

Projet de plateforme de mobilité en Périgord Vert



Mathilde Dupas

Pays Périgord Vert

SOMMAIRE

Résumé du projet	3
1. Contexte et diagnostic	4
1.1. Genèse du projet.....	4
1.1.1. Les grandes étapes de la démarche animée par le Pays Perigord Vert	5
1.1.2. La démarche en images	6
1.2. Exposé du contexte local et des besoins constatés	7
1.1.1. Le territoire.....	7
1.1.2. Des besoins.....	10
2. Présentation détaillée du projet.....	15
2.1. Objectifs généraux	15
2.2. Public cible.....	15
2.3. Territoire du projet	15
2.4. Résultats attendus.....	16
2.5. Une offre de service modulable	16
2.6. Missions de la plateforme.....	16
3. Moyens.....	23
3.1. Moyens humains envisagés	23
3.2. Autres moyens matériels ou immatériels	23
4. Le Porteur de projet	23
4.1. Conditions de portage.....	23
4.2. Présentation du porteur de projet	24
5. Une gouvernance collective et locale	24
6. Partenariats envisagés	25
7. Inscription dans les politiques et programmes du territoire	26
7.1. Politiques et programmes impactant le territoire du projet	26
7.2. Prise en compte des priorités transversales de l'Union européenne et du contrat de ruralité	27
8. Budget et modèle économique	28
9. Phasage de la mise en œuvre du projet.....	28
10. Modalités d'évaluation et indicateurs	30

ANNEXE 1 : Synthèse de l'enquête sur les besoins de mobilité en Périgord Vert

ANNEXE 2 : Enquête sur la mobilité des jeunes suivis par les Missions Locales du Pays Périgord Vert

RESUME DU PROJET

Afin de lever les freins à la mobilité des personnes en recherche d'emploi et de formation, les élus et acteurs du Périgord Vert ont défini un projet de plateforme de mobilité.

La plateforme accompagne vers la mobilité autonome les publics les plus fragilisés en mobilisant les dispositifs existants et en développant des services innovants répondant aux besoins de la population. Guichet unique, elle joue un rôle d'interface entre le public et les partenaires. Elle a pour objectif de permettre aux bénéficiaires d'acquérir les compétences et les moyens d'accéder à une mobilité autonome.

Elle s'articule autour de 3 volets :

- 1) **L'information** du public et plus particulièrement des jeunes et de leur famille sur les aides à la mobilité, l'offre de transport, le covoiturage, etc pour mieux faire connaître l'existant via notamment une plateforme numérique
- 2) **L'accompagnement individualisé** pour les publics fragilisés en recherche d'emploi et de formation afin de lever les freins à la mobilité qu'ils rencontrent ; réponse aux problèmes de mobilité **complémentaire aux aides financières et outils d'aide à la mobilité existants.**
- 3) La **coordination et l'animation des partenariats** pour créer une dynamique territoriale permettant d'impulser des actions répondant aux besoins de mobilité des habitants du Périgord Vert.



1. CONTEXTE ET DIAGNOSTIC

1.1. GENESE DU PROJET

Face au constat répété des problématiques de mobilité rencontrées par certaines personnes, et certains jeunes faisant obstacle à leur recherche d'emploi et de formation, les acteurs de l'emploi, de la formation, de l'insertion et de la jeunesse du Périgord Vert se sont mobilisés à plusieurs reprises depuis la fin des années 2000. Plusieurs temps d'échange ont été organisés pour comprendre les freins à la mobilité des personnes et particulièrement des jeunes du territoire. Plusieurs pistes de travail ont été émises.

Historique des travaux et initiatives sur la mobilité en Périgord Vert

2008 : Thèse de Mélanie Gambino : Vivre dans les espaces ruraux de faible densité de population : pratiques et représentations des jeunes dans le Périgord vert (France) et le Rural Galway (Irlande). Entretiens réalisés auprès de jeunes âgés de 12 à 25 ans.

2011 : La mobilité des jeunes en Aquitaine, étude pilotée par la DRJSCS Aquitaine et l'Agence Place

2012 : Journée d'étude sur la mobilité des jeunes organisée par la Mission Locale du Haut-Périgord et la DDCSPP à Cognac avec la participation de Mélanie Gambino

2012 : Mise en place d'une Commission « plateforme mobilité » au sein du Groupe d'Insertion Territorial (GITE) pour évaluer les besoins de mobilité de 1984 personnes accompagnées dans le cadre des dispositifs d'insertion. L'UT de Nontron et ses référents insertions, la Mission Locale du Haut-Périgord, AFAC 24, ALAIJE, Interm'aide 24 et la Maison de l'Emploi ont participé à l'étude.

2013 : Journée d'information et d'animation sur la mobilité européenne et internationale des jeunes à Verteillac organisée par un collectif d'acteurs et piloté par la Communauté de Communes du Verteillacois

2015 : Diagnostic territorial sur les aides à la mobilité des jeunes réalisé par l'Agence Nouvelle des Solidarités actives pour l'Association Régionale des Missions Locales dans le cadre du Fond d'Expérimentation Jeunesse. La Mission Locale du Haut-Périgord et la Mission Locale de Ribérac y ont participé.

2015 : Enquête mobilité auprès des habitants de la Communauté de commune du Périgord Vert Nontronnais réalisée par le Parc Naturel Régional Périgord-Limousin pour identifier des pistes de développement d'une mobilité durable

En 2014, le Pays Périgord Vert a renouvelé son projet de territoire. Le diagnostic territorial sur lequel il s'appuie a amené les élus et acteurs du territoire à identifier la mobilité comme un enjeu de développement prioritaire. L'objectif de favoriser une mobilité durable et inclusive s'est traduit au sein des programmes stratégiques et outils financiers élaborés et mis en œuvre par le Pays et ses partenaires¹ qui prennent en compte deux aspects de la mobilité : la mobilité durable pour tous et plus particulièrement celle des jeunes et demandeurs d'emploi.

L'association du Pays Périgord Vert qui a, dans le cadre de son projet de territoire, pour mission de d'accompagner le développement du territoire et de coordonner les projets structurants à son échelle, a souhaité animer une dynamique de territoire sur la mobilité. Un groupe de travail « mobilité-jeunesse » composé de partenaires techniques et élus a été mis en place à partir de 2015. Avec le soutien du Leader et de la Région Nouvelle-Aquitaine, le Pays a recruté en juin 2016, une chargée de mission mobilité-jeunesse pour d'une part approfondir le diagnostic sur la mobilité et d'autre part animer la démarche collective de construction d'une réponse aux besoins. Ainsi un état des lieux de l'offre de mobilité a été réalisé. Les acteurs de la jeunesse, de

¹ Charte du Pays Périgord Vert 2014-2020 (Enjeu 4), Charte du Parc Naturel Périgord Limousin (Axe IV), Programme LEADER en Pays Périgord Vert 2014-2020 (Orientation stratégique 3).

l'accompagnement social et professionnel et des élus du territoire, membres du groupe de travail « mobilité-jeunesse » ont été consultés pour construire un diagnostic partagé. Une étude sur les pratiques et les besoins de mobilité d'environ 220 jeunes des missions locales du Périgord Vert a permis de préciser les enjeux pour ce public identifié comme prioritaire.

En parallèle, les partenaires du groupe de travail « mobilité-jeunesse » se sont intéressés aux expériences de plateformes de mobilité développées sur d'autres territoires convaincus de la nécessité de bouger les cadres d'intervention sur ces questions et de la nécessité d'une réelle coordination des réponses aux besoins. Les expériences de la Plateforme mobilité Sud Landes créée en 2016, du Pays de Dinan en cours de création, du Libournais créée en 2015, de Cap Solidaire en Sud Gironde créée en 2016, d'Ader en Corrèze créée en 2014, de la Maison de l'emploi du Pays Gâtine créée en 2007, ont été analysées. De plus, une délégation d'une quinzaine de partenaires s'est rendue à Malemort pour découvrir plus spécifiquement la plateforme de mobilité de Corrèze portée par l'association ADER. A la suite de cette rencontre, ils ont construit les contours d'une plateforme de mobilité adaptée aux réalités du territoire, aux ressources existantes et aux besoins repérés.

Ce projet soutenu par les Communautés de communes et l'Etat a été intégré dans le contrat de ruralité de l'arrondissement de Nontron signé le 9 décembre 2016 dans le cadre de l'objectif prioritaire « dynamiser les actions en direction de la jeunesse, de la vie associative, de la cohésion sociale en priorisant les actions pour améliorer les mobilités ». Le Pays Périgord Vert propose qu'il soit également intégré dans les contrats de ruralité de la Communauté de communes du Pays Ribéraçois et de la Communauté de communes du Pays de Saint Aulaye en cours d'élaboration.

En décembre 2016, ce projet mobilise plus d'une vingtaine de partenaires institutionnels et opérationnels engagés dans une véritable dynamique territoriale.

1.1.1. LES GRANDES ETAPES DE LA DEMARCHE ANIMEE PAR LE PAYS PERIGORD VERT

2015 : Premières rencontres des partenaires moteurs dans le cadre du groupe de travail « Mobilité-Jeunesse » du Pays Périgord Vert

Juin 2016 : Début d'une animation portée par le Pays avec le recrutement d'une animatrice et rencontre du premier groupe de travail élargi pour le lancement de la démarche de diagnostic

Juillet 2016 : Deuxième groupe de travail pour valider un diagnostic de l'existant

Août-Octobre 2016 : Etude des besoins mobilité des jeunes suivis par les Missions Locales du Périgord Vert

Septembre 2016 : Troisième groupe de travail pour confirmer les besoins et définir les publics cibles de la plateforme

Octobre 2016 : Réunion de la première Commission Jeunesse du Pays Périgord Vert avec présentation du projet aux élus des Communautés de communes. Une visite de la plateforme de mobilité de Corrèze est organisée avec une délégation d'une quinzaine de partenaires.

Novembre 2016 : Quatrième groupe de travail pour définir les missions de la plateforme. Un appel à manifestation d'intérêt pour le portage de la plateforme est lancé

Décembre 2016 : Inscription du projet dans le contrat de ruralité de l'arrondissement de Nontron

Février 2017 : Réunion du premier comité de pilotage : présentation de la candidature d'AFAC 24 pour le portage du projet suite à l'Appel à Manifestation d'Intérêt lancé en novembre

Février 2017 : Un cinquième groupe de travail se réunira le 27 février.

1.1.2.LA DEMARCHE EN IMAGES



Atelier sur le thème de la mobilité avec des jeunes de la Mission Locale du Haut-Périgord



Commission Jeunesse du Périgord Vert : les partenaires du groupe de travail rencontrent les élus pour échanger sur les besoins du territoire



Visite à Malemort – Une quinzaine d'acteurs du Périgord Vert découvrent la plateforme de mobilité de Corrèze



Signature du contrat de ruralité de l'arrondissement de Nontron, 1^{er} contrat de la Dordogne intégrant un projet de plateforme de mobilité.

Vers une plateforme de mobilité pour le Périgord Vert ?

1.2. EXPOSE DU CONTEXTE LOCAL ET DES BESOINS CONSTATES

Le Pays Périgord Vert a mené une démarche de diagnostic sur le sujet de la mobilité en s'appuyant sur les diagnostics de territoire déjà réalisés, des entretiens exploratoires avec les acteurs institutionnels et associatifs du territoire, une enquête par questionnaire sur les besoins des jeunes suivis par les missions locales, un focus groupe avec des jeunes de la Missions Locale du Haut-Périgord, une enquête par questionnaire auprès des structures du territoire sur les besoins de leur public ainsi que sur le résultat des échanges organisés entre partenaires et élus depuis juin 2016. Les résultats du diagnostic sont synthétisés ci-dessous.

1.1.1. LE TERRITOIRE

UN TERRITOIRE RURAL ET DIFFUS

Le Périgord Vert est un territoire profondément rural et diffus. Le Pays comprend en 2016, 166 communes et 9 Communautés de communes. Territoire vaste avec une superficie de 3106 km², il comprend 84 684 habitants. Le Périgord Vert possède une population plus âgée que l'ensemble de la Dordogne. En effet, la part des 15-29 ans en Périgord Vert est de 2 points inférieur à la Dordogne et la part des plus de 60 ans est supérieure de 4 points.

Sa densité de population est très faible (27,5 hab/km²) et il est enclavé entre trois principales agglomérations : Périgueux, Limoges et Angoulême. Le Périgord Vert est relativement bien relié aux agglomérations qui l'entourent (1/2 h à 1 h en voiture suivant l'endroit du territoire), mais la circulation transversale d'un bout à l'autre reste encore difficile.

Le Pays est marqué par l'absence de centralité, il est maillé par de nombreux petits pôles de services. Les projets d'aménagement du territoire traduisent la volonté des élus de maintenir le caractère diffus du territoire en privilégiant un maillage de proximité. Les principaux bassins de vie s'articulent autour des petites villes de Nontron - la sous-préfecture, Ribérac et Thiviers, complétés de La Roche Chalais, Brantôme et plus à l'est par Excideuil.

Les distances entre chaque point du territoire sont importantes et l'habitat dispersé fait que la mobilité reste un souci permanent pour les habitants qui doivent se rendre au travail, sur leurs lieux de loisirs ou chez les professionnels de santé par exemple. En effet, l'éloignement entre lieu de domicile et zone d'activité crée une nécessité de mobilité. Les caractéristiques économiques du territoire et de l'habitat engendrent une nécessité de déplacement quotidiens pour l'accès à l'emploi. En 2010, le Périgord Vert comptait environ 32 114 actifs occupés de plus de 15 ans. Alors que 39 % travaillaient dans leur commune de résidence (12 534 personnes), 61 % des actifs travaillaient hors de leur commune de résidence (19 587 personnes).



DES TRANSPORTS COLLECTIFS LIMITES

Il existe sur le territoire une offre de transports collectifs.

Les lignes de transport scolaires maillent finement le territoire mais elles ne concernent que les jeunes scolarisés sauf rares exceptions. En outre, le territoire est desservi par les lignes de bus Transpérigord définies par le Schéma des transports du Département de la Dordogne (voir carte ci-contre). Le Nord du Périgord Vert dont les communes de Piégut-



Pluvier, Bussière Badil et Nontron est également relié à Angoulême par les bus Citram organisées par le Département de la Charente jusqu'à la fin 2016. Certaines lignes du réseau Transpérigord sont déclenchées à la demande comme la ligne Ribérac-Mareuil. Une ligne de TER qui relie Périgueux à Limoges dessert une partie de l'Est du Périgord Vert. Une autre ligne de train TER qui relie Angoulême à Bordeaux dessert les environs de la Roche Chalais grâce à la proximité de la gare de Saint-Aigulin (Charente-Maritime). Les lignes de bus et de train relient les principaux bassins de vie à la ville-centre du département, Périgueux, à Angoulême à l'Ouest et à Limoges au Nord. Ces trois agglomérations constituent trois pôles d'échanges intermodaux grâce à la présence de gares routière avec des bus de grandes lignes, de gares ferroviaires dont la gare TGV à Angoulême, et d'aéroports, etc.

La politique tarifaire des bus permet de garantir l'accès à ce service pour toutes les bourses : tarif unique à 2€/trajet pour les lignes Transpérigord (tarif réduit à 1€ avec la carte Coup d'pouce) et tarif de 1€ pour les lignes Citram. La Région propose également des aides incitatives pour l'usage du train : carte Sésame (24 trajets gratuits pour les demandeurs d'emploi), carte Izy Pass, carte Izy Air et carte Aquitaine Etudiant.

Toutefois les fréquences des lignes sont limitées (1 à 2 A/R par jour selon la ligne). De plus, l'existence de zones blanches non desservies, l'absence de ligne transversale (Est-Ouest) ainsi que les défauts de signalétique constatés (fiches horaires inexactes) constituent des obstacles au développement de l'usage. Selon les lignes les horaires sont inadaptés à un usage quotidien pour des déplacements domicile-travail du fait de l'arrêt de la desserte pendant les vacances scolaires et des horaires incompatibles avec des horaires de bureau. L'usage des transports en commun est également incompatible avec des emplois atypiques reposant sur des horaires décalés comme par exemple certains emplois de l'industrie agroalimentaire du territoire organisés selon le cycle des 3x8h.

Pour palier à cette offre insuffisante, certaines collectivités comme la commune de Nontron ou le CIAS de Dronne et Belle ont mis en place sur leur territoire des solutions de transports à la demande ou navettes². Elles ont été créées pour permettre aux personnes peu mobiles et autonomes, et principalement aux personnes âgées, d'accéder aux services, aux soins et aux commerces disponibles à proximité. Ces services sont aujourd'hui principalement utilisés par les personnes âgées et ne répondent qu'en partie aux besoins des personnes en insertion (réalisation de démarches administratives, accès aux services et à la santé) et peu à ceux des personnes en emploi (accès à un lieu de travail).

L'IMPORTANCE DE L'ACCES A UN VEHICULE INDIVIDUEL : LA PREDOMINANCE DE L'AUTOMOBILITE

L'offre de transport en commun étant limitée, la voiture reste alors le mode de déplacement le plus utilisé sur le territoire notamment pour les déplacements domicile-travail. L'accès à un véhicule individuel constitue une nécessité et implique l'acquisition d'un permis, d'un véhicule ainsi qu'un budget suffisant pour entretenir son véhicule et assumer les dépenses liées à son utilisation (assurance, carburant...).

² Navette de Nontron et Service Accompagnement, Assistance et Animation du CIAS de Brantôme

Des moyens de déplacement alternatifs à la voiture individuelle émergent mais restent à la marge.

La pratique du vélo est peu développée en Périgord Vert pour les déplacements quotidiens. Le territoire est en effet peu adapté : absence de balisage, sinuosité liée à la géographie.... La pratique pourrait être développée dans les centre-bourgs mais la question de la sécurisation de la pratique se pose. L'usage du vélo notamment chez les jeunes revêt une connotation négative excepté dans le cadre sportif (ex : club de VTT). Le Parc Naturel Régional Périgord Limousin met à disposition à la Coquille des vélos électriques pour inciter les habitants à utiliser ce mode de transport plus respectueux pour l'environnement et vertueux pour la santé. Cette action a une portée limitée : peu d'habitants en font la demande (en moyenne 11 demandes par an). L'initiative est encore peu connue et elle touche aujourd'hui surtout des personnes déjà sensibilisées.

La pratique du covoiturage s'amplifie sur le territoire. Il s'agit surtout de pratiques non organisées et informelles entre membres d'une même famille, entre voisins ou collègues. Le covoiturage organisé par les plateformes numériques telles que Blablacar ou sur les réseaux sociaux (ex : groupe Facebook « covoiturage Ribérac ») concerne surtout les trajets longs ou vers l'extérieur du territoire. Peu d'offres sont publiées pour des trajets internes au Pays Périgord Vert et au Département. Pour encourager la pratique du covoiturage, le Département a prévu d'aménager des aires de covoiturage³. Si des initiatives ont vu le jour ces dernières années pour tenter de favoriser la mise en relation des personnes notamment sur les trajets domicile-travail, elles n'ont pas été pérennisées⁴.

Au vu de la structure de la population, 44% de la population ayant plus de 60 ans, le nombre de personnes sans activité professionnelle et donc sans usage contraint et quotidien de la voiture est important. Il est possible d'en déduire qu'une partie du parc des véhicules privés du territoire est sans doute sous utilisé alors que les coûts liés à la possession d'une voiture sont importants. La pratique de l'autopartage pourrait être développée pour diminuer les coûts liés à la possession d'un véhicule et permettre à ceux qui n'en ont pas d'avoir accès à l'automobilité. Or, la pratique de l'autopartage entre particuliers, peu connue, est peu développée malgré le potentiel. Quelques offres de location sont toutefois publiées sur des plateformes web d'autopartage entre particuliers dont Ouicar et Drivy.

Ainsi l'autonomie dans les déplacements en Périgord Vert repose aujourd'hui principalement sur la possession d'une voiture individuelle.

L'IMPORTANCE DE L'AUTONOMIE : DES MOYENS MATERIELS A LA MOBILITE AU SENS LARGE

L'accès à l'emploi et à la formation, au vu des caractéristiques du territoire, nécessite de savoir se projeter sur des territoires voisins parfois inconnus. La mobilité c'est la possibilité de se déplacer seul ou en collectif d'un point A à un point B mais aussi de se mettre en mouvement, d'envisager un projet.... La capacité à être mobile que l'on nomme « motilité » dépend de l'accès à des moyens de déplacement mais pas uniquement. Elle dépend également :

- de l'acquisition de savoir-faire nécessaires à la mobilité : savoir préparer un trajet, apprendre à conduire, connaître et apprendre à utiliser différents modes de transports, à les combiner, à faire des démarches administratives ;
- et de l'envie des personnes à bouger, à se projeter ailleurs.

³ Schéma des aires de covoiturage

⁴ Exemple du site Eco&covoiturage à l'initiative de l'Espace Economie Emploi de Nontron

DES PUBLICS FRAGILISES CONFRONTES A DES PROBLEMATIQUES DE MOBILITE

La problématique de l'accès aux services, à l'emploi et à la formation se pose pour les personnes les plus fragiles comme les personnes âgées, les personnes en situation de précarité et les jeunes pour qui l'accès à un véhicule individuel n'est pas toujours aisé. En effet, les personnes socialement et économiquement fragiles (absence ou faible revenu, monoparentalité, handicap...) sont davantage confrontées à des obstacles à la mobilité. Ces derniers participent à renforcer les inégalités sociales.

Ainsi, 40 % des jeunes suivis par les Missions Locales en 2015 n'ont pas le permis et 30% n'ont aucun moyen de locomotion. Une étude réalisée par le GITE en 2013 a établi que 28% des publics en insertion de l'Est du Périgord Vert (bénéficiaires du Plie Haut-Périgord, bénéficiaires du RSA inscrits aux ateliers remobilisation et suivis par l'UT de Nontron, salariés des ateliers et chantiers d'insertion d'ALAIJE) ne sont pas mobiles c'est-à-dire qu'ils n'ont ni permis ni moyen de locomotion. Ces chiffres interrogent d'autant plus que l'accès à un emploi sur le territoire dépend aujourd'hui de l'accès à un moyen de locomotion individuel.

L'enquête sur les besoins des publics en situation de recherche d'emploi et de formation réalisée en décembre 2016⁵ auprès des partenaires impliqués dans le projet a permis d'obtenir une estimation du nombre de personnes concernées par les problématiques de mobilité en Périgord Vert : 16 % des 5282 personnes accompagnées en 2015 seraient concernées par des problématiques de mobilité plus ou moins importantes. Les structures du Périgord Vert constatent la difficulté d'objectiver et de chiffrer les différentes problématiques de mobilité des publics qu'elles accompagnent ainsi que leurs besoins. En effet les problématiques sont complexes et la mobilité est une dimension parmi d'autres prises en compte dans le parcours d'accompagnement des personnes. Elle est souvent liée à d'autres dimensions : santé, logement, situation professionnelle, etc.

L'absence de permis, l'absence de véhicule ou de moyens de transport collectif, la possession d'un véhicule mais avec des réparations à faire ou des défauts de réglementations (contrôle technique pas à jour, défaut d'assurance), les difficultés d'apprentissage du code pour certains publics, la peur de certains à prendre les transports en commun ou à conduire, le manque de confiance en soi, le refus de bouger, le manque de moyens financiers pour assumer les coûts de déplacement (assurance, carburant, titres de transport) ont été cités comme autant de freins rencontrés par ces personnes.

⁵ Annexe 1 : Synthèse de l'enquête sur les besoins de mobilité en Périgord Vert

	MLHP	ML Ribéracois	CIAS Nontron	PLIE du Haut Périgord	Pôle Emploi Nontron	ALAIJE	UT Nontron	TOTAL Périgord Vert	
Type(s) de public(s) accompagnés/accueilli(s) par la structure	16-25 non scolaires	16-25 non scolaires	Public précaire tout âge	Public + 26 ans	DE et salariés	Public en insertion	BRSA/Usages service social		
Nbre de personnes accompagnées par votre structure en Périgord Vert en 2015	1160	624	94	186	2676	27	515 BRSA	5282	
Nbre de personnes potentiellement concernées par les problématiques de mobilité en Périgord Vert sur une année (estimation)	150	200	24	69	240	9	139 CER (136 contractualisation problématiques d'autonomie sociale)	827,64	16%

Pour résumer 4 types de freins à la mobilité ont été identifiés :

- Psycho-sociaux : stress dans les transports, peur de l'inconnu, craintes de l'échec dans l'apprentissage, difficultés à se projeter, manque de motivation...
- Cognitifs : incapacité à s'orienter, méconnaissance des réseaux de transport et des aides..., difficultés d'apprentissage du code et de la conduite, méconnaissance du fonctionnement des transports en commun ou d'autres modes de transport alternatifs (covoiturage, autopartage)
- Matériels : fréquences/horaires des transports en commun insuffisantes, absence d'un moyen de transport, manque de fiabilité du véhicule, absence d'assurance ou invalidité du contrôle technique...
- Financiers : difficultés à financer le permis, les déplacements, l'achat et l'entretien d'un véhicule, la caution d'un véhicule en location, l'assurance d'un véhicule...

Certaines personnes ne peuvent rencontrer qu'un seul frein à la mobilité tandis que d'autres cumulent les freins. Les jeunes et les publics en insertion subissent des contraintes de mobilité importantes alors même qu'ils ne disposent que de faibles ressources financières, qu'ils peuvent rencontrer parfois des difficultés d'apprentissage et d'autonomie. Le plus souvent, plus une personne est fragile, plus elle est éloignée de la mobilité et plus elle est rétive au changement.

LA MOBILITE DES JEUNES ET DES DEMANDEURS D'EMPLOI : UN ENJEU POUR LE DEVELOPPEMENT DU TERRITOIRE

En Périgord Vert les professionnels de la jeunesse et de l'accompagnement socio-professionnel rencontrés constatent que la mobilité conditionne le parcours des personnes en influençant les choix d'orientation scolaire et leur insertion professionnelle (accès à l'emploi et à la formation). Pour les jeunes notamment la mobilité est source d'inégalités car les lieux de formation sont souvent en dehors du territoire ; par ailleurs certaines entreprises créatrices d'emplois sont parfois isolées.

Ainsi les freins à la mobilité peuvent aboutir à des orientations scolaires par défaut, à des difficultés pour accéder à un emploi et une formation ou à s'y maintenir. Les acteurs de l'accompagnement social et professionnel constatent que certaines personnes refusent des emplois ou des formations du fait de l'éloignement et de problèmes de mobilité qu'ils soient matériels (absence de moyens de déplacement) ou psychologiques (difficulté à envisager une mobilité).

Certaines personnes n'envisagent ou ne peuvent pas se rendre sur des emplois ou des formations éloignées de leur domicile actuel, limitant ainsi leur rayon de recherche. Par exemple, l'enquête sur la mobilité des jeunes⁶ a permis de constater que 53% des jeunes suivis par les Missions Locales du Périgord Vert sont prêts à travailler à moins de 30 min de chez eux, 22% à plus de 30min (dans le Département) et 14% au-delà. Environ 5% des jeunes accompagnés en 2015 soit 82 jeunes sur 2393 n'accepteraient pas un emploi à plus de 5km de chez eux ce qui limite les opportunités dans leur recherche d'emploi ou de formation.

De plus certaines entreprises du territoire implantées en zone peu dense constatent également la difficulté à recruter (ex : Hermès...). Le projet professionnel des personnes peut être en inadéquation avec le marché de travail de proximité et donc l'absence de mobilité constitue un frein à l'accès à l'emploi.

Enfin, les difficultés de mobilité et l'éloignement des services peuvent entraver les démarches administratives et de recherche d'emploi. Par exemple un habitant de la Roche Chalais souhaitant s'inscrire à Pôle Emploi est convié à l'agence de Saint Astier pour réaliser son entretien d'inscription. Il doit donc parcourir environ 100km aller-retour pour pouvoir bénéficier de ses droits.

La mobilité des habitants et plus particulièrement des jeunes est aujourd'hui, en milieu rural, un pré-requis pour leur insertion et de fait pour le développement du territoire, d'autant plus en Périgord Vert. Les difficultés de mobilité de certaines personnes contribuent à accentuer les difficultés de recrutement pour certaines entreprises locales, les problèmes de formation des habitants, les problématiques de précarisation, etc.

C'est pour cette raison que l'Etat en Dordogne a souhaité se mobiliser en 2016 pour faire de la jeunesse et de la mobilité une priorité pour les contrats de ruralité et plus particulièrement pour ceux du Périgord Vert.

DES ACTIONS DE MOBILITE POUR L'INSERTION

Une diversité d'aides financières et de dispositifs d'accès au crédit existent⁷ pour aider au financement du permis (Pass conduite pour les jeunes, permis à 1€, aide au permis Pôle Emploi, microcrédit..), des déplacements (bons de transport, remboursement de taxis, bons de carburant, cartes de réduction pour les transports,...) et des dépenses liées à l'achat ou à l'entretien d'un véhicule (aide financière pour le contrôle technique, microcrédit...). Pôle Emploi, les Missions Locales, les UT, certains CIAS, les PLIE et les structures IAE peuvent orienter leur public vers ces aides selon les critères d'éligibilité. Ces aides sont souvent mobilisées pour répondre à des besoins ponctuels et ne sont pas toujours bien connues par les publics et les professionnels.

Le Conseil départemental de la Dordogne est à l'initiative de services visant à lever les freins matériels rencontrés.

⁶ Annexe 2 : Enquête sur la mobilité des jeunes suivis par les Missions Locales du Pays Périgord Vert

⁷ Un tableau recensant les aides à la mobilité est disponible sur demande au Pays Périgord Vert

- Agent mobilité : Un agent du Conseil départemental peut ponctuellement et sur prescription sociale accompagner les usagers du service social et/ ou bénéficiaires du RSA dans leurs démarches d'accès aux droits ou aux soins.
- Garage social « Mécacoeur » géré par AFAC 24 : Il propose à Coulounieix-Chamiers la réparation de véhicules à coût réduit pour les bénéficiaires du RSA.
- Location solidaire de voitures « Automobilité » gérée par AFAC 24 : Les bénéficiaires du RSA en démarche d'insertion peuvent louer des voitures à un tarif social pour 3 mois maximum. Les voitures sont accessibles à Coulounieix-Chamiers.
- Location solidaire de cyclomoteurs « Mobyd'or » gérée par AFAC 24 : des mobylettes ou scooters sont mis à disposition pour location à bas coût à des bénéficiaires des minimas sociaux et des jeunes de 16-25 ans en démarche d'insertion. Elles sont accessibles dans les points relais du territoire gérés par des partenaires locaux situés à Ribérac (AI Service, Mission Locale), Brantôme (ALAIJE), Nontron (CIAS), Thiviers (Mission Locale).

Dans un contexte de restrictions budgétaires le Conseil départemental envisage de faire évoluer cette offre. Une réflexion est notamment en cours sur les garages sociaux qui pourraient disparaître. Des partenariats avec des garages privés pourraient être privilégiés pour les prochaines années.

Si des réponses existent donc, elles sont partielles et limitées. Alors que les besoins sont partagés par plusieurs types de publics (salariés de l'IAE, jeunes, demandeurs d'emploi, salariés précaires, bénéficiaires du RSA...) et sur l'ensemble du territoire, certaines réponses ne sont accessibles que sur une partie du Périgord Vert ou uniquement pour une catégorie de personnes. Par exemple la location solidaire de voitures est accessible uniquement pour les bénéficiaires du RSA et avec nécessité de se rendre à Coulounieix-Chamiers⁸. Les solutions gagneraient à être améliorées pour mieux répondre aux besoins des publics, aux caractéristiques du territoire et aux impératifs de maîtrise budgétaire. L'essaimage des actions pertinentes avec une meilleure répartition territoriale, l'ouverture à d'autres publics et la mutualisation des moyens pourraient être envisagés.

De plus certains besoins ne sont pour autant pas couverts. Avec la fermeture de l'auto-école sociale Inservolant, il n'existait plus en Périgord Vert jusqu'à l'automne 2016 de dispositif d'accompagnement à l'apprentissage du code et de la conduite alors que des besoins d'accompagnement persistent et que les propositions des auto-écoles privées ne permettent pas d'y répondre. En novembre 2016, l'auto-école sociale ADER a ouvert une antenne à la Cité Clairvivre à Salagnac. Pour autant le reste du Périgord Vert (Thiviers, Nontron, Brantôme, Ribérac) reste sans réponse adaptée pour les habitants sans permis et rencontrant des difficultés d'apprentissage.

Conscients de l'importance d'une approche plus globale des freins à la mobilité, au-delà du frein matériel, certains acteurs du territoire ont développé des actions complémentaire à l'accompagnement socio-professionnel qu'ils réalisent et aux outils d'aide à la mobilité matérielle existants.

- Dans le cadre du Fond d'Expérimentation Jeunesse, des bilans mobilité et des ateliers mobilité ont par exemple été mis en place une partie des jeunes des deux missions locales
- Né d'un partenariat entre l'Etat (DDCSPP-Droit des femmes), AFAC 24 et Pôle Emploi, un module d'accompagnement et de formation à la mobilité destiné aux femmes demandeurs d'emploi a été expérimenté en 2015 avec un groupe de femmes inscrites au Pôle Emploi de Nontron.

Ces réponses pédagogiques et l'accompagnement individualisé aux problématiques de mobilité sont, faute de financements, limités et ponctuels du fait de leur caractère expérimental. Le bilan de ces actions est pourtant positif. Face aux besoins détectés, un module de formation et d'accompagnement à la mobilité professionnelle et géographique animé par l'INSUP et financé par Pôle Emploi sera créé en 2017. A Nontron et Thiviers une

⁸ Une fiche analytique de l'offre de mobilité plus détaillée est disponible sur demande au Pays Périgord Vert

quarantaine de demandeurs d'emploi rencontrant des freins à la mobilité seront ainsi accompagnés vers une mobilité autonome en lien avec leur projet professionnel.

L'offre d'aides et de service n'est pas toujours connue par les publics et les professionnels. Même si quelques initiatives de centralisation et de partage de l'information sur l'offre de mobilité ont vu le jour ces dernières années, comme par exemple la fiche web créée par la DIRECCTE et le Conseil Départemental⁹, elles ont une portée limitée et, relevant de multiples dispositifs, leur mise à jour est perfectible. La communication sur les aides à la mobilité (cartes de réduction pour les transports en commun, aides au passage du permis, etc) et les moyens de transports existants auprès des jeunes scolarisés et de leur famille est à améliorer pour prévenir les problématiques de mobilité.

Enfin, l'existence d'une pluralité d'aides portées par différents acteurs se solde par un cloisonnement des approches alors même que la mobilité est un sujet transversal. En effet il implique une coopération et une mise en synergie des différents acteurs concernés (institutions, collectivités, associations, entreprises). Or, au-delà des partenariats existants dans le domaine de l'insertion, il n'existe pas d'instances partenariales pérennes dédiées à la mobilité alors que les acteurs du territoire font état d'un besoin et d'une envie de coopérer.

DES BESOINS AU PROJET DE PLATEFORME DE MOBILITE EN PERIGORD VERT

Face à ces constats les partenaires impliqués dans le diagnostic, se sont mobilisés pour proposer et construire ensemble une action concrète. Ils souhaitent apporter des réponses aux besoins non couverts et faciliter l'insertion sociale et professionnelle des habitants du Périgord Vert par :

- La valorisation de l'existant ;
- La mutualisation des moyens ;
- L'amélioration de la coopération entre acteurs et de la coordination des interventions sur la mobilité ;
- La mise en cohérence de l'offre avec les besoins ;
- Le développement d'une approche globale dans la prise en charge des problématiques de mobilité ;
- Le développement d'une offre de service complémentaire à l'existant.

L'enquête réalisée auprès des structures du territoire en décembre 2016 a permis de préciser les besoins en termes de service à développer pour leurs publics. Le tableau ci-dessous présente les résultats de l'enquête.

Services potentiels d'aides à la mobilité qui pourraient être développées sur le territoire	TOTAL de bénéficiaires potentiels en Périgord Vert ¹⁰
Bilan mobilité	293
Ateliers mobilité collectifs	291
Accompagnements individuels à la mobilité	243
Location de voitures à coût réduit	86
Pré-code/sensibilisation au code	82
Evaluations de la conduite avant le parcours permis (sécurisation)	73
Accompagnement à l'achat de véhicule	57
Location de deux roues	8 ¹¹

⁹ <http://www.netvibes.com/fiche1-1-pti24#Mobilite>

¹⁰ Une personne peut être comptée plusieurs fois parce que concernée par plusieurs services.

¹¹ Le chiffre est peu important parce qu'un service de location de mobylettes existe déjà sur le territoire

Taxi social /minibus dédié au transport des personnes pour des actions courtes	NC
Plateforme de covoiturage + autres relais de location de véhicule	NC
TOTAL Pays Périgord Vert	1133

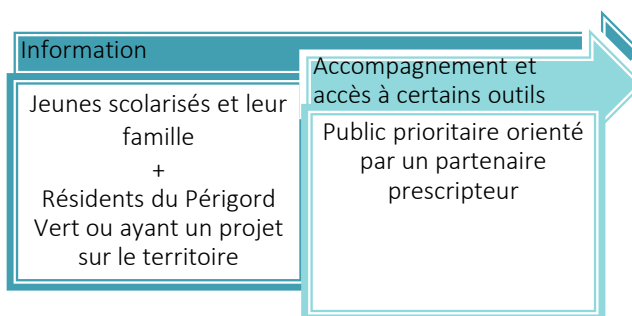
2. PRESENTATION DETAILLEE DU PROJET

2.1. OBJECTIFS GENERAUX

- Favoriser l'accès à l'autonomie et la mobilité des personnes en valorisant les ressources du territoire et en proposant des réponses individualisées pour l'accès et le maintien dans l'emploi et dans la formation des personnes
- Apporter une réponse à visée pédagogique aux problèmes de mobilité, complémentaire aux aides financières et outils d'aide à la mobilité existants
- Coordonner et animer des partenariats pour apporter des solutions innovantes répondant aux besoins spécifiques non couverts (maillage et besoins des publics)

2.2. PUBLIC CIBLE

- Le public prioritaire : Toute personne en situation d'insertion sociale et professionnelle et de précarité *jeunes suivis par les missions locales, les demandeurs d'emploi inscrits à Pôle Emploi, bénéficiaires du PLIE du Haut-Périgord, les apprentis et stagiaires de la formation professionnelle, les personnes en contrat de travail précaire, les bénéficiaires du RSA et des minimas sociaux, les salariés d'ateliers et chantiers d'insertion (ALAIJE...).*
- Autres publics :
 - ✓ Jeunes scolarisés dans un établissement du territoire et leurs familles
 - ✓ Tout public résidant en Pays Périgord Vert et rencontrant des difficultés de déplacement ponctuelles.



2.3. TERRITOIRE DU PROJET

Le Pays Périgord Vert.

Les services seront proposés/déclinés dans les différents bassins de vie du Périgord Vert grâce au développement de partenariats.



2.4. RESULTATS ATTENDUS

- Amélioration de la mobilité des jeunes et des personnes en recherche d'emploi et de formation
- Développement de l'employabilité des personnes
- Développement de la coopération entre les acteurs du Périgord Vert intervenants sur les questions de mobilité et améliorer la visibilité des outils existants
- Aide à la décision et sécurisation de l'accès aux aides
- Structuration d'une offre de mobilité adaptée aux besoins (maillage, besoins sociaux)

2.5. UNE OFFRE DE SERVICE MODULABLE

Au regard des besoins repérés¹², l'offre de service de base de la plateforme telle qu'elle a été validée par les partenaires est constituée en priorité d'un service d'accompagnement à la mobilité des publics les plus fragiles et d'un volet information. La mise en place d'un service de location solidaire de véhicule pourrait être envisagée dès le démarrage du projet. La consolidation progressive des partenariats pourra donner lieu à la création d'autres services. Le projet devra évoluer pour intégrer les initiatives des différents acteurs du territoire et plus particulièrement du Département pour éviter les doublons et les incohérences.

2.6. MISSIONS DE LA PLATEFORME

La plateforme a pour objectif d'accompagner les publics fragilisés pour lever les freins à la mobilité qu'ils rencontrent. Il s'agit d'apporter une réponse individualisée aux problématiques de mobilité pour favoriser leur autonomie.



Le projet se décline en trois volets présentés ci-dessous :



¹² Cf. Annexe 1 : Synthèse de l'enquête sur les besoins de mobilité en Périgord Vert

Les deux premiers volets du projet permettent de répondre à l'objectif suivant : apporter des réponses immédiates et accompagner vers une mobilité autonome et pérenne.

Le troisième volet du projet permettra de créer une dynamique territoriale autour de la mobilité et d'impulser des services innovants répondant aux besoins du territoire.

VOLET 1 : UNE PLATEFORME D'INFORMATION

Face au constat de la méconnaissance par un certain nombre d'habitants du Périgord Vert des aides financières, de l'offre de transport sur le territoire, ainsi que de l'offre de transport alternatif existantes (covoiturage, autopartage entre particuliers, ...) la plateforme proposerait un service d'information sur l'existant à destination des publics et des partenaires.

- Une plateforme numérique

La plateforme proposerait de rendre visible l'offre de mobilité sur le territoire via la mise en place d'un outil numérique (site internet) qui recense l'offre de mobilité accessible sur le territoire : transports collectifs, aides financières, services d'aide à la mobilité, sites de covoiturage, lien vers la plateforme de mobilité internationale, financements, informations sur les modalités d'accès au permis, etc.

Cette plateforme numérique serait à destination des jeunes et du grand public. Elle permettrait aussi aux professionnels de la jeunesse, emploi et formation de disposer d'un outil recensant l'ensemble des aides à la mobilité vers lesquelles ils peuvent orienter le public qu'ils accompagnent.

- Un réseau de relais d'information locaux

La plateforme s'appuierait sur des partenaires locaux pour promouvoir ses actions et l'offre de mobilité comme par exemple les CCAS/CIAS, les centres sociaux culturels, les établissements scolaires, les missions locales, les mairies...

VOLET 2 : UN SERVICE D'ACCOMPAGNEMENT A LA MOBILITE

La plateforme proposerait un service de conseil et d'accompagnement à la mobilité qui compléterait le travail d'accompagnement social et professionnel déjà proposé par les professionnels de l'emploi et de l'insertion sur le territoire. Un conseiller mobilité, expert sur les questions de mobilité s'appuierait sur trois outils pour réaliser sa mission :

- Le bilan mobilité :

Face au constat que les freins à la mobilité sont multiples et se cumulent, la mise en place d'un bilan mobilité semble pertinent pour proposer des réponses adaptées à chaque cas. Ce bilan vise à évaluer les capacités, les potentialités et les freins à la mobilité. Il permet d'identifier les besoins de mobilité au regard du projet professionnel des personnes orientées par les acteurs de l'insertion sociale et professionnelle. Il s'agit de bien comprendre la situation de mobilité de la personne pour éviter d'apporter des réponses improductives, qui ne répondraient pas à ses besoins ou la mettraient en difficulté. Ainsi les freins à la mobilité seront mis en évidence dans leurs différentes dimensions (capacité d'orientation, capacité d'organisation des déplacements, peurs, capacités d'apprentissage, moyens financiers, degré de connaissance de l'offre de transport et moyens de transports à disposition, compétences en conduite...) ainsi que le lien entre la situation de mobilité et les besoins liés au projet professionnel.

Le/la conseiller(e) mobilité, professionnel(le) expert(e) sur les questions de mobilité co-construit avec la personne une réponse adaptée à ses problématiques. Il/elle peut informer la personne et l'orienter vers des aides, vers des outils d'aide à la mobilité existants (offre de droit commun, services d'aides à la mobilité existants et

services développés par la plateforme) et/ou lui proposer un accompagnement mobilité spécifique à la fois individuel et collectif (ateliers mobilité). Le/la conseiller(e) informe via une fiche navette les prescripteurs des résultats du bilan et des pistes retenues en concertation avec la personne. Il peut également suivre la personne pendant la durée de son parcours vers la mobilité autonome.

L'enquête réalisée auprès des structures du territoire sur les besoins du public cible montre que ce dernier est très demandeur d'aides au permis ou à l'achat de véhicule. Toutefois, les professionnels accompagnant ces personnes constatent que l'accès au permis et/ou à l'automobilité n'est pas toujours indispensable et constitue parfois un objectif peu réaliste au vu des moyens financiers dont elles disposent et/ou des capacités d'apprentissage. Le bilan mobilité pourra permettre de réguler l'accès aux aides pour qu'elles soient utilisées de façon adaptées et en soutien d'un parcours mobilité réfléchi. C'est un outil efficace et reconnu sur d'autres territoires pour sécuriser les résultats et impacts des aides. Par exemple une personne qui souhaite passer son permis mais rencontre des difficultés d'apprentissage importantes ne sera pas immédiatement orientée vers une aide financière pour le passage du permis mais plutôt vers une solution de transport collectif si elle existe.

- Les ateliers mobilité collectifs :

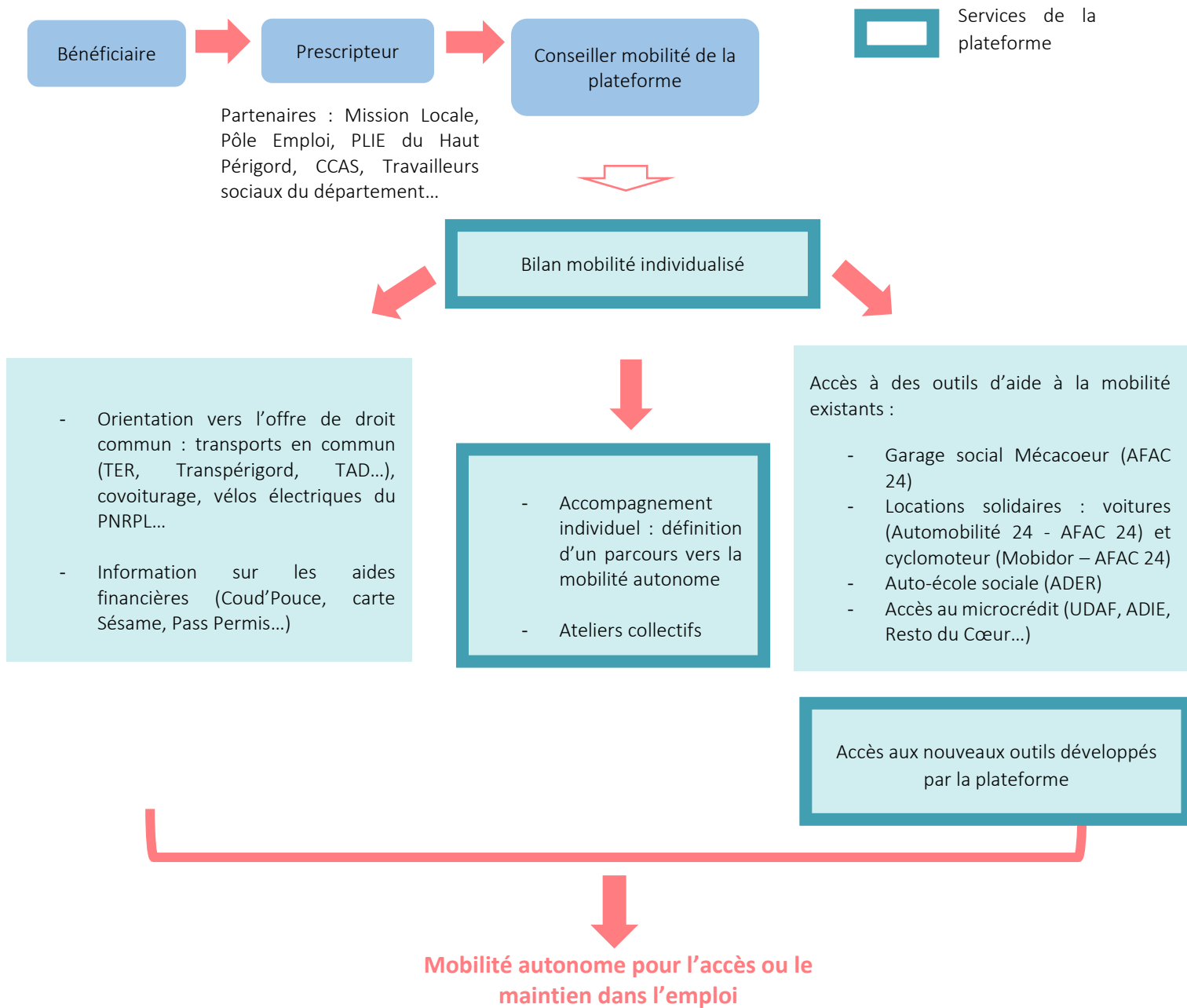
Des ateliers thématiques seraient mis en place afin d'apporter une réponse pédagogique aux problématiques de mobilité. Ces ateliers d'information, de formation et de mise en pratique ont pour objectif de lever les freins psychologiques et ceux liés à un manque de connaissance de l'offre de transport et des outils de mobilité, à un déficit d'acquisition des compétences de base nécessaires à la mobilité. Il s'agit également de sensibiliser les bénéficiaires aux modes de transport alternatifs. Différentes thématiques pourraient être abordées : Mise en situation de mobilité, Gestion du budget, Préparer un trajet avec les outils numériques, s'orienter/se repérer, Outils et pratique du covoiturage, Mobilité internationale...

L'offre de formation de base et le contenu pédagogique des ateliers restent à définir à partir des besoins des publics et en fonction des expériences menées sur d'autres territoires.

- L'accompagnement pour l'accès au micro-crédit

L'accès au permis et à un véhicule nécessite un investissement important. Or, les personnes disposant de peu de revenus ne peuvent accéder au crédit bancaire auprès des banques classiques. Les dispositifs de micro-crédit sont peu connus et peu utilisés en Périgord Vert. La plateforme pourrait accompagner les démarches des personnes auprès des opérateurs du micro-crédit de Dordogne tels que l'UDAF 24, l'ADIE, les Resto du Cœur : montage du dossier, vérification de l'éligibilité...

LE FONCTIONNEMENT DU SERVICE D'ACCOMPAGNEMENT



L'accès aux services d'accompagnement est limité aux publics qui font l'objet d'une prescription réalisée par une structure partenaire sauf si les financements permettent de prendre en charge d'autres publics.

VOLET 3 : COORDINATION, ANIMATION DES PARTENARIATS ET INGENIERIE DE PROJET

Parce que le projet de plateforme est le résultat d'une démarche participative, la plateforme animerait des groupes de travail thématiques et coordonnerait des réseaux et partenariats locaux en lien avec les questions de mobilité. Elle assurerait le lien avec d'autres réseaux pour porter la voix du territoire sur les problématiques de mobilité.

Afin de faire connaître l'initiative et les services de la plateforme, des actions d'information à destination des professionnels en contact avec le public cible pourraient être menées. Les professionnels et élus pourront ainsi davantage s'approprier les outils de la plateforme.

- Analyse des besoins

Via le travail de terrain au plus près des publics et la veille sur l'évolution du champ de la mobilité, la plateforme pourrait informer les élus et partenaires de la plateforme sur les besoins du territoire pour participer à l'adaptation de l'offre aux besoins.

- Coordination de la mise en place d'un temps d'échange sur la mobilité internationale

Un certain nombre d'acteurs du territoire (élus, partenaires jeunesse) du Périgord Vert s'investissent depuis quelques années pour développer l'ouverture culturelle des jeunes du territoire. Des initiatives visant à développer la mobilité internationale des jeunes existent mais les partenaires constatent des marges de progression. Les partenaires préconisent la mise en place d'un temps d'échange et de sensibilisation sur la mobilité internationale à destination des professionnels de la jeunesse, des élus et des jeunes du Périgord Vert parce que l'échange d'expérience est un levier pour l'émergence de projets de mobilité.

- Mise en place d'un annuaire des transports mutualisables entre structures

Plusieurs structures du territoire (clubs sportifs, centres sociaux, MFR...) disposent pour leurs activités de véhicules permettant le transport de personnes. Certains véhicules sont sous-utilisés ou utilisés ponctuellement et pourraient être mutualisés avec d'autres structures. Les acteurs du territoire ont fait le constat du manque de visibilité sur le territoire de ces véhicules et des conditions d'utilisation. Un annuaire des transports mutualisables entre structures pourrait être mis en place.

- Coordination d'une réflexion sur la mobilité visant à impulser et faire émerger des services complémentaires à l'existant et répondant aux besoins.

Suite au diagnostic réalisé par les membres du groupe de travail « Mobilité-Jeunesse » du Pays Périgord Vert, un certain nombre de besoins spécifiques non couverts (maillage et besoins des publics) ont été identifiés et des pistes de solution avancées. Une réflexion sur les outils d'aide à la mobilité est d'actualité d'autant plus dans un contexte où le Conseil Départemental remet en question les outils existants et réfléchit sur la mise en place de nouveaux outils. La plateforme pourrait avoir pour mission d'impulser et/ou participer aux travaux préalables à la mise en place de solutions complémentaires à l'existant et le cas échéant, développer et animer les partenariats. La plateforme veillerait à associer aux réflexions l'ensemble des acteurs susceptibles d'être impliqués : collectivités, entreprises, établissements scolaires, associations, bénéficiaires...

La plateforme a pour objectif d'accompagner la co-construction d'une offre de service quand l'existant ne permet pas de répondre aux besoins. Il s'agit de s'inspirer d'initiatives développées sur d'autres territoires tout en adaptant les réponses au contexte du Périgord Vert.

Au vu du diagnostic la plateforme pourrait faire émerger plusieurs services qui pourraient répondre à des besoins constatés aujourd'hui. Quelques pistes de travail ont été identifiées à partir des deux axes thématiques suivants.

Axe thématique n°1 : Faire émerger un dispositif d'accompagnement au permis

- Evaluation préalable à la conduite

Le passage du permis implique un investissement financier mais également une implication de la personne concernée dans un cursus d'apprentissage plus ou moins long et plus ou moins difficile en fonction de sa motivation et de ses capacités d'apprentissage. Des aides financières peuvent être mobilisées (Aide de la Région Nouvelle-Aquitaine, aide de Pôle Emploi, micro-crédit...) pour lever un frein financier au passage du permis. Toutefois en Périgord Vert, certaines personnes rencontrent des difficultés de compréhensions, sont éloignées de l'apprentissage et ne maîtrisent pas certains savoirs de base nécessaires pour réussir leur permis. Or, le passage du permis repose uniquement sur les formations proposées par les auto-écoles privées qui n'apportent pas de réponses adaptées pour ces publics spécifiques.

En complément d'un bilan mobilité, une évaluation préalable à la conduite pourrait être mise en place pour les personnes qui rencontrent des difficultés d'apprentissage. Il s'agirait d'évaluer les besoins des personnes pour leur proposer un parcours permis adapté en termes d'accompagnement et de formation et le cas échéant les orienter vers des solutions alternatives au permis. Ce bilan permettrait de sécuriser le parcours. Pour favoriser une évaluation objective et éviter les conflits d'intérêt liés à des enjeux commerciaux, il pourrait être envisagé que cette action ne soit pas effectuée par une auto-école privée.

Partenariats envisagés pour la mise en place du service : ADER, autre auto-écoles sociales, AFAC 24 ?

- Pré-code ou sensibilisation au code :

Face au constat que certains jeunes et personnes en insertion rencontrent des difficultés d'apprentissage du code (frein cognitif) et que la pédagogie employée dans les auto-écoles privées n'est pas adaptée aux besoins de ces publics, des ateliers renforcés pour préparer l'examen du code pourraient être mis en place en fonction des besoins.

Partenariats envisagés pour la mise en place du service : ADER, auto-école privées conventionnées, bénévoles repérés par les partenaires (centres sociaux, missions locales...)

Axe thématique n°2 : Faire émerger des aides matérielles à la mobilité complémentaires

- Location de voitures

D'après les éléments de diagnostic, les voitures en location à coût réduit en Dordogne (dispositif « Automobilité » porté par AFAC 24) ne sont accessibles que pour les bénéficiaires du RSA sauf rares dérogations et uniquement à Coulounieix. Des loueurs privés existent sur le territoire mais l'obligation de verser caution ou le montant de la franchise peut constituer des freins à la location. Or permettre l'accès à un véhicule pour ceux qui n'ont pas les moyens d'en acquérir peut constituer un levier pour leur insertion, le démarrage d'un emploi, etc.

Il pourrait être envisagé de créer un parc de véhicule complémentaire à l'existant destiné principalement à de la location solidaire pour les publics jeunes et moins jeunes en situation de recherche d'emploi ou de formation (et non plus uniquement pour les bénéficiaires du RSA) et accessible dans chaque bassin de vie du Périgord Vert. L'accès à ces véhicules avec un tarif réduit ne pourra être réalisé que sur prescription. Il s'agit bien d'une solution transitoire au service d'un projet professionnel en attendant que la personne acquière d'une situation financière lui permettant d'envisager l'achat d'une voiture si le besoin est avéré. Les locations hors prescriptions seront possibles dans la mesure où des tarifs grand public sont appliqués pour éviter une trop grande distorsion de la concurrence.

La création de ce parc pourrait être envisagée dès le début du projet d'autant plus si le projet est inscrit dans les contrats de ruralité. En effet les contrats de ruralité viennent en soutien aux investissements et pourraient donc ouvrir des pistes de financement.

- Accompagnement à l'achat d'un véhicule

Certaines personnes en recherche d'emploi ne disposent pas de véhicule ou faute de moyens « héritent » de véhicules d'occasion mis à disposition par leur entourage ou qu'ils ont acquis à bas coût. Ils ne sont pas toujours fiables et en bon état. Dans les cas où l'insertion ou le maintien dans l'emploi passe par l'acquisition d'un véhicule, il semble nécessaire de proposer un accompagnement à l'achat pour limiter le cercle vicieux lié à l'acquisition d'un véhicule peu fiable ou trop coûteux à l'utilisation (entretien, carburant, etc). Il s'agit d'outiller les personnes pour les guider dans leurs choix et dans leur démarche d'achat. Le contenu de cet accompagnement est à définir plus précisément : expertise mécanique ? guide de l'achat avec le cadre juridique ? aide au choix d'assurance ? aux démarches administratives ? Accompagnement à la gestion du budget ?

Partenariats envisagés : garages privés du territoire, AFAC 24, bénévoles engagés dans des associations du territoire...

- Réparation de véhicules à coûts réduits

Dans le cadre du diagnostic animé par le Pays Périgord Vert, les partenaires ont constaté la problématique suivante : certaines personnes disposent d'un permis et d'un véhicule parfois peu fiable parce qu'acquis à bas coût. Faute de moyens financiers suffisants, elles ne peuvent assumer le coût des réparations et de l'entretien de leur véhicule : la tarification des garages privés est peu abordable pour leur budget. Elles se retrouvent alors immobilisées faute de véhicule en état de marche. Cette problématique a été constatée chez certains salariés précaires et certaines personnes en recherche d'emploi et de formation ou des personnes en insertion. Il existe un garage social à Coulounieix Chamiers qui répond seulement à une partie des besoins des habitants du Périgord Vert. Il est accessible sauf dérogation uniquement pour les bénéficiaires du RSA et est situé à 50 min de Nontron : l'accès est donc compliqué pour les habitants du Nord du Périgord Vert. Aussi, le Conseil Départemental remet en cause les outils d'aide à la mobilité existants dont les garages sociaux. Le CD 24 souhaite plutôt privilégier des partenariats avec des garages privés pour permettre des réparations à bas coût pour les bénéficiaires du RSA. Dans ce contexte les acteurs de la plateforme pourraient envisager d'initier une réflexion sur le sujet pour proposer des solutions de réparation à coût réduit. complémentaires ou alternatives en s'inscrivant dans la réflexion départementale.

Plusieurs pistes pourraient être envisagées : garage itinérant pour les petites réparations, partenariat avec des garagistes privés locaux, diagnostic de panne réalisé par un garage social, etc. Reste à vérifier leur opportunité par exemple pour les partenariats avec les garages privés : les propositions des garages privés répondront-elles aux besoins des publics ? un maillage du territoire satisfaisant est-il possible ?

Partenariats envisagés : AFAC 24, garages privés, Repair Café, bénévoles...

3. MOYENS

Les moyens présentés ci-dessous sont ceux qui sont envisagés pour le démarrage du projet. La liste des moyens reste à préciser par le porteur de projet selon l'offre de service validée.

3.1. MOYENS HUMAINS ENVISAGES

2 fonctions	
1 Coordinateur-trice	1 Conseiller-ère mobilité
<ul style="list-style-type: none">- Coordination, suivi de l'activité et recherche de financements- Relations partenariales- Communication- Développement de la plateforme/ingénierie de projet	<ul style="list-style-type: none">- Information et accompagnement des publics (bilan de compétence, orientation vers l'existant, relations avec les prescripteurs...)- Animation d'ateliers collectifs

La durée et la répartition du temps de travail dépend des objectifs de résultat fixés par le comité de pilotage et des possibilités de financement.

3.2. AUTRES MOYENS MATERIELS OU IMMATERIELS

- Un local pour 2 et équipements liés
- 3 ordinateurs dont un à l'usage du public
- Un logiciel de gestion de l'activité d'accompagnement
- 1 site internet/appli

4. LE PORTEUR DE PROJET

4.1. CONDITIONS DE PORTAGE

Les conditions de portage suivantes ont été émises par le collectif pour garantir la réussite du projet.

- Lien avec les partenaires locaux dans le développement des actions de la plateforme

Le porteur de projet s'appuie sur les institutions, les collectivités et leurs représentants élus, les associations et entreprises du territoire. Il s'engage à développer des partenariats pour l'exécution du projet en priorité avec les acteurs du Périgord Vert. Il s'appuiera à la fois sur les partenaires éventuels prescripteurs et la diversité des acteurs intervenant dans le champ de la mobilité. Des partenariats peuvent être recherchés à l'extérieur du territoire dans la mesure où les acteurs locaux ne peuvent répondre aux attentes et aux besoins.

- Un service de proximité au plus près des problématiques locales

Le porteur de projet s'engage à proposer des services au plus près des publics cibles. D'une part l'ancrage géographique et l'organisation du/des services devront refléter cette recherche de proximité et d'accessibilité et, d'autre part, les services proposés seront ajustés aux besoins spécifiques du public du territoire.

- Une attention particulière sur la communication autour du projet

Dans l'objectif de pérenniser le projet et d'assurer sa réussite, une attention particulière est à porter à la communication du projet. Un plan de communication devra être élaboré pour faire connaître la plateforme et les services proposés en prenant en compte le public cible d'une part et d'autre part les potentiels prescripteurs du territoire. Il pourrait être envisagé de définir un nom, un slogan et un logo pour la plateforme de mobilité qui soient fédérateurs et représentent les valeurs du projet. Cela participerait à affirmer l'identité du projet et à le rendre visible.

4.2. PRESENTATION DU PORTEUR DE PROJET

Un appel à manifestation d'intérêt a été lancé aux partenaires des projets en novembre 2016 pour envisager le portage de la plateforme de mobilité. L'Association Formation Avenir Conseil 24 (AFAC 24) a répondu à cet appel pour le portage du projet. Elle présentera sa candidature au comité de pilotage et proposera après concertation des membres du groupe de travail animé par le Pays Périgord Vert des hypothèses de mise en œuvre concrète du projet. Plusieurs hypothèses de portage pourront être établies en fonction de la faisabilité technique et financière du projet.

5. UNE GOUVERNANCE COLLECTIVE ET LOCALE

Le porteur de projet s'engage à développer le projet de plateforme de mobilité à l'échelle du territoire cible du Pays Périgord Vert en prenant en compte ses spécificités.

Le projet de plateforme de mobilité est né de la volonté d'un ensemble d'acteurs locaux qui souhaitent travailler ensemble sur la problématique de la mobilité des personnes. Ainsi, la gouvernance du projet doit permettre d'offrir un cadre collectif et démocratique reflétant la mobilisation d'une pluralité d'acteurs dès le début de la phase de préfiguration du projet. Il s'agit également de favoriser l'implication de l'ensemble des acteurs du Périgord Vert concernés par les problématiques de mobilité et d'ancrer le projet sur le territoire tout en assurant sa visibilité. **Ce portage collectif et local constitue une condition de sa pérennité.**

Le porteur de projet devra s'appuyer sur deux types d'instances et coordonner leurs travaux :

> Un comité de pilotage (COPIL) réuni régulièrement et chargé de conduire la stratégie du projet et de déterminer les principales orientations de sa réalisation. Il pourra être composé d'un comité des financeurs et des partenaires parties-prenantes du projet reflétant ainsi l'origine du projet.

- ✓ Acteurs jeunesse
- ✓ Acteurs de l'insertion professionnelle et de la formation
- ✓ Opérateurs mobilité dont les entreprises
- ✓ Collectivités et leurs représentants
- ✓ Représentants des bénéficiaires du projet ou de la société civile

Le COPIL sera invité à proposer un cahier des charges au porteur de projet. Des indicateurs de réalisation et de résultats seront définis par les membres du Comité de Pilotage et la structure porteuse

> Des groupes de travail thématiques réunis au grès des besoins, chargés de préparer et de suivre les orientations prises par le COPIL

Le comité de pilotage se réunira pour la première fois le 20 février 2017. La composition du comité de pilotage a été définie par le Pays et pourra évoluer à mesure de l'avancement du projet. Le nombre de participants devra être limité afin de garantir son opérationnalité.

6. PARTENARIATS ENVISAGES

A cette étape du projet, quatre catégories de partenaires ont été identifiées:

- Les partenaires techniques et financiers accompagnent et soutiennent la création de la plateforme de mobilité.
- Les partenaires prescripteurs détectent des freins mobilités des publics qu'ils accompagnent et les orientent vers les services de la plateforme.
- Les partenaires mobilité mettent en œuvre des outils d'aide à la mobilité pratique. Ils peuvent proposer des outils matériels, des supports pédagogiques répondant aux besoins des publics de la plateforme. La plateforme doit permettre de coordonner leurs interventions.
- Les partenaires jeunesse interviennent dans le champ de la jeunesse et peuvent s'engager dans le projet pour sensibiliser les jeunes et de leur famille à la mobilité, les informer sur les aides et ainsi prévenir les problématiques de mobilité. Ils ont également un rôle important dans la levée des freins psychologiques à la mobilité en encourageant la mobilité des jeunes sur d'autres territoires.

Partenaires institutionnels et financiers	Partenaires prescripteurs	Partenaires mobilité	Autres partenaires Jeunesse
Conseil départemental 24	Mission Locale du Haut Périgord	UDAF 24	Cité scolaire Arnaut Daniel
Etat (sous-préfecture de Nontron, DDCSPP, DIRRECTE)	Mission Locale de la Vallée de l'Isle	AFAC 24	MFR de Vanxain et de Thiviers
Pays Périgord Vert	Pôle Emploi Nontron / Ribérac	ADIE	Cité scolaire d'Alcide Dusolier
7 Communautés de communes du Périgord Vert	CCAS/CIAS Dronne et Belle, Nontronnais, Roche Chalais...	ADER auto-école sociale	Francas 24
Conseil Régional	PLIE du Haut-Périgord	CIAS de Nontron	Solidarité Jeunesse
Caisse des dépôts	ALAIJE/ AI Services	Autoécoles privées (à contacter)	ESC le Ruban Vert
Europe (LEADER/FSE)	APEI	Garages privés (à contacter)	Centre Social du Pays Ribéracois
Pôle Emploi (Nontron/Ribérac)	Clairvivre (à contacter)	PRNPL	
Fondations	UT de Nontron et de Ribérac	Vélorution	
Aquitaine Active	Solidarité Nouvelle pour le chômage		

La liste des partenaires peut être amenée à évoluer en fonction de l'avancée du projet. Pour la réussite du projet, les partenariats financiers et techniques sont à consolider. Les rôles de chacune des parties prenantes dans la mise en place de la plateforme et dans le fonctionnement restent à préciser.

7. INSCRIPTION DANS LES POLITIQUES ET PROGRAMMES DU TERRITOIRE

7.1. POLITIQUES ET PROGRAMMES IMPACTANT LE TERRITOIRE DU PROJET

- Le projet de territoire 2014-2020 du Pays Périgord Vert « Pour un Périgord Vert rural et solidaire » Enjeu 4 - Des habitants et des acteurs mobiles sur leur territoire, reliés entre eux et ouverts sur l'extérieur
- La Charte du Parc Naturel Régional Limousin
Orientation 10 - Développer la maîtrise de l'énergie via les alternatives au transport individuel
- Le contrat de ruralité 2017-2022 de l'arrondissement de Nontron
Objectif stratégique 1 : « dynamiser les actions en direction des jeunes, de la vie associative, de la cohésion sociale, en priorisant les actions innovantes pour améliorer les mobilités »
- Le Programme LEADER 2014-2020 en Pays Périgord Vert
Orientation stratégique 3 - « faciliter la mobilité et améliorer l'accessibilité du territoire »
Action 3. 1 Favoriser l'émergence de solutions pour la mobilité des jeunes, des demandeurs d'emploi et des personnes en situation de précarité
Action 3. 2 « Expérimenter de nouvelles formes de mobilité pour tous sur le territoire »
- Territoires TEPOS : Le Parc naturel régional Périgord Limousin et la communauté de communes du Pays Ribéracois encouragent aussi les initiatives de déplacements durables au travers de leur réponse à l'appel à projet national pour des Territoires à Energie Positive et la Croissance Verte.
- Le Plan Départemental d'Insertion 2011-2014 non renouvelé + Le Plan Territorial d'Insertion 2013-2014 renouvelé en 2016
Axe 2 Protéger les plus fragiles et favoriser leur autonomie
B - Permettre la mobilité des personnes
Action 2-6 : Développer une offre coordonnée des services et des outils de mobilité
- Le PO du FSE Départemental
Axe prioritaire 3 « Lutter contre la pauvreté et promouvoir l'inclusion » Objectif thématique 9 «Promouvoir l'inclusion sociale et lutter contre la pauvreté et toute forme de discrimination » Priorité d'investissement 9.1 «L'inclusion active y compris en vue de promouvoir l'égalité des chances, la participation active et une meilleure aptitude à l'emploi »
- Politique régionale via les politiques contractuelles et le soutien aux dynamiques territoriales dans le champs de l'ESS
- Le Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi du Haut Périgord
- Le Schéma de Cohérence Territoriale (en projet). Le périmètre du SCOT a été arrêté par les élus : il correspond au territoire du Pays Périgord Vert.

7.2. PRISE EN COMPTE DES PRIORITES TRANSVERSALES DE L'UNION EUROPEENNE ET DU CONTRAT DE RURALITE

TERRITOIRE

L'action sera mise en place sur un territoire à dominante rurale en grande partie classé en Zone de Revitalisation Rurale et pour lequel la mobilité de ses habitants et plus spécifiquement des jeunes est un enjeu pour l'avenir.

JEUNESSE

Les jeunes de moins de 26 ans sont particulièrement ciblés par l'action qui cherche à prévenir ou à lever les freins à la mobilité qui pourraient constituer des obstacles dans leurs choix d'orientation scolaire et pour l'accès ou le maintien à l'emploi. Les partenaires jeunesse ont constaté l'enjeu particulier de la mobilité pour ces publics en Périgord Vert. L'enquête de besoin réalisée par le Pays a permis de le confirmer

EGALITE DE CHANCES ET NON DISCRIMINATIONS :

« La mobilité est, en effet, souvent pour les jeunes l'une des conditions de l'autonomie, de l'indépendance et de l'émancipation vis-à-vis des adultes en général et des parents en particulier, c'est ce qui, en rendant possible l'accès à la formation, à l'emploi et à la culture, conditionne la réalisation d'un réel projet de vie. C'est aussi et principalement ce qui permet aux jeunes ruraux de bénéficier des mêmes opportunités que les citadins, avec néanmoins le handicap de la contrainte financière, du temps de déplacement et les effets induits tels que l'insécurité routière ou l'impact sur l'environnement. » (Extrait de la journée thématique organisée à Cognac en 2012) Ainsi, la plateforme contribue à lutter contre les discriminations liées à l'origine géographique, sociale et culturelle, au sexe, à la situation familiale et au lieu de résidence en contribuant à lever les freins à la mobilité des jeunes et moins jeunes sur le territoire.

EGALITE HOMMES-FEMMES

La plateforme ambitionne avec ses actions de permettre aux femmes qui rencontrent des problèmes de mobilité liés à leur situation sociale et familiale (monoparentalité, pression familiale, freins psychologique...) d'accéder à la mobilité autonome.

DEVELOPPEMENT DURABLE

Cette action participe à la sensibilisation du grand public, des professionnels et élus du territoire aux pratiques de mobilité alternatives à la voiture et aux pratiques de déplacement intermodales.

CARACTERE INNOVANT

Le projet apporte une réponse à un besoin social non couvert via une approche globale et individualisée des problématiques de mobilité des personnes. C'est une expérimentation visant à apporter une réponse originale aux problématiques de mobilité constatées depuis plusieurs années sur le territoire du Périgord Vert à dominante rurale. Elle s'appuie sur une dynamique multipartenariale innovante pour le territoire par le caractère diverse des partenaires impliqués. Le projet fédère à la fois des institutions, des collectivités et des associations intervenant dans le domaine de la jeunesse, de la formation, de l'emploi et de l'action sociale. Il ambitionne de coordonner l'existant et de rompre avec des interventions sectorielles classiques. L'innovation du projet tient aussi au fait qu'il intègre les nouveaux usages numériques notamment des jeunes en s'appuyant sur les nouvelles technologies pour améliorer l'accès à l'information.

8. BUDGET ET MODELE ECONOMIQUE

Un premier chiffrage du coût du projet a été réalisé par le Pays mais ce budget pourrait varier selon la structure porteuse, les possibles mutualisations de moyens, la répartition du temps de travail, etc. Plusieurs hypothèses de mise en œuvre concrètes avec un budget allant d'environ 60 000€/an à 110 000€/an sur 3 ans seront proposées aux membres du COPIL. Afin d'envisager la pérennisation de l'action un budget prévisionnel sur 3 ans devra être construit.

L'offre d'accompagnement et de services ne peut être aujourd'hui financée par les bénéficiaires directs (public cible) et indirects (prescripteurs) de la plateforme. La mise en œuvre du service dépend donc du soutien des collectivités locales et des partenaires publics et privés qui pourraient se mobiliser. Voici les pistes de financement principales aujourd'hui :

- Fonds contrat de ruralité en années 1, 2 et 3 – jeunesse, mobilité, cohésion sociale
- Cap amorçage (FSE + Région) ou ESS Région (50 %)– développement d'une structure de l'ESS, année 1
- FSE – accompagnement des publics en précarité vers l'insertion, en année 1, 2 et 3
- Fondations (Crédit agricole, PSA, Renault...) - site et véhicules, année 1 (voire 2 ?)
- Pôle emploi – direction départemental pourrait flécher des fonds en 2018 pour des actions d'accompagnement à la mobilité des demandeurs d'emploi, en année 2 et 3 et suivantes
- Leader, coordination, site et véhicules, année 1 et 2
- 7 Communautés de Communes en Périgord Vert en années 1, 2 et 3

Au vu des données disponibles à ce jour sur les perspectives de financement, la faisabilité financière du projet dépend de l'implication financière sur 3 ans de l'Etat dans le cadre des contrats de ruralité et des 7 Communautés de communes du Périgord Vert.

Pour certains services qui pourraient être mis en place par la plateforme, il pourrait être envisagé de proposer un modèle économique hybride sur le modèle de la plateforme de mobilité de l'Aveyron¹³. Par exemple dans le cas où un service marchandable tel qu'un service de location solidaire de véhicules est mis en place, les usagers participeraient au financement du service à travers le paiement d'un tarif de location. Le tarif d'accès au service pourrait être modulé en fonction de la situation de la personne. La création d'une tarification double pourrait être envisagée : tarif dit « grand public » et un tarif dit « solidaire ».

9. PHASAGE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

Le contenu de chaque phase dépendra du choix du porteur de projet retenu et des financeurs qui s'engageront dans le projet.

La mise en place de la plateforme s'étalerait sur 3 ans pour arriver à son rythme de croisière en 2019 ou 2020.

- Février 2017 – décembre 2017 : Présentation et choix du porteur de projet, étude de pré-montage pour préciser les contours du projet, dépôt des demandes de financement
- 2018 : Mise en place de l'animation de la plateforme (l'accueil et accompagnement du public, information des professionnels prescripteurs, création d'un site internet) et développement des partenariats
- 2019-2020 : Développement progressif et consolidation d'un socle de service répondant aux besoins

¹³ <http://www.mobilemploi12.fr/>

Les grandes étapes	Etapas intermédiaires	Préfiguration			Réalisation		
		2015	2016	2017	2018	2019	2020
Mise en place des moyens d'animation d'une dynamique territoriale portée par le Pays Périgord Vert	Mise en place d'un groupe de travail animé par le Pays		■				
	Recrutement d'une chargée de mission		■				
	Validation de la méthodologie et des objectifs de la mission avec les partenaires		■				
Elaboration d'un diagnostic partagé	Etat des lieux de l'offre de mobilité		■				
	Enquête qualitative et quantitative sur les besoins mobilité des jeunes en insertion		■				
	Enquête qualitative et quantitative auprès des structures partenaires sur les besoins de leur public		■				
	Repérage des publics vulnérables et de leurs besoins		■				
Préfiguration du projet de plateforme de mobilité	Découvertes d'autres expériences de plateforme de mobilité		■				
	Définition du projet de plateforme (public cible, objectifs, missions)		■				
	Inscription du projet dans les contrats de ruralité		■				
	Sélection d'un porteur de projet suite à AMI		■				
	Validation d'une hypothèse de mise en œuvre par le porteur de projet en lien avec les partenaires		■				
	Validation d'un plan de financement sur 3 ans		■				
	Elaboration de la stratégie de communication (nom de la plateforme, étapes et supports) par le porteur de projet en lien avec les partenaires		■				
	Dépôt des demandes de financement			■			
Mise en œuvre opérationnelle par le porteur de projet	Mise en place des moyens humains et matériels			■			
	Démarrage de l'activité et de la communication			■	■		
	Développement progressif et renforcement de la communication				■	■	■
						■	■
Réunions et échanges avec les acteurs partenaires			■	■	■	■	■

10. MODALITES D'EVALUATION ET INDICATEURS

Le comité de pilotage pourra valider en 2017 la grille, les critères d'évaluation du projet et les modalités d'évaluation. Des tableaux de bord et de suivi des actions seront proposés pour évaluer leur mise en œuvre, les résultats et identifier les points d'amélioration. Le porteur de projet s'engage à rendre compte de ces tableaux de bord tous les trimestres lors de la phase de démarrage du projet puis tous les semestres. Un bilan annuel sera réalisé.

Le comité de pilotage pourra solliciter des expertises extérieures pour émettre des avis sur des questions complexes.

La grille ci-dessous présente un certain nombre d'indicateurs pouvant être proposés et discutés par le comité de pilotage.

Quantitatifs				Qualitatifs
	Objectifs prévisionnels (à définir en fonction du projet)			
	A 1	A2	A3	
Indicateurs de résultats				
Nombre des demandes/sollicitations du service	200	300	400	Satisfaction des usagers (prescripteurs et bénéficiaires)
Nombre d'habitants du Périgord Vert ayant bénéficié d'un bilan mobilité	150	180	200	Caractéristiques des réponses apportées aux demandes des usagers
Nombre d'habitants ayant bénéficié d'un conseil en mobilité	200	300	350	Identification des besoins des usagers satisfaits par la plateforme et non satisfaits
Nombre et typologie des bénéficiaires (ZRR, statut, âge)				Coordination et valorisation des services et des aides existants
Nombre de bénéficiaire ayant accédé à un service d'aide à la mobilité existant sur le territoire (location solidaire, auto-école sociale, etc) et à des aides financières	50	80	100	Sécurisation des parcours mobilité
Nombre de participants ayant bénéficié d'une action de formation (ateliers mobilité)	40	60	90	
Nombre de personne ayant obtenu le permis et/ou un véhicule grâce à l'accompagnement de la plateforme				
Nombre de consultations de la plateforme numérique				
Nombre de partenaires impliqués dans les groupes de travail ou dans l'information du public	20	30		
Nombre de professionnels accompagnant informés sur les services de la plateforme	40			
Nombre d'actions d'aide à la mobilité impulsées	1	2	3	

Nombre d'habitants ayant accédé à un emploi, une formation grâce à ces services (sortie positive)				
Indicateurs de réalisation				
Validation du bilan mobilité par les partenaires Validation de l'offre de formation Nombre de bilans mobilités réalisés Nombre d'ateliers mobilités réalisés Mise en ligne d'un site internet Nombre de véhicules mis à la location Nombre de réunions d'information des professionnels partenaires Nombre de partenaires				Couverture du territoire Calendrier de réalisation
Indicateurs d'impact				
Diminution du nombre de refus de proposition d'emploi/de formation pour raison de non mobilité : amélioration de l'accessibilité des emplois et formation Nombre d'initiatives mobilité innovantes développées en Périgord Vert (événements, services, etc)				Amélioration de l'autonomie des personnes et de leur mobilité sur l'ensemble du Périgord Vert Amélioration de la visibilité de l'offre (aides à la mobilité, transport en commun, etc) Amélioration de l'accessibilité du territoire Amélioration de la qualification des personnes