

Avant-propos

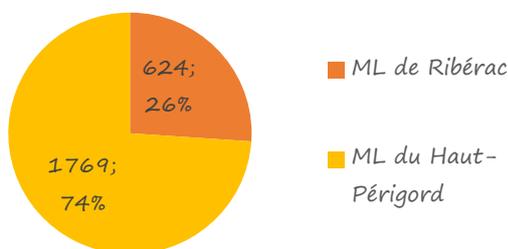
Pour mettre en œuvre le nouveau projet de territoire dans ses axes "des habitants et des acteurs mobiles sur leur territoire" et "une ruralité vivante, de proximité, choisie et organisée", le Pays Périgord Vert a décidé de réfléchir à la mise en place d'une plateforme sur la mobilité des jeunes. Le Pays anime depuis 2016 un groupe de travail « mobilité-jeunesse ». Il est composé de partenaires techniques et d'élus intervenants sur les questions de mobilité, d'insertion, d'emploi et de jeunesse.

Le groupe de travail s'est donné pour objectif de saisir les enjeux de la mobilité des jeunes sur le territoire, de mettre en lumière les besoins de mobilité des jeunes en insertion et d'impulser des actions concrètes en faveur de la mobilité.

Ce rapport présente les résultats d'une enquête par questionnaire réalisée auprès d'un échantillon de jeunes suivis par les Missions Locales.

En 2015, 2393 jeunes résidant en Périgord Vert ont été accompagnés par les Missions Locales du Haut Périgord et du Ribéracois Vallée de l'Isle.

Répartition des jeunes accompagnés en Périgord Vert

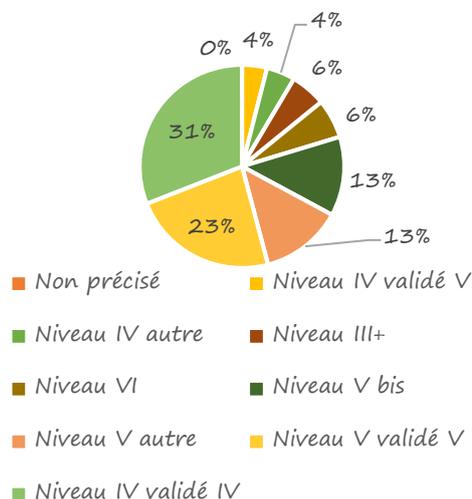


Source : Logiciel IMILO extraction pour l'année 2015

89 % des jeunes accompagnés en 2015 habitent en Zone de Revitalisation Rurale : 88% des jeunes suivis par la Mission Locale du Ribéracois et 90% des jeunes suivis par la Mission Locale du Haut Périgord.

55% des jeunes ont un niveau de formation inférieur ou égal au niveau V c'est-à-dire qu'ils ont arrêté leur formation à la sortie d'un CAP/BEP ou en seconde ou première d'un bac général, technologique ou professionnel.

Répartition des jeunes selon le niveau de formation

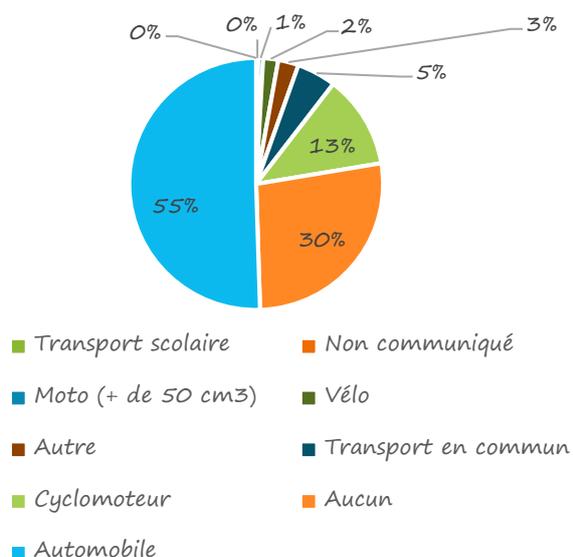


Source : Logiciel IMILO extraction pour l'année 2015

Moyens de locomotion

A leur inscription à la Mission Locale, 55% des jeunes disposent d'une voiture. Ils n'en sont pas toujours propriétaires. Elle peut être prêtée par leur entourage. Toutefois, 30% déclarent des jeunes ne disposer d'aucun moyen de locomotion.

Répartition des jeunes selon leur moyen de locomotion



On s'aperçoit que l'accès à un moyen de locomotion et à une voiture est corrélé à l'âge des jeunes.

Moyens de locomotion par tranche d'âge (%)

| | Mineur | 18-21 | 22-25 | 26+ |
|--|--------|-------|-------|-----|
| Taux de motorisation (accès à une voiture) | 1% | 41% | 69% | 79% |
| Ne dispose d'aucun moyen de locomotion | 64% | 36% | 19% | 14% |

Accès au permis

40% des jeunes du Périgord Vert suivis par une Mission Locale en 2015 n'ont pas le permis B mais la moitié de ceux-là ont au moins l'ASR, le BSR ou le permis moto<125

Rayon de mobilité

53% sont prêts à travailler à moins de 30 min de chez eux, 22% à plus de 30min (dans le département) et 14% au-delà. 5% soit 82 jeunes ont un rayon de mobilité < à 5km.

Les résultats de l'enquête

PRÉSENTATION

En 2014, l'Association Régionale des Missions Locales d'Aquitaine a répondu à un appel à projet du Fond d'Expérimentation Jeunesse intitulé MOBILITE ET ACCOMPAGNEMENT VERS L'EMPLOI DES JEUNES¹. Le FEJ finance des projets d'accompagnement des jeunes visant à les rendre autonome dans leur mobilité afin de permettre leur insertion professionnelle ou favoriser leur maintien en emploi.

Dans le cadre du FEJ, les Missions Locales du Haut Périgord et du Ribérais proposent à partir d'avril 2015 de nouvelles actions pour favoriser la mobilité des jeunes : un atelier mobilité accompagné d'un diagnostic des besoins réalisé à partir de l'outil Mouv'Eval.

Pendant les deux années d'expérimentation, les deux Missions Locales du Périgord Vert se sont donné pour objectif la réalisation de 200 diagnostics mobilité sur leur territoire avec l'outil Mouv'Eval.

D'avril 2015 à août 2016, les Missions Locales ont réalisé plus de 215 diagnostics mobilité sur l'ensemble du Périgord Vert.

101 jeunes

de la Mission
Locale du Haut
Périgord

114 jeunes

de la Mission
Locale Ribérais
et Vallée de Liste

L'étude de ces diagnostics permet de dresser un état des lieux des pratiques de mobilité des jeunes au début de leur parcours d'insertion. Elle permet de saisir les freins à la mobilité exprimés par les jeunes. Ces diagnostics donnent une image de leur mobilité

à un instant t même s'ils ne permettent pas de rendre compte d'une évolution de leurs pratiques de mobilité.

MÉTHODOLOGIE

Chaque jeune a complété en ligne et en autonomie un questionnaire via l'outil Mouv'Eval. Il a pu être aidé d'un(e) animateur (-trice) en charge d'organiser les ateliers mobilité.

MOUV'Eval

L'outil Mouv'Eval a été développé au niveau national par l'association Mouvance en partenariat avec différents acteurs de la mobilité et de l'insertion. C'est un questionnaire en ligne composé de 200 questions fermées qui permet d'évaluer transversalement différentes thématiques :

- savoirs et compétences
- expériences
- connaissance des moyens techniques et financiers
- notions sur les réglementations
- identification des freins

Ce document présente une synthèse des réponses des jeunes à ce questionnaire.

Nous avons constaté que le questionnaire tel qu'il est conçu par Mouvance induit des biais dans l'analyse des données. Les jeunes ont parfois rencontré des difficultés de compréhension. La formulation n'est pas toujours très claire et les questions comme les réponses sont parfois sujettes à diverses

1

http://www.experimentation.jeunes.gouv.fr/IMG/pdf/AP5_-_Cahier_des_charges.pdf

interprétations. De plus dans le cas de certaines questions à réponses multiples, les possibilités de réponse ne correspondent pas à la réalité des jeunes. Enfin, certains aspects des besoins de mobilité ne sont pas abordés comme par exemple les freins à l'inscription en auto-école.

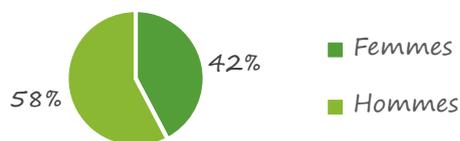
Malgré les limites de ce questionnaire, les résultats obtenus ont été corroborés par les témoignages des conseillers ou animateurs. L'échantillon est représentatif des jeunes qu'ils accompagnent au quotidien à la Mission Locale.

Ce compte rendu est enrichi par les témoignages de sept jeunes participants à un atelier mobilité organisé dans le cadre du dispositif de Garantie Jeunes².

PROFIL DES JEUNES ENQUÊTÉS

SEXE

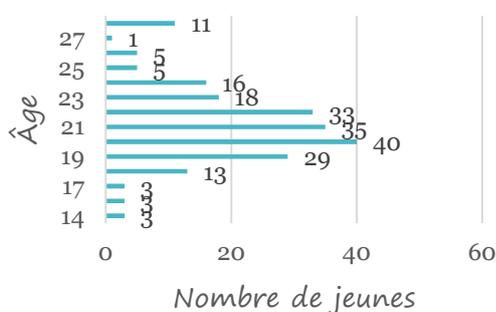
Sur les 215 jeunes qui ont répondu au questionnaire 42% sont des femmes.



ÂGE

91% des jeunes sont majeurs.

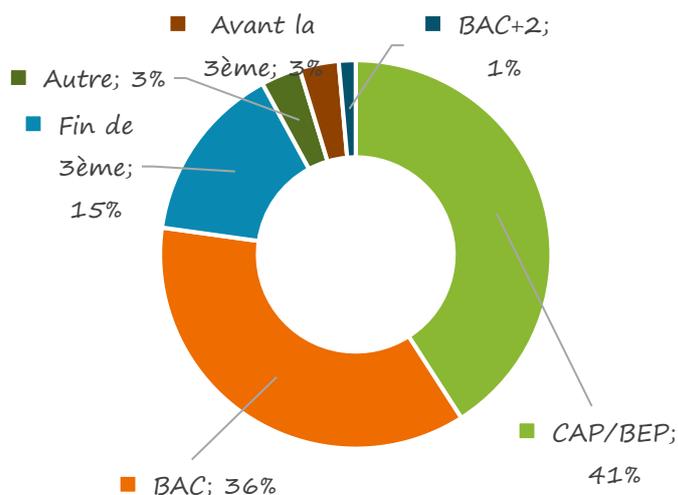
Répartition selon l'âge



² Atelier mobilité du 3 octobre 2016, Mission Locale du Haut Périgord

NIVEAU SCOLAIRE

41% des jeunes ont un niveau égal au CAP BEP. 37 % des jeunes ont au moins le niveau Bac validé ou non. Certains jeunes sont sortis très tôt du système scolaire : près de 18% des jeunes ont arrêté leurs études avant ou à la fin de la classe de Troisième. L'échantillon est représentatif du niveau scolaire du public des Missions Locales (cf. Avant-propos).



STATUT

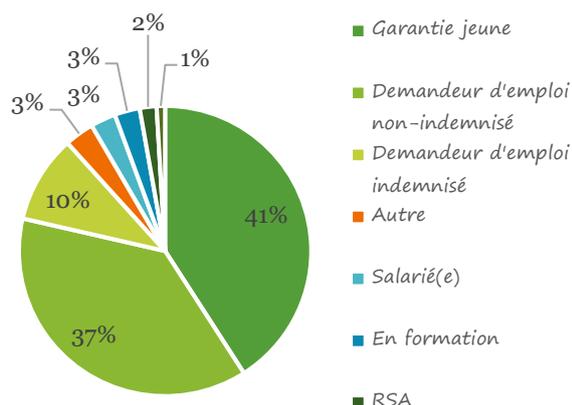
Le questionnaire a été administré auprès de 3 catégories principales de jeunes. Dans l'ordre d'importance :

- > Les jeunes entrés en Garantie Jeunes
- > Les jeunes demandeurs d'emploi non indemnisés
- > Les jeunes demandeurs d'emploi indemnisés.

Les jeunes en Garantie Jeunes représentent 51% des répondants à la Mission Locale du Haut Périgord et 25% des répondants à la Mission Locale du Ribéracois. Cette différence s'explique par des choix dans l'administration du diagnostic mobilité propres à chaque structure³.

³ La Mission Locale du Haut-Périgord a priorisé les diagnostics mobilité pour les publics en Garantie Jeunes considérés

Répartition selon la situation



Les jeunes entrés en Garantie Jeunes sont une catégorie de jeunes particulièrement vulnérable. Peu qualifiés pour une part et en situation de précarité sociale et économique, ils sont souvent désocialisés ou éloignés de l'emploi. Par contre, à partir du moment où les jeunes entrent dans le dispositif Garantie Jeunes, ils ont potentiellement plus de ressources financières mobilisables que d'autres publics jeunes de la Mission Locale comme les demandeurs d'emploi non indemnisés.

LA GARANTIE JEUNES

Le dispositif Garantie Jeunes est destiné aux jeunes de 16-25 ans pas ou peu diplômés, qui ne sont ni en cycle d'études, ni en formation et dont les ressources ne dépassent pas le plafond du Revenu de solidarité active (RSA). Pendant un an le jeune bénéficie d'un accompagnement intensif sur plusieurs mois, d'immersions régulières en entreprise et d'une aide financière de 461,72€/mois pour faciliter ses démarches d'accès

Il y a peu de jeunes de 16-25 ans demandeurs d'emploi indemnisés. 41% des jeunes sont des demandeurs d'emploi non indemnisés. Ils ne forment

comme plus vulnérables et avec plus de problèmes de mobilité. La Mission Locale du Ribéracois a administré le

pas une catégorie homogène en termes de niveau de diplôme, de freins à l'emploi et à l'insertion, etc.

LOGEMENT

70% des jeunes interrogés sont hébergés et ne disposent donc pas de logement autonome. Le plus souvent ils sont logés chez des membres de leur famille ou chez des amis. Cela peut être un choix mais cela peut être également étroitement lié à une absence d'autonomie financière permettant au jeune de payer le loyer d'un logement autonome.

questionnaire à tous les jeunes qui déclarent rencontrer des problèmes de mobilité.

L'ACCÈS AU PERMIS

Une majorité de jeunes sans permis et non-inscrits en auto-école

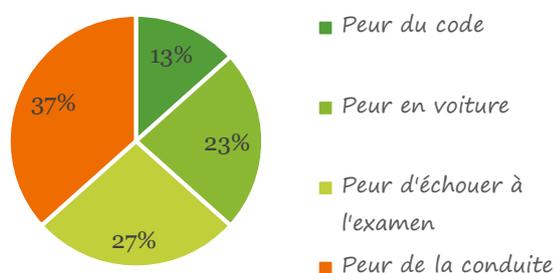
62 % des répondants n'ont aucun permis soit 140 jeunes⁴.

96 % des jeunes sans permis souhaitent obtenir leur permis voiture mais seuls 49% d'entre eux sont déjà inscrits dans une auto-école. 69 jeunes sans permis ne sont pas inscrits en auto-école. Les résultats de l'enquête ne permettent pas de comprendre pourquoi ces jeunes ne sont pas inscrits et quels freins éventuels ils pourraient rencontrer pour s'inscrire. L'aspect financier est un des premiers freins constaté mais il n'est pas le seul même si les résultats de cette enquête ne nous permettent pas d'avancer d'éléments plus précis.

Des appréhensions au passage du permis

13 % des jeunes qui n'ont pas le permis et qui aimeraient pourtant le passer ont peur de le passer pour différentes raisons. Les deux raisons les plus citées sont la peur de la conduite et la peur de l'échec. La peur de l'échec est d'autant plus importante chez les jeunes qui ont été confrontés à des situations d'échec scolaire et qui manquent de confiance en eux.

Crainces exprimées



Des difficultés d'apprentissage du code

Certains jeunes rencontrent des difficultés de d'apprentissage. Décrypter la consigne, la logique des questions et analyser rapidement les situations présentées peuvent présenter des obstacles.

Certains jeunes appréhendent cette période d'apprentissage. C'est ce qui explique que 30% des jeunes qui n'ont pas le permis souhaiteraient pouvoir suivre des cours de soutien au code soit 44 jeunes dont 15 déjà inscrits en auto-école.

Les difficultés d'apprentissage peuvent mettre des jeunes en situation d'échec : 19% des jeunes inscrits en auto-école déclarent avoir échoué plusieurs fois à l'épreuve du code de la route soit 13 personnes. 54 % d'entre eux ont un niveau CAP/BEP.

Des freins financiers à la réussite

Le coût du permis est élevé : il peut s'élever de 1200€ minimum à 1600€ voire plus en fonction du volume des heures de conduites et de l'avancée de l'apprentissage. Si le jeune échoue à l'examen le coût est encore plus élevé. De fait plus le jeune rencontre des difficultés d'apprentissage, plus le permis lui coûtera cher.

« Je suis en train de passer mon permis mais je galère alors j'en suis à plus de 40h de cours. Au début c'est mes parents qui ont payé mon permis mais au bout d'un moment ils ne pouvaient plus payer et donc j'ai failli arrêter. Heureusement que la Mission Locale a pu m'aider. J'ai pu avoir le Pass Permis pour financer le reste de mes leçons et du coup je passe le permis le mois prochain. » Angélique, 20 ans

⁴ Rappel : 40% du public Mission Local global est sans permis (cf. Avant-propos)

10% des jeunes inscrits en auto-école ont une dette dans une auto-école (soit 7 jeunes de notre échantillon).

10% des jeunes qui n'ont pas le permis ont déjà été inscrit en auto-école mais ont abandonné (soit 7 jeunes) principalement par manque d'argent même si ces abandons peuvent également venir d'une perte de la motivation et d'un manque de temps.

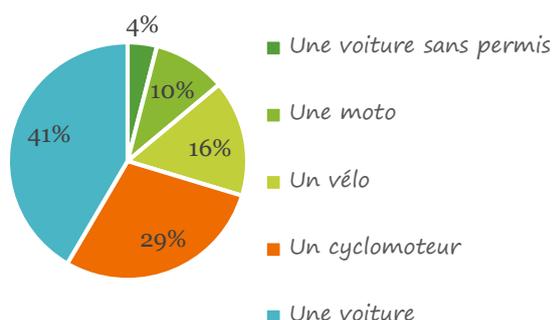
38% des jeunes inscrits en auto-école sont inscrits depuis plus d'un an et 15 % d'entre eux sont inscrits en auto-école depuis plus de 3 ans.

L'ACCÈS À UN VÉHICULE

La diversité des véhicules à disposition des jeunes

54% des jeunes interrogés ont au moins un véhicule à disposition qui leur appartient ou qui leur est prêté par leur entourage. 41% d'entre eux disposent d'une voiture et 29% d'un cyclomoteur. Peu d'entre eux disposent de plusieurs véhicules. Par exemple seulement 5% des jeunes ont un vélo et un cyclomoteur.

Véhicules à disposition des jeunes



Les véhicules 2 roues peu plébiscités par les femmes

Alors que les femmes représentent 54% de ceux qui ont une voiture, elles ne représentent que 10% de ceux qui ont un cyclomoteur à disposition et 18% de ceux qui ont un vélo. En effet peu de jeunes femmes veulent se déplacer en 2 roues : 22% des femmes interrogées. La pratique des deux roues est moins

fréquente chez les femmes pour des raisons culturelles (connotation genrée de la pratique ancrée dans les mentalités) et psychologiques (sentiment d'insécurité).

Du permis au véhicule

D'après les résultats de l'enquête, les jeunes qui ont obtenu leur permis B ont à 94 % une voiture à disposition. Il semblerait que ceux qui arrivent à obtenir leur permis se débrouillent pour avoir accès à un véhicule. Dans certains cas c'est des membres de leur entourage qui leur mettent à disposition un véhicule avec plus ou moins de contraintes et dans d'autres ils parviennent à acheter une voiture en plus ou moins bon état.

Les coûts liés à l'entretien du véhicule

Les jeunes qui disposent d'un véhicule sont amenés à assumer les coûts liés à son utilisation et à son entretien. Or, 48% de ceux qui disposent d'un véhicule ont des frais à engager pour pouvoir circuler avec leur véhicule.

« Moi j'ai une voiture mais comme j'ai acheté ma voiture d'occasion, elle a plein de problème et là j'ai pas d'argent pour la réparer. Des fois je me dis qu'elle va me lâcher mais bon pour le moment si je peux payer l'essence je continue à l'utiliser », Amandine, 24 ans

« J'ai pas le permis mais j'ai le BSR et une moto. Le problème c'est qu'elle est cassée, il faudrait la réparer... du coup je fais tout à pied » Teddy, 24 ans

33% déclarent avoir besoin de faire des réparations. En effet souvent, faute de moyens, les jeunes « héritent » des véhicules d'occasion mis à disposition par leur entourage ou qu'ils ont acquis à bas coût et qui ne sont pas toujours fiables et en bon état.

| Démarches à engager et frais liés | Effectif | % des jeunes avec un véhicule |
|-----------------------------------|----------|-------------------------------|
| Réparations | 38 | 33% |
| Souscrire à une assurance | 28 | 24% |
| Acheter de l'équipement | 25 | 22% |

Des véhicules non réglementaires

16% des jeunes ayant un véhicule à disposition déclarent circuler avec un véhicule qui n'est pas en règle : ils roulent avec un contrôle technique non effectué (5 jeunes), sans assurance (7 jeunes) ou doivent réaliser leur carte grise (7 jeunes). Si ces jeunes utilisent leur véhicule, ils risquent une contravention voire l'immobilisation de leur véhicule.

Un nombre important de jeunes sans véhicule

99 jeunes sur 215 n'ont pas de véhicule à disposition soit 46% des jeunes. Parmi eux un certain nombre n'habitent pas proche des transports en commun : 56% habitent dans un village sans transport collectif. Or seulement 69% de ces jeunes non véhiculés peuvent compter sur quelqu'un pour les transporter.

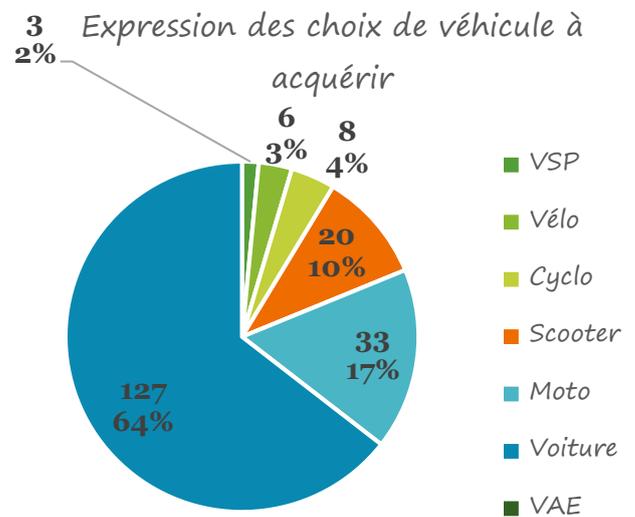
Des jeunes sans permis qui envisagent d'acheter un véhicule

67% des jeunes interrogés soit 144 jeunes disent vouloir acheter un véhicule. Parmi ceux-là 22% ont déclaré avoir pourtant un véhicule à sa disposition. En effet, le véhicule à disposition peut être un véhicule que prête un membre de la famille et qui ne leur appartient pas. Ces jeunes souhaitent alors sans doute avoir leur propre véhicule.

La plupart des jeunes qui ne disposent pas de véhicule souhaitent en acheter un mais la plupart d'entre eux n'ont pas encore passé le permis (78%). Seuls 8 jeunes ont le permis mais n'ont pas encore de véhicule.

La voiture plébiscitée

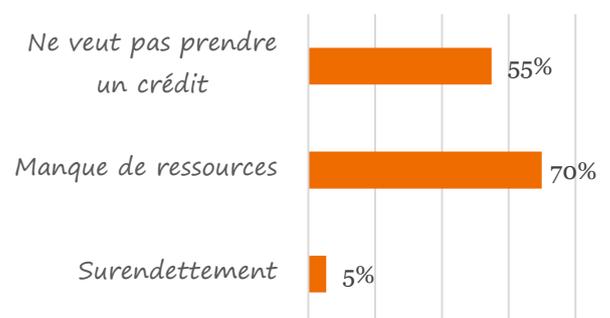
La voiture est largement plébiscitée par les jeunes qui souhaitent acquérir un véhicule.



Peu d'appétence pour le recours au crédit

Seuls 6% des jeunes qui ne disposent pas de véhicule envisagent de faire un crédit pour acheter un véhicule. Le manque des ressources et le refus de s'endetter sont les deux principales raisons

Explications du refus de recourir au crédit



Peu d'intérêt pour la location de véhicule

Seulement 9% des jeunes de notre échantillon souhaiteraient pouvoir louer un véhicule soit 19 jeunes qui ont quasi tous également déclaré vouloir acheter un véhicule. Cette proportion est faible quand on compare au nombre de jeune qui souhaitent acheter un véhicule. Peu de jeunes envisagent la location comme une solution.

La principale raison de ce désintérêt est économique : 84 % de ceux qui ne disposent pas de véhicule disent ne pas pouvoir verser de caution. Seuls 7 des 19 jeunes qui voudraient louer déclarent pouvoir verser une caution.

Causes de l'impossibilité de verser une caution



Ceux qui voudraient louer sont 15 sur 19 à vouloir louer une voiture. Seulement 6 d'entre eux seraient prêts à louer un véhicule 2 roues motorisées et principalement un scooter, les cyclomoteurs ne bénéficiant pas d'une image positive. Un seul jeune serait prêt à louer un vélo et aucun un vélo à assistance électrique.

Ces chiffres sont à mettre en relation avec l'offre de location disponible sur le territoire et à considérer dans le cadre d'une réflexion sur l'offre de location solidaire. Sur le territoire seule la location de mobylette (action Mobyd'or portée par AFAC 24) est accessible pour les jeunes des Missions Locales. La location solidaire de voitures (action Automobilité portée par AFAC 24) n'est accessible que pour les personnes au RSA et dans des cas spécifiques, sur dérogation, pour les jeunes des Missions Locales

LES PRATIQUES DE DÉPLACEMENT

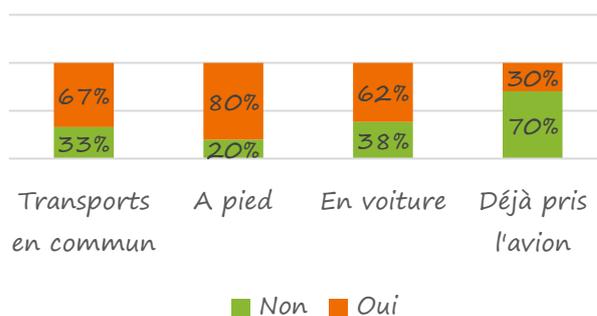
80% des jeunes déclarent se déplacer à pied, 67% en transport en commun et 62% en voiture mais très peu de jeunes ont déjà pris l'avion.

Des pratiques combinées

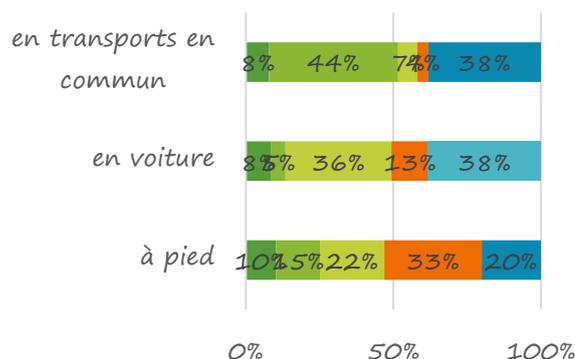
Seuls 32% des jeunes disent combiner les 3 modes de déplacement. Toutefois il est rare qu'un jeune n'utilise qu'un mode de déplacement. Par exemple, il n'y a que 15% de ceux qui utilisent une voiture qui n'utilisent ni les transports en commun ni la marche.

En général les jeunes combinent au moins deux modes de déplacement. En effet par exemple, il y a 70 % de ceux qui ne se déplacent pas en voiture qui se déplacent à pied et en transports en commun : seuls 15 % d'entre eux n'utilisent que l'un ou l'autre.

Déplacements selon les moyens de transport utilisés



Fréquence des déplacements selon les moyens de transport



- Au moins une fois par semaine
- Occasionnellement
- Plusieurs fois par semaine
- Tous les jours
- Toutes les semaines
- Jamais

Un usage limité des transports en commun

L'usage des transports en commun dépend des possibilités d'accès à un réseau proche du domicile du jeune. Plus ce réseau est proche plus les jeunes prennent l'habitude d'utiliser les transports en commun : 72% des jeunes qui disposent de moyens de transport en commun près de chez eux les utilisent.

Toutefois à la différence des personnes qui se déplacent en voiture, les jeunes qui utilisent les transports en commun ne les utilisent qu'occasionnellement (44% des jeunes interrogés). Il n'y a que 4% des jeunes qui utilisent les transports en commun au quotidien. Cela peut expliquer sans doute le fait que peu de jeunes (6%) sont abonnés aux transports en commun (train ou bus).

Plusieurs raisons exprimées par les jeunes expliquent le faible usage des transports en commun.

Premièrement, il n'y a que 47% des jeunes interrogés qui vivent dans un village avec des transports en commun. L'accès aux lignes de bus et de train est donc limité pour une grande partie des jeunes. Même si 66% disent pouvoir avoir accès facilement à une gare de train ou gare routière, tous ne peuvent pas s'y rendre de façon autonome : 34% ne peuvent pas s'y rendre facilement. De plus, les horaires sont limités et ne correspondent pas à leurs besoins (faibles fréquences, horaires inadaptés...).

« On m'a proposé une formation à l'AFPA Périgueux et j'ai pas de voiture mais franchement quand vous voyez les horaires des bus ça décourage. Il faut prendre le bus à 6h20 à Nontron qui arrive à 7h25 et ensuite il faut attendre presque 2h dehors avant l'ouverture des portes de l'école. Le soir il faut attendre 2h après la fin des cours pour monter dans le bus et ensuite faire 1h15 de trajet avant d'arriver enfin chez soi et encore...faut habiter à côté de l'arrêt de bus. Puis après s'il faut bosser ensuite, avec la fatigue, ça devient compliqué » Jérôme, 23 ans

« Pour aller à Bergerac, il faut presque prendre sa journée. Faut partir à 6h de Nontron pour prendre un autre bus à Périgueux vers midi. Si on considère les temps de trajet et les temps d'attente on met presque 7h pour traverser le Département... et c'est sans compter que c'est possible uniquement hors vacances scolaires et hors weekend. » Corentin, 21 ans

Certains freins psychologiques peuvent limiter l'usage des transports en commun. Par exemple 14% des jeunes interrogés expriment un sentiment d'appréhension à l'égard de l'usage des transports en commun. Les jeunes femmes sont surreprésentées parmi ces jeunes. Enfin, certains jeunes interrogés ne maîtrisent pas certaines compétences nécessaires à l'utilisation des transports en commun. Par exemple 24% des jeunes interrogés disent ne pas savoir calculer le coût d'un trajet en transports en commun et 11% disent ne savoir utiliser un distributeur de billet de transport. Ce manque de compétence peut s'expliquer par un manque d'expérience : moins les jeunes ont l'occasion d'utiliser les transports en commun, moins ils se sentent à l'aise et plus ils rencontrent des difficultés.

% de jeunes qui rencontrent des difficultés selon le mode de transport



On constate d'ailleurs que les jeunes interrogés sont nombreux à rencontrer des difficultés dans la pratique du TGV (40%) et du Tramway (44%). Le TGV est absent en Périgord Vert mais accessible à Angoulême. Or, il est en général utilisé pour réaliser des longs trajets hors Périgord Vert. Le Tramway le plus proche est à Bordeaux capitale régionale et pôle économique et universitaire d'importance située au minimum à 1h15 du Périgord Vert. Peu de jeunes ont

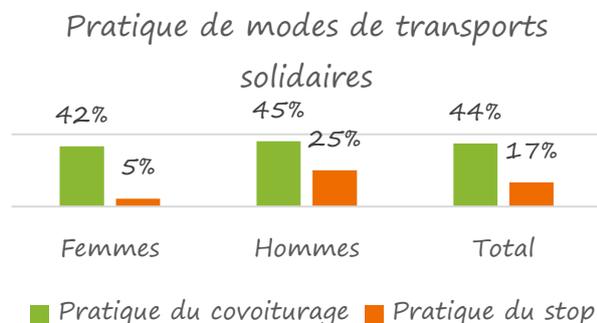
sans doute l'occasion d'utiliser ces deux types de transport. Cela peut constituer un obstacle pour la projection du jeune sur d'autres territoires.

« J'ai jamais été à Bordeaux ou à Limoges même si je vais de temps en temps à Périgueux avec mes parents. Je ne sais pas mais ça doit faire peur d'être entouré de plein de monde et de ne pas savoir quoi faire et où aller » Angélique, 20 ans

Il serait possible de lever une partie des obstacles à l'usage des transports en commun en donnant aux jeunes la possibilité d'expérimenter des trajets en transport en commun pour lever les freins psychologiques et cognitifs. 7 % des jeunes soit 14 jeunes souhaiteraient être accompagnés pour apprendre à utiliser les transports en commun.

Des pratiques de covoiturage informelles

Les jeunes interrogés pratiquent davantage le covoiturage que l'auto-stop.



44% des jeunes pratiquent le covoiturage dont la moitié sont des jeunes qui ne disposent pas de véhicule. Ils pratiquent surtout le covoiturage avec des membres de leur entourage (famille, amis) et leurs collègues. 43% d'entre disent toutefois utiliser aussi à la marge les sites de covoiturage pour les trajets plus longs.

Alors que la pratique du covoiturage semble relativement ancrée chez une partie des jeunes, la pratique du stop l'est beaucoup moins. Elle est en effet moins sécurisante pour les jeunes du fait des incertitudes sur les horaires, des incertitudes sur les

« Il y a peu d'annonces sur Blablacar quand on veut se déplacer en Dordogne. Même quand je propose des trajets en tant que conductrice je n'ai pas de demandes » Amandine, 21 ans

« J'ai une voiture donc j'utilise Blablacar pour m'aider à payer l'essence mais je le fais uniquement pour des longs trajets. Je pense qu'il n'y a pas de propositions en Dordogne pour des trajets courts parce que les gens veulent être libres et que le covoiturage c'est un contrainte » Coentin, 21 ans

qualités du conducteur, etc. Alors que les jeunes femmes pratiquent presque autant le covoiturage que les jeunes hommes, elles sont très peu nombreuses à faire du stop.

« Une fois j'ai fait du stop pour aller à Angoulême parce que je ne pouvais pas faire autrement, les horaires de bus ne collaient pas mais franchement j'ai eu trop peur. Un mec m'a pris mais il était bizarre. Je suis bien arrivée mais je ne le referai plus » Angélique, 20 ans

« Le stop ça ne marche pas bien quand on est un mec seul. Des fois tu peux attendre longtemps soit parce que les gens ne s'arrêtent pas soit parce que t'es sur une route paumée. Les seules fois où ça a marché plutôt bien c'est quand j'étais accompagné d'une fille » Coentin, 21 ans

Un entourage aidant : un levier pour la mobilité ?

L'entourage des jeunes peut pallier au manque d'autonomie dans les déplacements et aux freins matériels rencontrés. Toutefois tous les jeunes ne sont pas logés à la même enseigne.

Parmi les jeunes qui n'ont pas de véhicules, seuls 69 % peuvent compter sur quelqu'un pour se déplacer.

Des jeunes qui se sentent limités dans leurs déplacements

53% déclarent se sentir limités dans leurs déplacements soit 101 jeunes. 87% de ces jeunes citent le manque d'argent comme le frein principal à leur mobilité. Environ 15% des jeunes citent également soit le manque d'occasion, soit le manque de personnes pour accompagner soit le manque de liberté comme des freins à leurs déplacements. Seuls 7% expliquent que le manque d'envie limite leurs déplacements.

53% déclarent que les difficultés de mobilité constituent un obstacle dans le cadre de leur recherche d'emploi.

Alors que 90% des jeunes n'ont pas de problème pour se déplacer pour leurs loisirs que ce soit en journée ou le soir, 10% ne peuvent pas s'y rendre. 86% de ces jeunes citent le manque de ressources et 72% l'expliquent par le fait qu'ils ne disposent pas de moyens de locomotion.

ORGANISER SA MOBILITÉ

La capacité à se déplacer en autonomie est déterminée en partie par l'acquisition de certains savoirs et savoir-faire de base qui permettent au jeune de préparer son trajet : choisir le mode de transport le plus adapté, calculer le coût, prévoir le temps de déplacement, s'orienter, connaître les horaires des transports en commun, s'informer sur les aides, etc.

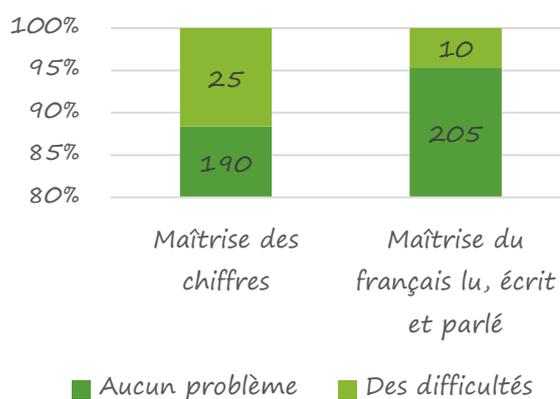
La plupart des jeunes interrogés (87%) disent savoir préparer leurs trajets. Les pratiques numériques des jeunes influencent la façon dont ils se préparent. Comme 91% des jeunes interrogés ont accès à internet facilement, on s'aperçoit que c'est l'outil principal utilisé : 83% des jeunes qui savent préparer leur trajet déclarent utiliser internet pour organiser leur déplacement. 55% des jeunes citent également d'autres outils numériques comme les GPS. Ainsi les outils papier comme les cartes ou les plans, les fascicules des horaires de transport en commun, ne sont utilisés que par une minorité de jeunes.

On constate toutefois que 13% des jeunes déclarent ne pas savoir préparer et organiser leurs trajets, que

25% des jeunes ne savent pas utiliser internet pour organiser leurs déplacements et que 21% des jeunes déclarent ne pas arriver à se repérer dans un endroit inconnu.

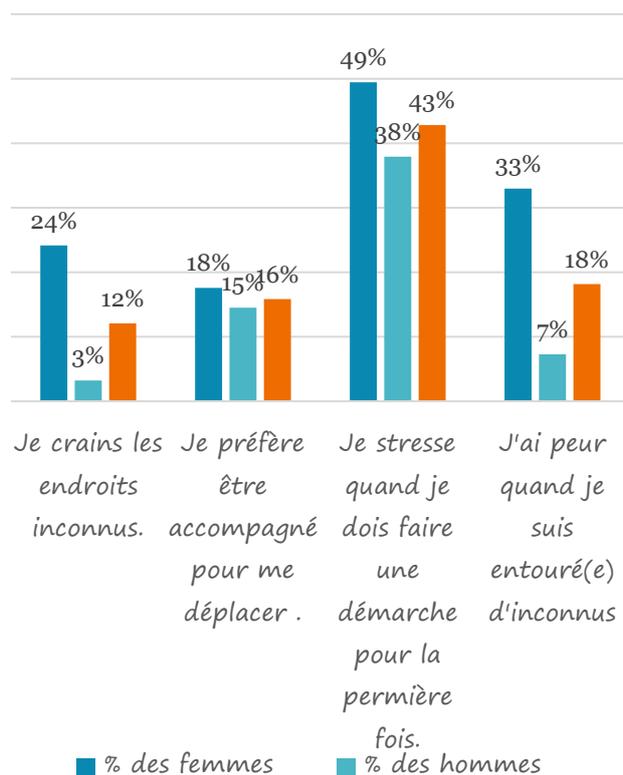
Les savoirs de base ne sont pas maîtrisés par tous les jeunes. Certains jeunes rencontrent des difficultés avec la langue française (12%) et/ou les méthodes de calcul simple (5%) qui peuvent les handicaper dans leurs démarches de mobilité.

Savoirs de base



La capacité à se projeter ailleurs et à oser se déplacer dépend aussi des prédispositions psychologiques du jeune : degré de confiance en soi, degré d'appréhension des situations nouvelles, cadre de référence... Les jeunes interrogés expriment un certain nombre d'appréhension qui limitent leur capacité à être mobile comme en témoigne le graphique suivant :

Appréhensions exprimées



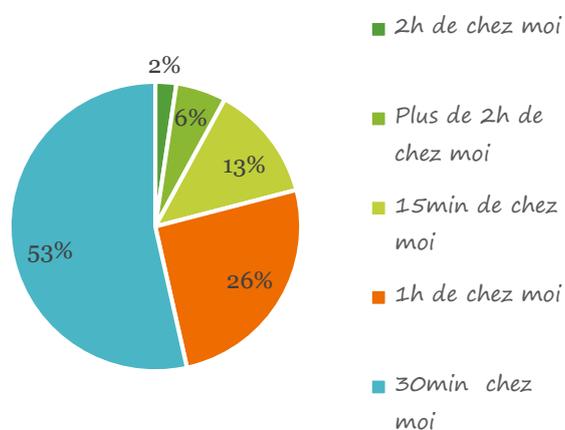
Ces appréhensions ont de fortes conséquences sur l'autonomie des jeunes dans leurs déplacements. 67 % des jeunes qui n'arrivent pas à se repérer dans un endroit inconnu craignent de s'adresser à un inconnu et 50% d'entre eux rencontrent des difficultés pour se repérer sur une carte ou un plan.

PROJETS DE MOBILITÉ

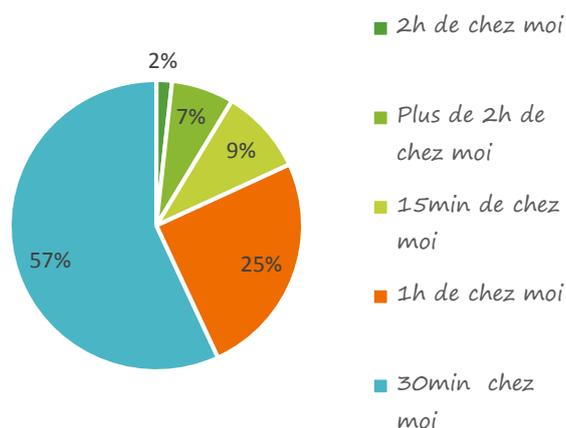
Les déplacements vers l'emploi : un rayon de mobilité réduit

Alors que 96% des jeunes aiment découvrir de nouveaux endroits et aimeraient se déplacer plus facilement, la majorité des jeunes n'accepterait pas un emploi à plus de 30 minutes de leur domicile ce qui limite les opportunités dans leur recherche d'emploi ou de formation. C'est un chiffre représentatif du public des missions locales (cf. Avant-propos).

Projection géographique dans la recherche d'emploi des jeunes interrogés



Projection géographique des jeunes véhiculés



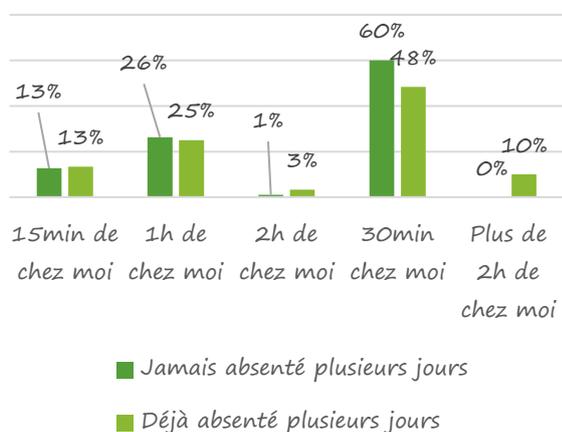
On constate que le fait de disposer d'un véhicule ne change pas la façon dont les jeunes envisagent leurs déplacements professionnels sur le territoire.

Expérience de mobilité pour l'emploi et rayon de mobilité : quelle corrélation ?

44% des jeunes ne se sont jamais absents plusieurs jours de chez eux pour un emploi ou une formation dont 47% des filles. On constate une très légère corrélation entre cette expérience et la projection sur le territoire dans le cadre de la recherche d'emploi. Les jeunes qui se sont dit prêts à accepter un emploi situé à 2h ou plus de chez eux sont principalement

des jeunes qui ont déjà eu une expérience d'emploi ou de formation qui les a amené à être absents de chez eux plusieurs jours. Ce type d'expérience peut participer à développer une culture de la mobilité. C'est un levier parmi d'autres. En effet on s'aperçoit que la majeure partie des jeunes qui ont eu cette expérience déclarent toujours être prêts à travailler à moins de 30min de chez eux. Dans le déclaratif leur champ des possibles n'est donc pour autant pas élargi. Cependant il est probable qu'en fonction des opportunités leurs intentions déclarées soient amenées à évoluer.

Rayon de projection vers l'emploi en fonction de l'expérience



Des jeunes prêts à aller vivre ailleurs ?

46 % des jeunes disent souhaiter déménager dont 69 % de ceux qui sont hébergés dans leur famille, chez un conjoint ou chez des amis. Pour ces derniers, le déménagement est synonyme de décohabitation et d'accès à un logement autonome. En déménageant ils prendront leur indépendance. Il est donc normal que ces jeunes aient l'intention de déménager.

67% de ceux qui souhaitent déménager ont le projet de déménager dans une autre ville. Les résultats de l'enquête ne permettent pas de préciser la destination souhaitée, ni la distance entre ce lieu et le lieu de domicile actuel, ni la nature des motivations.

Une demande d'accompagnement

44% des jeunes interrogés souhaiteraient être accompagnés dans leurs projets de mobilité soit 95 jeunes. 40% des jeunes ne connaissent pas les aides à la mobilité.

Annexe : Portraits de jeunes en Périgord Vert

Des rapports différents au territoire et à la mobilité

Le 3 octobre 2016, un atelier mobilité a été organisé par la Mission Locale du Haut-Périgord. Animé par Céline Dudognon, conseillère mission locale référente mobilité et Mathilde Dupas, chargée de mission mobilité-jeunesse du Pays Périgord Vert, il a réuni sept jeunes du dispositif Garantie Jeunes le temps d'une journée pédagogique sur le thème de la mobilité. Des activités ont été proposées pour permettre à ces jeunes de découvrir les aides à la mobilité, échanger sur leurs expériences de mobilité, mieux connaître leur territoire et lever quelques appréhensions à la mobilité.



FIGURE 1 : LES JEUNES PARTICIPANTS A L'ATELIER MOBILITE DU 3 OCTOBRE 2016

Pendant cette journée les participants ont notamment été amenés à représenter sur des cartes leur « territoire vécu » en indiquant

comment ils l'habitent, comment ils s'y déplacent, qu'est-ce qu'ils y font et où ils se sentent le plus chez eux. Ce travail avait pour objectif de leur permettre de se situer dans l'espace, de visualiser leur situation et de comprendre leurs freins à la mobilité. Ils ont également réfléchi aux solutions qui seraient intéressantes à développer sur leur territoire pour améliorer leur mobilité.

Les activités réalisées pendant la journée ont permis de constater que ces jeunes ont des expériences de mobilité inégales qui sont étroitement liées à leur parcours individuel. Le contexte familial, la personnalité ainsi que les expériences de vie ont participé à construire leur rapport au territoire et à la mobilité. L'appétence et les compétences de mobilité sont inégalement acquises et les moyens de la mobilité inégalement accessibles.

➤ Trois jeunes, trois rapports à la mobilité

Ce document présente tout d'abord trois parcours de vie illustrés par les cartes du territoire réalisées par les jeunes eux-mêmes⁵. Pour des questions de confidentialité, les prénoms ont été changés. Ces portraits permettent de saisir les enjeux et la complexité de la prise en compte de la question de la mobilité dans les parcours d'insertion.

Portrait de Maxime*, 24 ans

Maxime* a grandi en Charente. Il est arrivé à Nontron il y a quelques mois pour vivre chez son oncle. Il a obtenu un CAP mais ne sait pas bien lire ni écrire. Il est dans une situation de grande précarité sociale et économique. Sans ressources, il se nourrit et s'habille grâce aux Restos du cœur. Eloigné de l'emploi, il rencontre de nombreux freins à son insertion. La mobilité est un des freins mais pas le seul. Il suit une formation pour acquérir les savoirs de base (lecture, écriture). Il a intégré le dispositif Garantie Jeunes en septembre 2016. Il dispose d'un BSR et d'une moto

⁵ Annexe : légende des cartes

qui est en panne : il se déplace uniquement à Nontron et, à pied. Il est aujourd'hui peu mobile même s'il a eu l'occasion auparavant de visiter un peu la France dont Paris avec ses parents. Dans le cadre de son parcours d'accompagnement, son conseiller mission locale lui propose de réaliser des stages. Il rencontre des difficultés pour se rendre sur les lieux de stage. Aujourd'hui handicapé par ses difficultés à lire, il n'est pas autonome dans la recherche d'information nécessaire à la préparation d'un trajet en transports en commun ni dans la planification d'un trajet. Il n'a d'ailleurs jamais pris les transports en commun ni essayé le covoiturage. Le passage du permis B serait aujourd'hui compliqué du fait de sa maîtrise limitée des savoirs de base.

Portrait de Laurine*, 20 ans

Laurine* est née en Dordogne et vit depuis toute petite dans un petit village à 5km de Nontron. Elle vit chez ses parents, originaires du coin, avec son frère de deux ans son aîné lui aussi inscrit à la Mission Locale. Elle a obtenu un bac pro gestion administration et n'a jamais travaillé faute de débouchés sur Nontron. Elle a passé son code et apprend à conduire. Ses parents ont financé la majeure partie de son permis comme pour son frère. Rencontrant des difficultés dans l'apprentissage de la conduite, elle a eu besoin de plus d'heures de cours que prévu. Elle appréhende la conduite et elle acquiert la maîtrise des gestes et

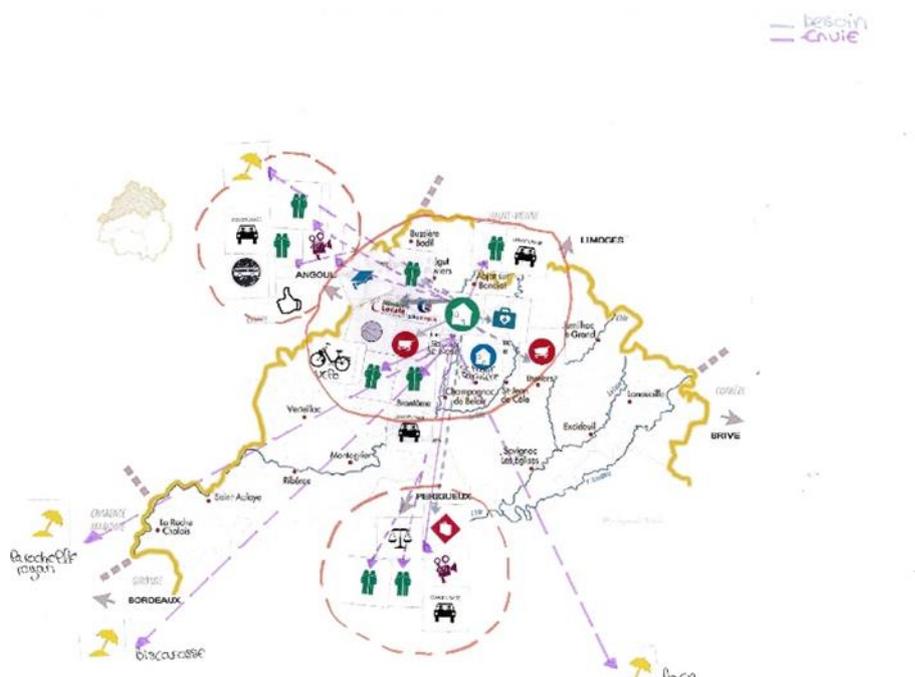


FIGURE 2 : LA CARTE DU TERRITOIRE DE LAURINE : UNE PARCOURS DE VIE CONCENTRE A NONTRON

réflexes de conduite plus lentement que d'autres jeunes. Elle a failli arrêter son parcours permis faute de ressources financières pour financer ses heures de conduite supplémentaires. La Mission Locale lui a permis d'obtenir une aide financière pour continuer la formation : un Pass Conduite financé par la Région Nouvelle-Aquitaine. Elle a ainsi pu suivre plus de 40 heures de conduite et elle passera l'examen bientôt. Elle ne disposera pas de voiture à l'issue de son permis : ni ses parents ni elle, ne disposent de moyens financiers suffisants pour en acquérir. Son absence de mobilité est aujourd'hui un frein pour l'accès à l'emploi ou à une formation.

Elle a des amis à Nontron, Périgueux et Angoulême chez qui elle se rend de façon occasionnelle mais la plupart de ses déplacements pour les loisirs ou la vie quotidienne sont concentrés à Nontron et ses alentours où elle se sent bien comme l'illustre sa carte du Périgord Vert. La plupart du temps elle est véhiculée par ses parents. Sinon, elle se déplace à pied et à vélo. Elle n'a jamais utilisé le bus Transpérigord parce que les horaires ne lui convenaient pas. Plutôt débrouillarde, elle s'est rendue une fois en stop à Angoulême faute de bus mais n'était pas très rassurée : elle ne le referait plus. Elle n'a jamais voyagé en autonomie. Elle est partie trois fois en vacances avec sa famille (Royan, Biscarosse et Rouen dans sa famille) et n'a pas encore eu l'occasion de se rendre dans une grande ville. Elle n'a jamais utilisé ni le train, ni des moyens de transport urbains, ni des sites de covoiturage. Très dépendante de ses parents, elle n'a jamais envisagé de partir faire une formation ou trouver un travail en dehors de Nontron. Curieuse, elle rêve d'aller un jour en Martinique.

Portrait de Thibault*, 21 ans

Thibault* est cuisinier mais souhaite se reconverter dans le bâtiment. Il est aujourd’hui sans activité professionnelle et cherche une formation ou un emploi.

Originaire du Sud de la Dordogne il vit depuis 8 mois chez sa copine à Nontron. Il a le permis B et le BSR ainsi qu’une vieille voiture parfois capricieuse. Il a beaucoup bougé en France et ailleurs pour ses loisirs, ses études et le travail. Même s’il se sent chez lui à Nontron, il est attaché à d’autres lieux dans lesquels il a des ancrages familiaux et/ou amicaux. Il se rend d’ailleurs en voiture très régulièrement à Mussidan et à Bergerac où réside sa famille. Il a vécu et travaillé dans une grande ville : Toulouse. Il a déjà fait du stop, du covoiturage avec Blablacar en tant que passager et

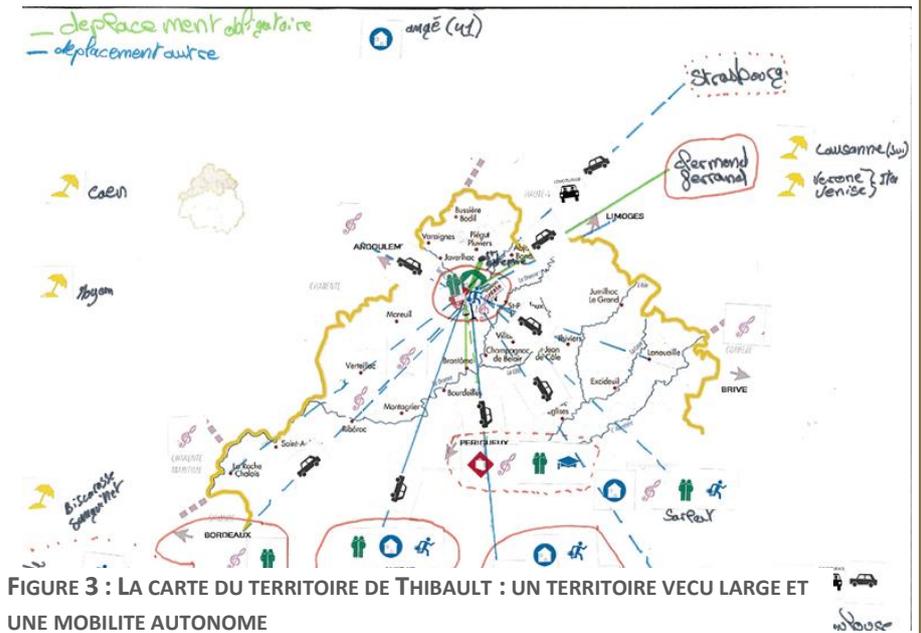
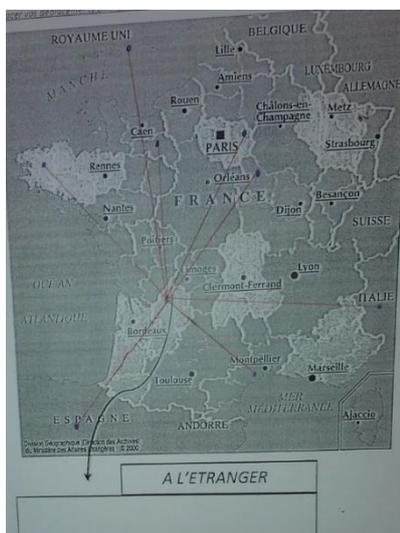


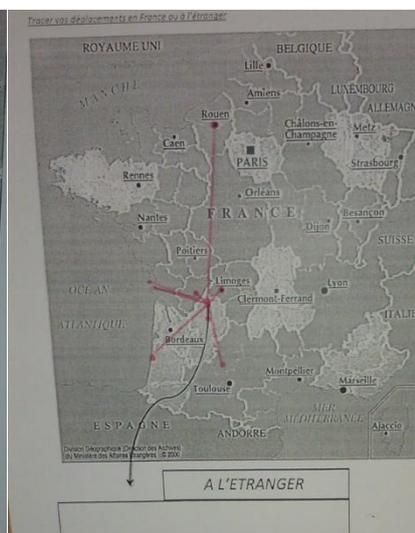
FIGURE 3 : LA CARTE DU TERRITOIRE DE THIBAUT : UN TERRITOIRE VECU LARGE ET UNE MOBILITE AUTONOME

conducteur, et a déjà pris le bus, le train ou l’avion. Il apprécie l’itinérance et souhaite continuer à pouvoir voyager et découvrir d’autres territoires en d’Europe de l’Est et du Nord. Il est prêt à bouger pour trouver un emploi. Il travaille avec sa conseillère mission locale pour préciser son projet professionnel. Dans le cas où il trouve un travail ou une formation son problème de mobilité sera plutôt matériel et financier et sans doute temporaire : coûts liés aux réparations de sa voiture, au carburant, etc.

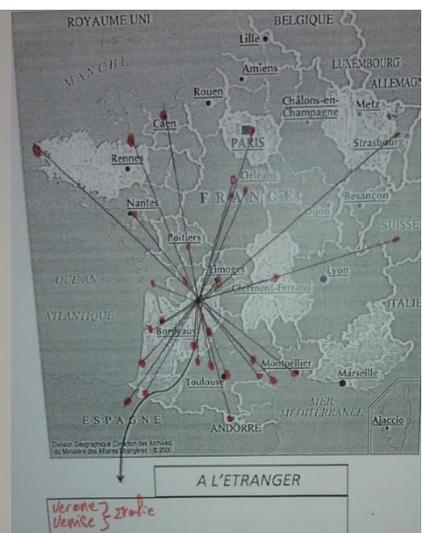
La carte des destinations : Elle représente les lieux dans lesquels les jeunes se sont rendus au moins une fois. Ces lieux ont été reliés au lieu de leur domicile actuel.



La Carte de Maxime



La Carte de Laurine



La Carte de Thibault

Ces trois portraits illustrés par les cartes que les jeunes ont réalisés eux-mêmes reflètent trois rapports à la mobilité et au territoire ainsi que trois niveaux d’autonomie différents. Pour faciliter leur autonomie et pour que la mobilité ne constitue pas un obstacle à l’accès à un emploi ou à une formation, il semble nécessaire de prendre en compte

les freins qui leur sont propres en lien avec leurs projets professionnels et leurs attentes. Il n'est pas possible de réduire l'absence de mobilité à l'absence de moyens matériels ou financiers.

➤ **La parole aux jeunes : comment être davantage mobile en Périgord Vert ?**

Après la réalisation des cartes de leur territoire et après avoir échangé sur le territoire, leurs pratiques de mobilité et les aides à la mobilité, les sept jeunes participants à l'atelier ont débattu sur les moyens à développer pour faciliter la mobilité des jeunes. Voici les quatre propositions sur lesquelles ils se sont accordés :

1) Des aides financières à la mobilité :

- Pour aider aux réparations et à l'achat d'une nouvelle voiture. Les jeunes qui ont une voiture l'ont souvent acheté d'occasion et sont confrontés au manque de fiabilité de leur véhicule
- Pour aider à financer le permis trop coûteux être assumé par certains jeunes au budget limité

2) Davantage d'information sur les aides existantes.

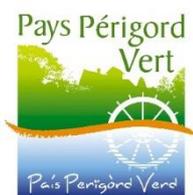
Cette journée a été l'occasion pour ces jeunes de découvrir des aides à la mobilité que pour la plupart, ils méconnaissaient avant d'être dans la galère et d'être informés par la Mission Locale. Selon eux la communication sur les aides existante est à améliorer. Ils regrettent de ne pas avoir été informés avant leur accompagnement à la mission Locale. En effet ils font le constat que les aides ne sont pas suffisamment visibles par tous sauf « quand on est en galère ». Cette proposition concorde avec les constats de l'enquête réalisée en 2016 auprès de 215 jeunes suivis par les missions locales du Périgord Vert : 40% des jeunes interrogés déclaraient méconnaître les aides à la mobilité. Selon eux des actions de communication devraient être développées dans les établissements scolaires ou de formation et des lieux publics via des affiches ou des campagnes d'information. Ils proposent la mise en place d'un site internet pour permettre l'accès à l'information. Selon eux, la communication par le web et les réseaux sociaux serait la plus efficace parce qu'ils constatent que tous leurs camarades ont aujourd'hui accès à internet via leur téléphone ou un ordinateur.

3) Une mise en situation de mobilité ludique

Après cet atelier, ils sont convaincus que c'est par l'expérience qu'on apprend à se déplacer. Ils proposent donc pour ceux qui n'ont pas l'habitude de se déplacer en autonomie, l'organisation d'une journée de mise en situation de mobilité pour apprendre à préparer un trajet, à utiliser les transports en commun, à s'orienter dans une ville, etc. Ils proposent que cette journée soit organisée sous la forme d'une course d'orientation pour rendre plus ludique la découverte de la ville.

4) Améliorer les transports en commun

Ils font tous le constat qu'ils n'utilisent que très peu les lignes de bus en Dordogne parce qu'elles sont peu adaptées. Ils proposent d'augmenter la fréquence des bus et de proposer des horaires plus adaptées pour permettre le déplacement des jeunes qui n'ont pas de voitures



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

Le Pays Périgord Vert anime une démarche de construction collective d'un projet de plateforme de mobilité depuis juin 2016. Afin d'affiner le diagnostic sur les besoins de mobilité sur le territoire pour l'ensemble du **public prioritaire** de la plateforme, chaque structure partenaire du projet a été invitée à quantifier les besoins de ses publics cible. Ce document présente une synthèse des réponses recueillies en décembre 2016 auprès de La Mission Locale du Haut-Périgord, la Mission Locale du Ribéraçais et Vallée de l'Isle, CIAS de Nontron, PLIE du Haut Périgord, Pôle Emploi Nontron, ALAJE et de l'UT de Nontron.

➤ Des besoins de mobilité confirmés

En 2015 en Périgord Vert, 16% des personnes en situation d'insertion, en recherche d'emploi, de formation ou de précarité sont estimées être concernées par des problématiques de mobilité.

5282 C'est le nombre de personnes en insertion, en recherche d'emploi ou de formation accompagnées par les structures du territoire en 2015

828 C'est le nombre estimé de personnes accompagnées concernées par des problématiques de mobilité en 2015

L'absence de permis, l'absence de véhicule ou de moyens collectifs 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), la peur des personnes 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), les difficultés d'apprentissage du code ont été citées par les partenaires comme autant de freins rencontrés par ces personnes.

➤ Face aux problématiques de mobilité : quels services pourraient être proposés par la plateforme?

Les structures accompagnant les publics prioritaires de la plateforme ont indiqué les besoins prévisionnels pour une année pour chaque service potentiellement développé dans le cadre du projet de plateforme.

| Activités/Services potentiels d'aides à la mobilité qui pourraient être développées par la plateforme et/ou ses partenaires | TOTAL de bénéficiaires potentiels en Périgord Vert ¹ |
|---|---|
| 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 |
| 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 |

Les résultats confirment le cœur du projet de plateforme c'est-à-dire la mise en place d'un service d'accompagnement à la mobilité s'appuyant sur 3 éléments : la réalisation de bilans mobilité, d'ateliers mobilité collectifs et d'accompagnement individuels à la mobilité.

¹ Une personne peut être comptée plusieurs fois parce que concernée par plusieurs services.