou de la capacité à changer de métier, souvent en adaptant ses compétences (mobilité professionnelle). À partir de l'exemple des Hauts-de-France, le présent rapport examine les actions engagées pour favoriser la mobilité géographique des personnes en recherche d'emploi, afin de se déplacer pour se rendre à un entretien d'embauche, suivre une formation ou reprendre un emploi - en France ou dans les pays frontaliers -, voire de déménager. Les enjeux attachés à la question sont en effet d'importance : en France, on peut attribuer entre 1 et 2,5 points de pourcentage de taux de chômage aux mauvais appariements géographiques.

Les obstacles à la mobilité rencontrés par les personnes en recherche d'emploi peuvent être nombreux et variés. C'est pourquoi il est apparu souhaitable aux juridictions financières d'analyser le phénomène à l'échelle d'une région, échelle à laquelle il est possible d'examiner à la fois le déploiement d'orientations stratégiques et la mise en œuvre des actions les plus concrètes en faveur de la mobilité. En région Hauts-de-France, les enjeux de mobilité liés à l'emploi sont importants. La région se caractérise par un chômage structurel élevé, un faible niveau de formation et par un nombre important d'offres d'emploi non pourvues. La moindre mobilité d'une partie des personnes en recherche d'emploi peut expliquer la difficulté à rapprocher l'offre et la demande d'emploi. En réponse à ces besoins, les acteurs institutionnels, associatifs et économiques de la région ont développé de nombreuses actions, parfois innovantes, mais peu coordonnées.

Au plan national, la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019 met l'accent sur la mobilité solidaire et pose les premières bases d'une coordination, à approfondir, pour favoriser la mise en œuvre de solutions adaptées aux publics fragiles ou isolés qui éprouvent des difficultés à se déplacer pour accéder à un emploi ou à un stage de formation professionnelle. Ces publics éloignés de l'emploi ont en effet des besoins spécifiques d'accompagnement pour surmonter leurs difficultés d'ordre physique, financier, voire psychologique ou cognitif à se déplacer.



1 Une offre d'aides à la mobilité foisonnante et disparate

Les dynamiques économiques et démographiques propres à la région Hauts-de-France sont contrastées, entre, d'une part, le rayonnement de la métropole lilloise et, d'autre part, plusieurs zones qui cumulent des difficultés économiques et sociales.

Deux catégories principales de freins limitent l'accès à l'emploi des personnes en recherche d'emploi. Tout d'abord, les freins financiers sont très souvent invoqués (achat et entretien d'un véhicule, financement du permis de conduire, coût des transports en commun, assurances, etc.). Par ailleurs, les plus fragiles et les plus jeunes sont plus souvent confrontés à des difficultés cognitives et psychosociales qui ne leur donnent qu'une connaissance imparfaite des possibilités de déplacement à proximité de leur lieu de résidence ou des aides qui pourraient faciliter leur déplacement pour se rendre au rendez-vous d'une potentielle embauche et, ultérieurement, pour rejoindre leur lieu de travail.


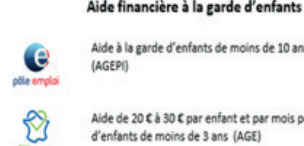

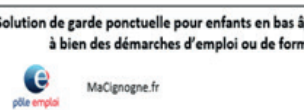

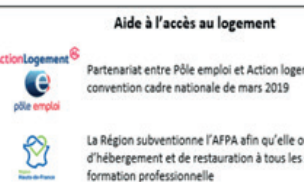
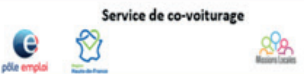




Une culture de la mobilité relativement faible en Hauts-de-France peut aussi expliquer ces freins. Sur l'échantillon

de demandeurs d'emploi des Hauts-de-France inscrits à Pôle emploi interrogé par les juridictions financières, 42,8 % indiquent en effet ne pas être prêts à faire de concessions géographiques pour retrouver un emploi. Or, aujourd'hui 82 % des personnes employées doivent se déplacer pour se rendre sur leur lieu de travail, quotidiennement. Elles y consacrent en moyenne près de 40 minutes chaque jour.

Historiquement, les aides à la mobilité ont été d'abord des aides financières versées par Pôle emploi. L'opérateur a pour mission de « faciliter la mobilité géographique et professionnelle » des personnes à la recherche d'un emploi. Ces aides à la recherche ou à la reprise d'emploi et à l'entrée en formation ont été créées en 2008, puis ont évolué pour simplifier leur mise en œuvre. Depuis 2014, le nouveau dispositif s'organise autour des trois catégories d'aide aux frais de déplacement, d'hébergement et de repas. Les aides sont cumulables entre elles dans la limite d'un plafond annuel de 5 000 € sur 12 mois glissants pour chaque bénéficiaire. Une aide à la garde d'enfant existe également.

Une offre d'aides à la mobilité foisonnante et disparate

Panorama des aides et dispositifs d'accompagnement à la mobilité répertoriés en Hauts-de-France

Freins financiers liés aux déplacements	Autres freins (psychosociaux, garde d'enfants, logement)
<p>Aide financière au passage du permis B</p> 	<p>Aide financière à la garde d'enfants</p> <p>Aide à la garde d'enfants de moins de 10 ans pour parent isolé (AGEPI)</p> <p>Aide de 20 € à 30 € par enfant et par mois pour la garde d'enfants de moins de 3 ans (AGE)</p> 
<p>Aide financière au transport pour l'accès à la formation</p> 	<p>Solution de garde ponctuelle pour enfants en bas âge pour mener à bien des démarches d'emploi ou de formation</p> <p>MaCignogne.fr</p> 
<p>Aide financière au transport pour une recherche ou une reprise d'emploi</p> 	<p>Aide à l'accès au logement</p> <p>Action Logement</p> <p>Partenariat entre Pôle emploi et Action logement depuis la convention cadre nationale de mars 2019</p> <p>La Région subventionne l'AFPA afin qu'elle ouvre ses solutions d'hébergement et de restauration à tous les stagiaires de la formation professionnelle</p> 
<p>Service de co-voiturage</p> 	<p>Accompagnement à la levée des freins psychologiques</p> <p>Serious games organisés par des missions locales visant à découvrir de nouveaux territoires et apprendre à utiliser les transports en commun</p> <p>Accompagnement par les départements des allocataires du RSA à travers des centres sociaux, ou des ateliers cooaching</p> <p>Accompagnement des personnes en difficulté pour lever les freins cognitifs identifiés lors du diagnostic mobilité</p> 
<p>Tarifications préférentielles pour les demandeurs d'emploi dans les transports publics</p> 	
<p>Aide financière ou prêt bancaire pour l'achat d'un véhicule</p> 	
<p>Location ou prêt de véhicule (voiture, scooter, vélo)</p> 	
<p>Garages solidaires ou aide financière pour les réparations de véhicule</p> 	

Source : Cour des comptes

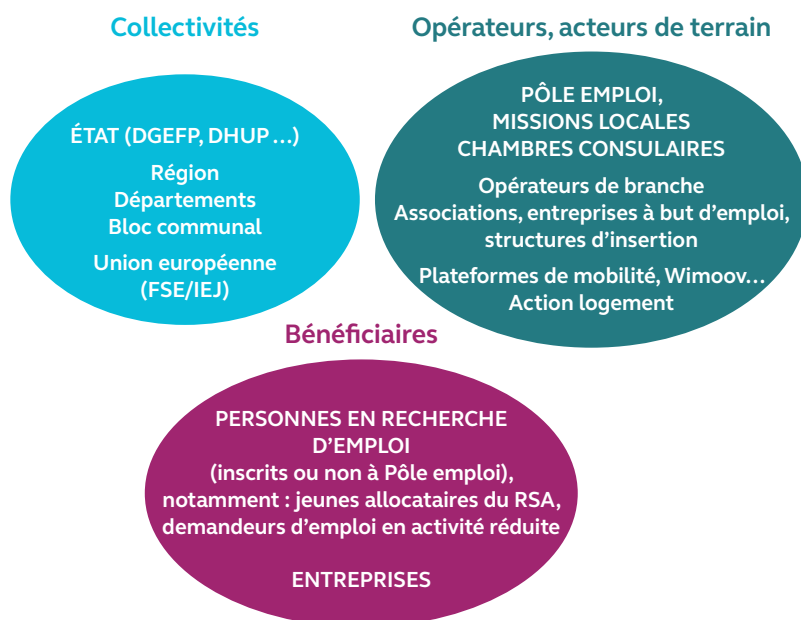
NB: ce schéma permet d'apprécier les principales aides à la mobilité existantes ainsi que les principaux acteurs concernés; il ne vise pas l'exhaustivité. Un symbole peut représenter plusieurs acteurs, par exemple le symbole Départements peut aussi bien représenter le Département du Nord, le Département de l'Oise ou les deux à la fois. Le symbole Wimoov peut, quant à lui, représenter les acteurs du secteurs associatif.

Une offre d'aides à la mobilité foisonnante et disparate

Parallèlement aux aides de Pôle emploi, des actions d'accompagnement à la mobilité ont vu le jour en région Hauts-de-France. Ces aides, très nombreuses dans la région, prennent la forme d'aides similaires aux aides de Pôle emploi (aides à l'obtention du permis de conduire, aide à la garde d'enfants, aide financière pour favoriser le retour à l'emploi et à la formation des allocataires du RSA, etc.). Elles sont proposées par les collectivités territoriales et leurs groupements (conseil régional, conseils départementaux, intercommunalités) ou par des associations engagées dans

l'accompagnement socioprofessionnel des personnes en recherche d'emploi ou plus spécialisées dans l'aide à la mobilité. Elles peuvent aussi s'inscrire dans un dispositif plus élaboré, comme une plateforme de mobilité, proposant ou coordonnant plusieurs actions. Dans la région, des solutions particulières sont déployées en faveur des jeunes, en particulier pour favoriser la mobilité internationale. D'autres régions voient également se développer de manière dynamique les dispositifs de mobilité solidaire, qu'ils soient à l'initiative de l'État ou des collectivités locales.

Sociogramme des principaux acteurs



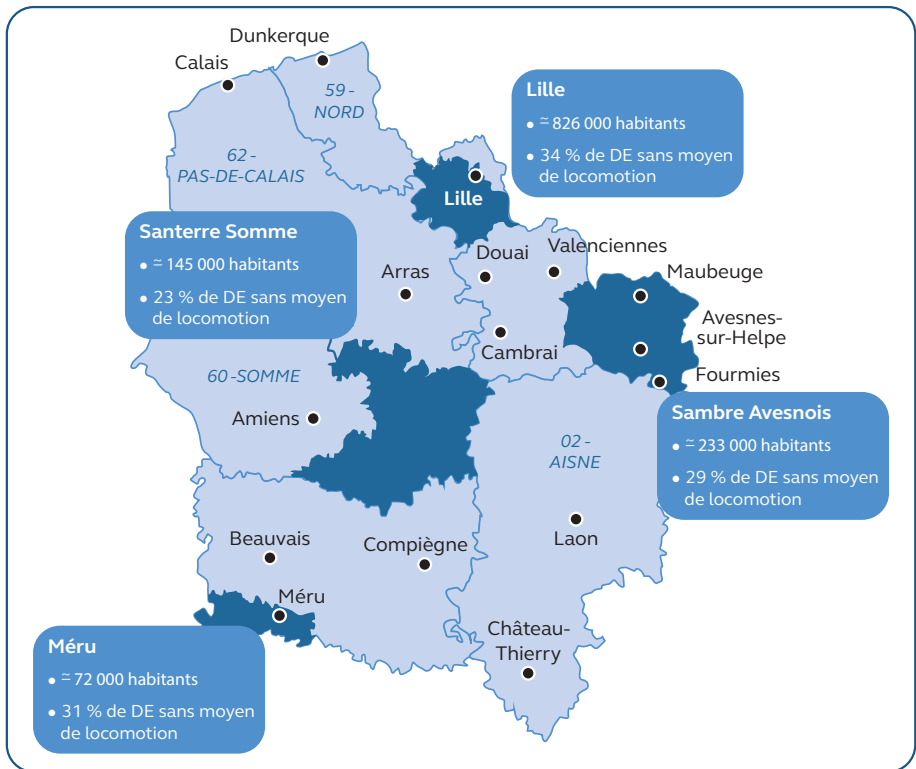
Source: Cour des comptes

Une offre d'aides à la mobilité foisonnante et disparate

Un examen plus détaillé montre toutefois que le déploiement des aides à la mobilité est inégal selon les territoires de la région. Pour en illustrer la portée, la situation de quatre bassins d'emploi a été

examinée : l'agglomération lilloise, l'ensemble Sambre-Avesnois (sud-est du département du Nord), le Santerre (est du département de la Somme) et le sud de Beauvaisis (sud-ouest du département de l'Oise).

Les quatre bassins d'emploi examinés en Hauts-de-France dans le cadre de cette enquête



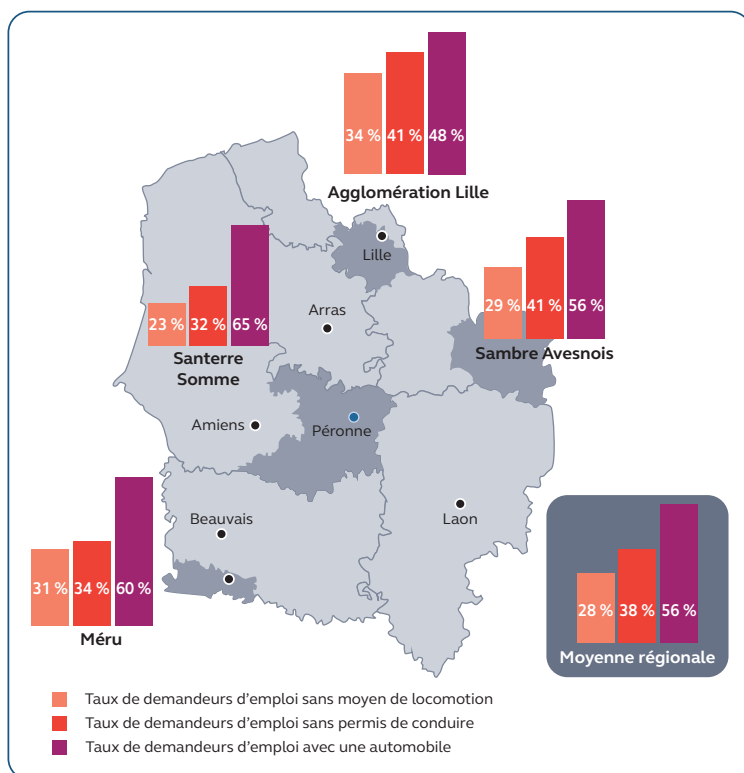
Source : Cour des comptes, à partir du référentiel géographique de Pôle emploi de 2017, le bassin d'emploi (découpage administratif respectant une logique d'équilibre du nombre de demandeurs d'emploi et du nombre d'agents). D'après les données de la direction régionale de Pôle emploi Hauts-de-France (juin 2019). D'après le fichier d'ensemble des populations légales en 2017 de l'Insee avec les limites territoriales en vigueur au 1^{er} janvier 2019.

Une offre d'aides à la mobilité foisonnante et disparate

Au sein de la métropole lilloise, où les offres de transport sont multiples, de nombreuses personnes connaissent pourtant des barrières psychologiques à la mobilité, notamment dans la perception des distances entre les villes et dans l'utilisation des transports en commun. En Sambre-Avesnois, bassin de vie cumulant de nombreuses difficultés socio-économiques, les coûts de transport sont un frein auxquels s'ajoutent d'autres raisons tenant à l'attachement territorial ou à des contraintes personnelles (garde d'enfants, coût

du logement). Dans le Santerre, territoire rural, la faible desserte par les transports en commun rend indispensable l'utilisation de la voiture, dans un contexte où les entreprises locales de l'agro-alimentaire et de l'industrie ne proposent que très rarement de solutions alternatives de déplacement. Un constat de même nature peut être fait à Méru, territoire du Beauvaisis polarisé vers Paris. De plus, les demandeurs d'emploi y sont confrontés au coût du transport sans être toujours éligibles aux aides qui leur sont proposées.

Une capacité contrastée à se déplacer selon les territoires

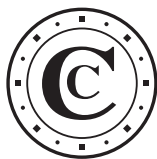


Source: Cour des comptes, Cartes et données. A partir des données de la direction régionale de Pôle emploi Hauts-de-France (juin 2019)

Une offre d'aides à la mobilité foisonnante et disparate

L'agglomération lilloise se caractérise par une forte densité d'aides et d'accompagnements portés par une multitude d'acteurs tant publics que privés. Au sein des territoires ruraux, certaines collectivités dynamiques dont Fourmies (Nord) offre un exemple significatif, ont investi la question de la mobilité et ont développé de multiples initiatives pour aider les demandeurs d'emploi. À l'inverse, dans le Santerre ou le sud du Beauvaisis, les aides à la mobilité sont limitées ou inexistantes et n'apportent qu'un appui marginal aux démarches menées par les demandeurs d'emploi.

Il apparaît au-delà que la constitution de plateformes de mobilité destinées à coordonner et valoriser les aides proposées, comme à Fourmies ou à Lille, crée des dynamiques fédératrices et permet aux personnes en recherche d'emploi d'être mieux informées et plus en prise avec les dispositifs existants. L'ambition portée par la Métropole européenne de Lille de faire émerger une plateforme de mobilité (MobiliMel) très aboutie en 2021 pourrait constituer un modèle pour le futur.



2 Des aides peu connues, à l'accès trop limité et mal coordonnées

Les personnes ayant bénéficié d'aides à la mobilité de Pôle emploi soulignent qu'elles ont eu un impact sur le retour à l'emploi ou l'entrée en formation. D'après les chiffres publiés par Pôle emploi, au cours de l'année 2017, 330 000 aides à la mobilité géographique ont été attribuées à près de 150 000 bénéficiaires sur l'ensemble de la France. La moitié d'entre elles ont été attribuées dans le cadre de la recherche d'emploi. 44 % des demandeurs d'emploi ayant bénéficié d'une solution de mobilité estiment qu'elles ont joué un rôle important pour retrouver un emploi et deux tiers d'entre eux estiment que ce nouvel emploi correspondait à leur projet professionnel.

Mais ces aides obéissent à des conditions d'attribution trop souvent restrictives, qui peuvent cependant être assouplies par la possibilité donnée aux agences locales de Pôle emploi de délivrer des aides à titre dérogatoire aux demandeurs d'emploi normalement inéligibles. Les limites fixées concernent de multiples facteurs comme la distance minimale à parcourir pour bénéficier d'une aide, le montant de l'allocation d'aide au retour à l'emploi perçue par le bénéficiaire, le commanditaire de la formation suivie par le demandeur

d'emploi, etc. Les difficultés pour monter les dossiers administratifs de prise en charge jouent aussi un rôle, souligné par les demandeurs d'emploi en dépit du fait que ceux-ci ont la possibilité d'exprimer leurs demandes sous format dématérialisé, directement depuis leur espace personnel ouvert sur le site internet de Pôle emploi. Même si l'opérateur étudie des mesures pour pallier en partie ces restrictions, elles ont un impact négatif. Le budget que la direction régionale de Pôle emploi consacre à ces aides en Hauts-de-France est en réduction (5,7 M€ en 2019 contre 7,7 M€ en 2016), au motif, avance-t-elle, de la montée en puissance des formations financées par la Région, qui n'ouvrent pas droit aux aides à la mobilité de Pôle emploi.

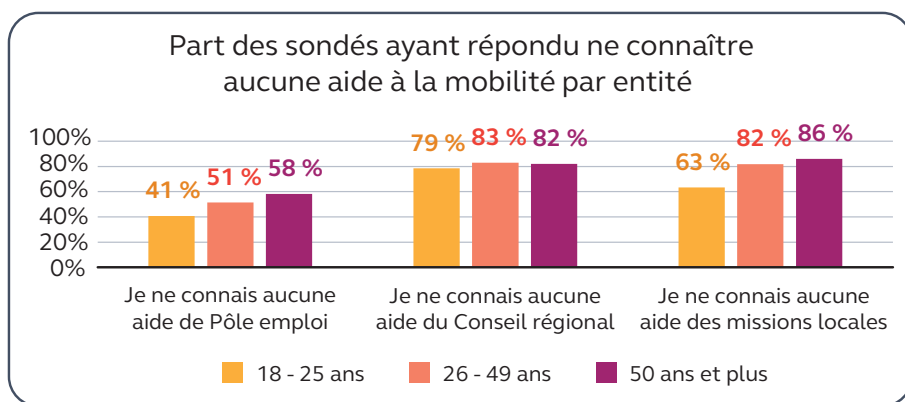
La Région Hauts-de-France tente de compléter les « angles morts » de ces dispositifs, mais son action touche un public assez réduit et se heurte *in fine* aux mêmes obstacles d'accès aux aides. Elle a orienté son action vers les personnes ayant déjà retrouvé un emploi, donc en fin de leur parcours de recherche d'emploi. Toutefois, la Région n'accompagne pas les bénéficiaires dans la durée et ne peut démontrer que ses aides permettent une réinsertion pérenne.

Des aides peu connues, à l'accès trop limité et mal coordonnées

En dépit d'une communication soutenue s'appuyant tant sur les acteurs institutionnels que sur la gamme des médias existants, 82,1 % des demandeurs d'emploi ne connaissent aucune des aides à la

mobilité de la Région Hauts-de-France. La visibilité des aides à la mobilité de Pôle emploi est plus élevée, mais plus de la moitié des demandeurs d'emploi (51,4 %) n'en ont pas connaissance.

La méconnaissance des aides à la mobilité par entité et par tranche d'âge



Source : Cour des comptes

Enfin, la coordination des acteurs proposant des aides est insuffisante. En résultent des cas de redondances de l'offre, mais aussi de territoires non couverts par des aides. Une logique de saupoudrage semble à l'œuvre, favorisée par les modalités d'attribution de financements par voie d'appels à projets. Certaines associations peuvent bénéficier de multiples cofinancements (bloc communal, Département, Région, Union européenne) pour développer des projets locaux, quand d'autres territoires, au sein desquels aucune initiative locale n'a émergé en l'absence de porteur de projet, ne bénéficient d'aucune d'intervention dans ces domaines.

Jusqu'à la loi d'orientation des mobilités du 24 décembre 2019, en l'absence d'instances de coordination, les différents acteurs s'emparaient de cette thématique de façon hétérogène et avec un investissement inégal. En instaurant l'obligation d'une concertation des acteurs au sein d'un plan d'action, la loi devrait favoriser la coordination, jusqu'à présent absente. En s'appuyant sur ce texte, la Région et les Départements, en lien avec Pôle emploi, doivent développer des actions complémentaires, adaptées aux besoins des personnes à accompagner et couvrant tout le territoire de la région. Les intercommunalités ont aussi un rôle de coordination à jouer que la loi a renforcé.

Des aides peu connues, à l'accès trop limité et mal coordonnées

Les difficultés constatées par les juridictions financières en Hauts-de-France sont autant de défis à relever pour l'ensemble des acteurs de la région, mais aussi dans d'autres territoires où les initiatives, plus ou moins nombreuses, ne sont pas suffisamment structurées pour répondre efficacement aux enjeux. Aussi les recommandations formulées par les juridictions financières dépassent-elles le seul cadre régional des Hauts-de-France pour encourager la structuration de véritables politiques régionales sur l'ensemble du territoire national.

Afin d'améliorer l'efficacité d'ensemble de cette politique, il importe que la Région s'empare de ce sujet que la loi a entendu lui confier en assurant le recensement exhaustif des aides à la mobilité dans la région, afin d'identifier les zones et les publics non couverts, en organisant la coordination des acteurs, dans le cadre des plans d'action de la mobilité solidaire, afin de définir une stratégie et en mettant en œuvre des dispositifs, par elle-même ou en délégation, dans les territoires où les communautés de communes n'auront pas pris la compétence mobilité.

3 Une politique à renforcer pour accroître les appariements sur le marché du travail

La question se pose de savoir si les aides variées et multiples auxquelles ont accès les demandeurs d'emploi répondent à leurs attentes. Or, il apparaît que les données qui permettraient de s'assurer de l'efficacité des aides à la mobilité déployées sur le territoire régional sont insuffisantes. Concrètement, il n'existe aujourd'hui quasiment pas d'éléments pour garantir qu'une aide concourt ou non au retour à l'emploi.

L'exemple du dispositif Proch'emploi¹ est à ce titre éclairant. S'il existe des données, le conseil régional Hauts-de-France n'est pas en mesure d'apprécier si les dispositifs qui ont été mis en œuvre ont permis un retour à l'emploi pérenne à leurs bénéficiaires. Des indicateurs de résultat permettant de savoir si la situation des bénéficiaires s'est améliorée après l'obtention des aides pour les différents types de publics bénéficiaires (demandeurs d'emploi, bénéficiaires RSA, jeunes inscrits en mission locale, etc.) sont à mettre en place. Projetée par la Région, l'évaluation des actions en faveur de la mobilité dans le cadre de futurs plans d'action qui doivent être élaborés pour tous les bassins de mobilité du

territoire régional, comme le prévoit la loi d'orientation des mobilités, répond à cet objectif.

L'amélioration de l'impact des aides à la mobilité passe également par une association plus étroite des entreprises. Il est nécessaire de les inciter à davantage se saisir des questions de mobilité dans leurs stratégies de recrutement. Selon une enquête menée en 2019 sur le bassin lillois, 46 % des entreprises qui y sont localisées déclarent avoir manqué un recrutement pour des raisons de mobilité géographique. Dans le même temps, les grandes entreprises, qui pour certaines prenaient en charge le transport de leurs salariés sur le trajet domicile-travail (selon le modèle du ramassage par bus), ne le font plus. Les plans de mobilité d'entreprises, que le législateur a entendu relancer, connaissent aujourd'hui un développement limité.

En complément des dispositifs mis en place pour faciliter la mobilité géographique, des initiatives locales ont été prises pour rapprocher l'offre et la demande d'emploi et faire évoluer la manière dont les entreprises recrutent.

¹ Proch'emploi a été lancé en janvier 2016 par la Région Hauts-de-France. Le dispositif permet de faire le lien entre les personnes en recherche d'emploi et les employeurs. Un numéro de téléphone leur permet d'entrer en contact avec les référents des plateformes de Proch'emploi qui peuvent les orienter en fonction des besoins identifiés et mettre en relation l'offre et la demande d'emploi.

Une politique à renforcer pour accroître les appariements sur le marché du travail

En amont du recrutement, c'est tout au long de l'accompagnement des personnes en recherche d'emploi que doit être intégrée la recherche de solutions aux difficultés à se déplacer. Lorsqu'un demandeur d'emploi est reçu pour la première fois dans une agence de Pôle emploi, le diagnostic de sa situation comprend une appréciation de sa capacité à être mobile pour répondre à une offre d'emploi ou pour se former. Mais ces éléments ne sont abordés qu'en phase préliminaire de l'accompagnement. Il est fréquent qu'ils soient ensuite délégués par Pôle emploi à des prestataires extérieurs, ce qui ne facilite pas leur prise en compte sur toute la durée du parcours des d'insertion, alors que les besoins peuvent évoluer au fil du temps.

Par ailleurs, les demandeurs d'emploi expriment de fortes attentes pour rejoindre des postes situés dans les pays limitrophes ou plus éloignés. En 2019, environ 17 000 d'entre eux ont bénéficié de l'offre de service de mobilité internationale de Pôle emploi, toutes régions confondues. S'agissant de la région Hauts-de-France, les mobilités à l'international ont concerné 1 200 demandeurs d'emploi. Environ 600 ont exprimé le souhait de partir en Belgique. Le deuxième pays le plus recherché est la Suisse, avec une centaine de demandes.

Deux dispositifs spécifiques de l'Union européenne en faveur de la mobilité des demandeurs d'emploi se distinguent. Le réseau EURES, dont Pôle emploi est référent national pour la France, consiste en une plateforme de mise en relation des employeurs européens et des demandeurs d'emploi. Grâce au

programme Erasmus +, les demandeurs d'emploi peuvent réaliser un stage en entreprise de 12 à 24 semaines dans un pays de l'Union européenne.

En complément de ces dispositifs pour faciliter la mobilité à l'international, les coopérations transfrontalières peuvent jouer un rôle efficace. S'agissant des Hauts-de-France, des projets tels que Projet « Emploi sans frontière » ou « En avant » ont été développés entre les services de l'emploi français et belges.

Toutes ces initiatives présentent un intérêt évident car elles viennent élargir les perspectives de recrutement des demandeurs d'emploi.

La situation de crise provoquée par l'épidémie de covid 19 risque de fragiliser davantage encore les perspectives d'accès ou de retour à l'emploi des personnes ayant des difficultés de mobilité, même si, dans certains secteurs, le télétravail était appelé à se développer. Les employeurs accorderont sans doute toujours plus facilement leur préférence à des personnes ne rencontrant aucun problème pour se rendre sur leur lieu de travail ou de formation. L'ampleur des défis à relever dans les prochains mois nécessite d'inscrire les initiatives développées au niveau local dans le cadre de politiques plus structurées, susceptibles de concerner un plus grand nombre de bénéficiaires. Ce contexte doit ainsi être l'occasion pour les différents acteurs, au niveau national comme territorial, de réexaminer les investissements à consentir et les actions à privilégier pour lever les freins à la mobilité des publics les plus fragiles avec l'objectif d'atténuer les effets du choc économique et social annoncé.

Recommandations

Ces recommandations, formulées à l'occasion de l'enquête menée dans la région Hauts-de-France, sont susceptibles d'avoir une portée plus large pour favoriser le développement de politiques régionales structurées, avec le concours des différentes parties prenantes.

Pour renforcer la coordination des acteurs concernés

1. Procéder au recensement partagé et coordonné des dispositifs en faveur de la mobilité solidaire déployés sur le territoire régional (*Région*).
2. Prévoir, dans le schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires, la stratégie en matière de mobilité solidaire retenue par l'ensemble des acteurs de la région (*Région*).
3. Faire participer les bénéficiaires des actions de la mobilité solidaire à l'élaboration, la mise en place et l'évaluation des dispositifs (*Région, Départements*).

Pour répondre efficacement aux besoins de mobilité des demandeurs d'emploi

4. Refondre le système des aides financières à la mobilité de Pôle emploi et renforcer l'autonomie des agences dans les modalités d'attribution (*Pôle emploi*).
5. Améliorer la communication sur les dispositifs d'aide à la mobilité auprès des personnes en recherche d'emploi et sur l'ensemble des territoires (*Ministère du travail, services publics de l'emploi locaux, collectivités territoriales*).

6. Mieux intégrer les questionnements sur la mobilité tout au long de l'accompagnement des personnes vers l'emploi ou la formation professionnelle (*Ministère du travail, Pôle emploi et autres acteurs chargés de l'accompagnement socioprofessionnel des personnes en recherche d'emploi*).

7. Renforcer la coopération et les partenariats avec les services publics de l'emploi d'autres pays européens afin de favoriser la mobilité internationale et transfrontalière des demandeurs d'emploi (*Pôle emploi*).

Pour apprécier l'impact social des dispositifs de mobilité solidaire

8. Assurer un suivi statistique consolidé et par territoire des personnes en recherche d'emploi ayant bénéficié d'aides à la mobilité, y compris pour la mobilité internationale (*Région*).
9. Apprécier l'impact social des dispositifs d'aide à la mobilité (*Ministère du travail et collectivités territoriales*).