

# Projet de plateforme de mobilité en Périgord Vert



Mathilde Dupas et Annabelle Carlier

Pays Périgord Vert  
Av Ferdinand Beyney  
24530 Champagnac de Belair  
Tél : 05 53 06 01 00  
Mail : lepays@perigord-vert.com

Site Internet : <http://www.perigord-vert.com/>

## CONTENU

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 .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
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
1.1.1. OBJECTIF OPERATIONNEL N°1 : APPORTER DES REPONSES IMMEDIATES ET ACCOMPAGNER VERS UNE MOBILITE AUTONOME ET PERENNE.....	17
1.1.2. OBJECTIF OPERATIONNEL N°2 : CONSTITUER UN ESPACE DE CONCERTATION ET DE COORDINATION SUR LA MOBILITE .....	20
1.1.3. OBJECTIF OPERATIONNEL N°3 : IMPULSER ET FAIRE EMERGER DES SERVICES COMPLEMENTAIRES A L'EXISTANT ET REpondant AUX BESOINS .....	21
3. Moyens.....	24
3.1. Moyens humains envisagés .....	24
3.2. Autres moyens matériels ou immatériels.....	24
4. Le Porteur de projet .....	24
4.1. Conditions de portage.....	24
4.2. Présentation du porteur de projet .....	25
5. Une gouvernance collective.....	25
6. Partenariats envisagés .....	25

7.	Inscription dans les politiques et programmes du territoire .....	<b>Erreur ! Signet non défini.</b>
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.....	29
10.	Modalités d'évaluation et indicateurs .....	29

## 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 missions :

- 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 partenaires<sup>1</sup> 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

---

<sup>1</sup> Charte du Pays Périgord Vert 2014-2020 (Enjeu 4), Charte du Parc naturel régional Périgord Limousin (Axe IV), Programme LEADER en Pays Périgord Vert 2014-2020 (Orientation stratégique 3).

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 programme 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 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 les contrats de ruralité couvrant l'ensemble du Pays Périgord Vert, celui de l'arrondissement de Nontron (signé le 9 décembre 2016) et celui commun aux Communautés de communes du Pays Ribéracois et du Pays de Saint Aulaye (signé le 5 juillet 2017), 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 ».

En juillet 2017, ce projet répond à la sollicitation des missions locales du Pays Périgord Vert (Haut Périgord et Ribéracois) et mobilise plus d'une vingtaine de partenaires institutionnels et opérationnels engagés dans une véritable dynamique territoriale (Missions locales, Centre sociaux et CIAS, PLIE et Espaces Economie Emploi, Pôle emploi, Parc Naturel Régional, ...)

## 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 de l'étude de faisabilité d'une plateforme mobilité en Périgord Vert et recrutement d'une chargée de mission Mobilité-Jeunesse par le Pays Périgord Vert. 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.

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

**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.

*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*

**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** : Signature du contrat de ruralité de l'arrondissement de Nontron, dans lequel figure le projet de plateforme mobilité.

**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** : Cinquième groupe de travail pour valider les actions de la plateforme mobilité et présenter les différentes modalités de fonctionnement.

*Signature du contrat de ruralité de l'arrondissement de Nontron, 1<sup>er</sup> contrat de la Dordogne intégrant un projet de plateforme de mobilité.*

**Mars - Avril 2017** : Réunions avec les représentants des Communautés de communes et les financeurs pour discuter des modalités de portage du projet et de financement de la plateforme.

**Mai 2017** : Sixième groupe de travail pour discuter de la gouvernance de la plateforme et du cahier des charges des prestations.

**Juillet 2017** : Signature du contrat de ruralité des Communautés de communes du Pays Ribéracois et du Pays de Saint Aulaye, intégrant le projet de plateforme mobilité.

**Juillet 2017** : Réunion du deuxième Comité de pilotage – Validation de la convention de groupement de commandes et du cahier des charges pour la mise en œuvre de la plateforme. Fin de l'étude de faisabilité d'une plateforme mobilité en Périgord Vert portée par le Pays.

## 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 km<sup>2</sup>, 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 inférieure 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/km<sup>2</sup>) 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 déplacements 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 qui dessert une partie de l'Est du Périgord Vert. 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 inexacts) 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 navettes<sup>2</sup>. 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...).

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

<sup>2</sup> Navette de Nontron et Service Accompagnement, Assistance et Animation du CIAS de Brantôme

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, distances entre les services,... 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 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 covoiturage<sup>3</sup>. 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 pérennisées<sup>4</sup>.

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.

---

<sup>3</sup> Schéma des aires de covoiturage

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

## 1.1.2. DES BESOINS

### 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 2016<sup>5</sup> 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 5292 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.

	ML Haut Périgord	ML Ribéracois	CIAS Nontron	PLIE Haut Périgord	Pôle Emploi Nontron	ALAIJE	UT Nontron (CD)	TOTAL Périgord Vert	
Type(s) de public(s) accompagné(s)/accueilli(s) par votre structure	16-25 non scolaires	16-25 non scolaires	Public précaire tout âge	Public + 26 ans	DE et salariés	Public en insertion	BRSA/Usagers service social		
Nombre de personnes accompagnées par votre structure en Périgord Vert en 2015 (5)	1769	624	94	186	2676	27	515 BRSA	5891	
Nombre de personnes potentiellement concernées par les problématiques de mobilité en Périgord Vert sur une année (6)	150	200	24	69	240	9	139 CER	827,64	14%

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

<sup>6</sup> Annexe 2 : Enquête sur la mobilité des jeunes

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.

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 jeunes<sup>6</sup> 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.

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.

## DES ACTIONS DE MOBILITE POUR L'INSERTION

Une diversité d'aides financières et de dispositifs d'accès au crédit existent<sup>7</sup> 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.

- 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-Chamiers<sup>8</sup>. 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'autoécole sociale ADER a ouvert une

---

<sup>7</sup> Annexe 3 : Tableau des aides au permis de conduire

<sup>8</sup> Annexe 4 : Fiche analytique sur l'offre de mobilité

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 complémentaires 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 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 Départemental<sup>9</sup>, 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.

---

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

Services potentiels d'aides à la mobilité qui pourraient être développées sur le territoire	TOTAL de bénéficiaires potentiels en Périgord Vert <sup>10</sup>
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

---

<sup>10</sup> Une personne peut être comptée plusieurs fois parce que concernée par plusieurs services.

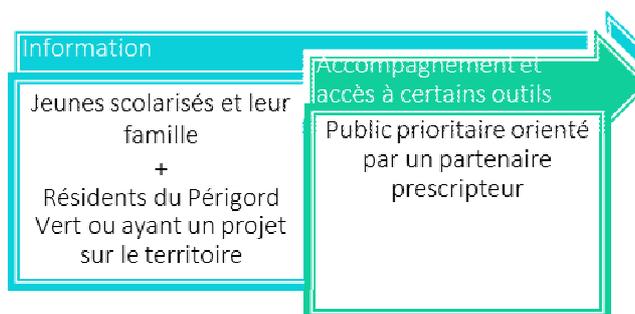
## 2. PRESENTATION DETAILLEE DU PROJET

### 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 minima 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 repérés<sup>11</sup>, 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 accompagnera à la mobilité 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 jouera un rôle d'interface entre le public et les partenaires du territoire du Périgord Vert. Elle aura pour objectif de permettre aux bénéficiaires d'acquérir les compétences et les moyens d'accéder à une mobilité autonome.

La plateforme aura 3 missions :

- 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.
- 2) **L'accompagnement à la mobilité** 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**, ainsi qu'une **analyse des besoins** identifiés à partir d'un diagnostic partagé (étude prospective) permettront **d'impulser de nouvelles actions de mobilité** répondant aux besoins spécifiques non encore couverts sur le territoire (maillage et besoins des publics). **Les porteurs de projets seront également accompagnés** dans leur démarche (du stade de la structuration de l'idée au montage et au suivi du projet).

---

<sup>11</sup> Annexe 5 : Compte rendu de l'enquête auprès des structures partenaires

1.1.1.OBJECTIF OPERATIONNEL N°1 : APPORTER DES REPONSES IMMEDIATES ET ACCOMPAGNER VERS UNE MOBILITE AUTONOME ET PERENNE

1) Informer sur l'existant	2) Accompagner des publics spécifiques
<p>Création d'une plateforme numérique (site internet et/ou appli) pour informer les jeunes, le grand public et les professionnels sur l'offre de mobilité locale et internationale et les aides existantes</p> <p>➔ Ressource en ligne</p>	<p>Service d'accompagnement individualisé accessible sur prescription :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bilan de compétence mobilité</li> <li>- Orientation vers l'offre existante</li> <li>- Recherche d'aides financières</li> </ul>
<p>Constitution d'un réseau de relais d'information locaux : structures et professionnels relayant les informations de la plateforme auprès des publics cibles</p> <p>➔ Lieux ressources de proximité</p>	<p>Mise en place d'ateliers collectifs sur la mobilité à visée pédagogique : Mise en situation de mobilité, Gestion du budget, Préparer un trajet, s'orienter/se repérer, Outils et pratique du covoiturage, Mobilité internationale...</p>

**ACTION 1 : UNE PLATEFORME D'INFORMATION**

Face au constat de la méconnaissance par un certain nombre d'habitants du Périgord Vert des dispositifs existants, 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 proposera un service d'information sur l'existant à destination des publics et des partenaires.

- Une plateforme numérique

La plateforme proposera 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 sera à destination des jeunes et du grand public. Elle permettra 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'appuiera 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...

**ACTION 2 : UN SERVICE D'ACCOMPAGNEMENT A LA MOBILITE**

La plateforme proposera un service de conseil et d'accompagnement à la mobilité qui complètera 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'appuiera 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 :

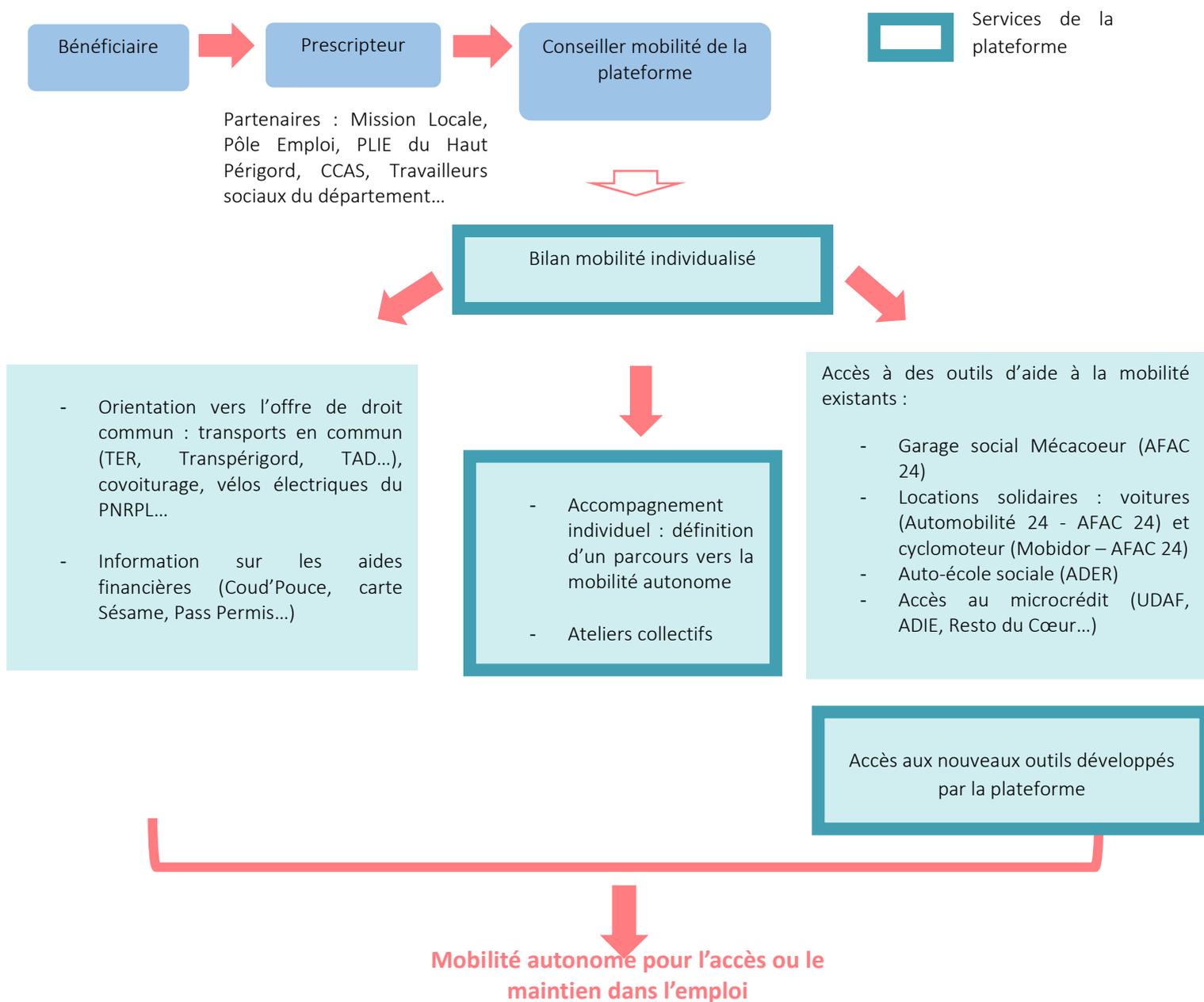
Des ateliers thématiques seraient mis en place afin d'apporter une réponse pédagogique aux problématiques de mobilité. Ces ateliers d'information, de formation et de mise en pratique ont pour objectif de lever les freins psychologiques et ceux liés à un manque de connaissance de l'offre de transport 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, Préparation d'un trajet avec les outils numériques, orientation/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.

- 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.

## 1.1.2.OBJECTIF OPERATIONNEL N°2 : CONSTITUER UN ESPACE DE CONCERTATION ET DE COORDINATION SUR LA MOBILITE

1) Analyser les besoins	2) Animer / Coordonner
Analyse des besoins et veille sur l'évolution de l'offre avec remontées régulières vers les acteurs du territoire impliqués dans la gouvernance du projet	Animation de réseaux et partenariats via : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Des groupes de travail thématiques</li> <li>- Des actions d'information à destination des professionnels prescripteurs pour favoriser l'appropriation des outils de la plateforme et éviter une sous-utilisation des services proposés</li> </ul>
	Coordination pour la mise en place de 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
	Mise en place d'un annuaire sur les moyens de transport mutualisables par les structures

### ACTION 1 : ANALYSER LES BESOINS

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

### ACTION 2 : ANIMATION ET COORDINATION DES PARTENARIATS

- Animation de réseaux et de partenariats

Parce que le projet de plateforme est le résultat d'une démarche participative, la plateforme animera des groupes de travail thématiques et coordonnera des réseaux et partenariats locaux en lien avec les questions de mobilité. Elle assurera 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.

- 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 pourra être mis en place.

### 1.1.3. OBJECTIF OPERATIONNEL N°3 : IMPULSER ET FAIRE EMERGER DES SERVICES COMPLEMENTAIRES A L'EXISTANT ET REpondant 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 à plat les outils existants et réfléchit sur la mise en place de nouveaux outils. La plateforme aura 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 veillera 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.

1) Faire émerger des services d'accompagnement pédagogique	2) Améliorer et développer les aides matérielles
Création d'un accompagnement au permis pour des publics spécifiques coordonné par la plateforme	Augmenter le parc de véhicules pour de la location solidaire accessible dans chaque bassin de vie
Accompagnement à l'entretien des 2 roues	Réparation à coût réduit de voitures
Accompagnement à l'achat de véhicules	Autres pistes de développement : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Développement de la pratique du covoiturage en s'appuyant sur les déplacements domicile-travail</li> <li>- Développement de solutions de transport intergénérationnel à la demande</li> <li>- Développement de l'autopartage</li> <li>- Financement solidaire du permis de conduire pour les jeunes contre bénévolat</li> <li>- Création d'un circuit solidaire achat/ventes de véhicules</li> </ul>

- Expérimenter l'autostop organisé
- Partenariats avec des entreprises locales pour développer des aides à la mobilité....
- Optimiser le réseau de transports en commun, transport scolaire, etc

Au vu du diagnostic, la plateforme pourrait faire émerger plusieurs services qui semblent aujourd'hui prioritaires. Quelques pistes sont esquissées ci-dessous :

### FAIRE EMERGER 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...)

### FAIRE EMERGER DES AIDES MATERIELLES A LA MOBILITE COMPLEMENTAIRES

- 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 peuvent 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 véhicules, 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 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 et/ ou 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, répartis sur l'ensemble du territoire, 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.

#### 3.1. MOYENS HUMAINS ENVISAGES

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

#### 3.2. AUTRES MOYENS MATERIELS OU IMMATERIELS

- Un bureau pour 2 et équipements liés, situé dans les locaux du Pays Périgord Vert, à Champagnac de Belair
- 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 d'un territoire très rural.

- 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

Les 6 Communautés de communes du Périgord Vert se sont engagées à porter le projet dans le cadre d'un groupement de commandes, dont la communauté de communes Dronne et Belle est le coordonnateur. Les modalités de fonctionnement de ce groupement de commandes sont détaillées dans la convention de groupement de commandes <sup>12</sup>.

## 5. UNE GOUVERNANCE COLLECTIVE

Le projet de plateforme de mobilité est né de la volonté d'un ensemble d'acteurs qui souhaitent travailler ensemble sur la problématique de la mobilité des personnes sur leur territoire. Ainsi, la gouvernance du projet doit permettre d'offrir un cadre collectif et démocratique de gouvernance afin de refléter 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 constitue une condition de sa pérennité.**

Le porteur de projet s'appuiera ainsi sur deux types d'instances et coordonnera leurs travaux :

- > Un comité de pilotage (COFIL) réuni régulièrement et chargé de conduire la stratégie du projet et de déterminer les principales orientations de sa réalisation. Le COFIL sera invité à proposer un cahier des charges au porteur de projet, ainsi que des indicateurs de réalisation et de résultats. Il sera présidé par le représentant du coordonnateur du groupement de commandes et sera composé des représentants de chaque membre du groupement, d'un représentant de chaque financeur et de représentants des partenaires locaux suivants : Pôle emploi, Missions locales et Espace Economie Emploi.
- > D'un ou des groupe(s) de travail thématique(s) réuni(s) au grès des besoins, chargé(s) de préparer et de suivre les orientations prises par le COFIL, ainsi que de faire remonter les besoins des acteurs et des jeunes des territoires auprès du COFIL. Il sera composé de représentants des acteurs du territoire œuvrant dans le champ de la jeunesse et / ou de l'insertion professionnelle et de la formation.

Afin d'aider les membres du groupement dans le suivi de la mise en œuvre de la plateforme mobilité, le Pays assistera le coordonnateur dans sa mission d'animation du COFIL et du Groupe de travail, au vu de son implication dès l'origine du projet et de son statut d'animateur du territoire du Périgord Vert. Il est ainsi à l'interface entre les différents acteurs du territoire.

## 6. PARTENARIATS ENVISAGES

La liste des partenaires peut être amenée à évoluer en fonction de l'avancée du projet. Une charte des prescripteurs est en cours d'élaboration.

### Partenaires Institutionnels :

L'Europe (via le programme Leader), l'Etat (sous-préfecture de Nontron, DDCSPP, DIRRECTE), la région Nouvelle Aquitaine, le département de la Dordogne, les 6 Communautés de communes du Périgord Vert, le Pays Périgord Vert, le Parc naturel régional Périgord Limousin, ...

---

<sup>12</sup> Annexe 6 : Convention de groupement de commandes pour la mise en œuvre de la plateforme mobilité du Périgord Vert

### **Partenaires Professionnels de l'accompagnement socio-professionnel**

Les Missions locales du Haut Périgord et de la Vallée de l'Isle, Pôle Emploi (Agence de Nontron et de Saint-Astier), CCAS/CIAS Dronne et Belle, Nontronnais, Roche Chalais..., PLIE du Haut-Périgord, ALAIJE/ AI Services, APEI, ESAT de Clairvivre, UT de Nontron et de Ribérac, Solidarité Nouvelle pour le chômage, Centre socio-culturel Le Ruban Vert (Brantôme et Mareuil), ...

### **Partenaires Professionnels de la Jeunesse**

Cité scolaire Arnaut Daniel, Cité scolaire d'Alcide Dussolier, MFR de Vanxains et de Thiviers, FRANCAS 24, Solidarité Jeunesse, ...

### **Partenaires Professionnels de la mobilité**

UDAF 24, AFAC 24, ADIE, ADER, Auto-écoles privées, Garages privés, Vélorution, So'Mobilité

## **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 Périgord 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 contrat de ruralité 2017-2022 des Communautés de communes du Pays Ribéracois et du Pays de Saint Aulaye  
Objectif stratégique « Mise en œuvre d'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 et 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 champ 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 sur l'Isle 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 divers 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 PLAN DE FINANCEMENT PREVISIONNELS SUR LES 3 PREMIERES ANNEES

Dépenses		Recettes		
Création et développement du site internet	8 000,00 €	État – FSIPL	77 085,00 €	25,00 %
Prestation « Accompagnement à la mobilité »	138 240,00 €	État – DETR	77 085,00 €	25,00 %
Prestation « Étude prospective »	136 100,00 €	Conseil régional	60 000,00 €	19,46 %
Frais de communication	5 000,00 €	LEADER	32 761 €	10,62 %
Loyers et fonctionnement	21 000,00 €	<b>Total aides publiques</b>	<b>246 672,00 €</b>	<b>80 %</b>
		<b>Autofinancement</b>	<b>61 668,00 €</b>	<b>20,00 %</b>
<b>TOTAL</b>	<b>308 340,00 €</b>	<b>TOTAL</b>	<b>308 340,00 €</b>	<b>100 %</b>

## 9. PHASAGE DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET

La mise en place de la plateforme s'étalera sur 3 ans.

- Octobre 2017 – décembre 2017 : choix du/des prestataires, engagement des chargés de missions par le(s) prestataire(s)
- 2018 : Mise en place de l'animation de la plateforme (l'accueil et accompagnement du public, information des professionnels prescripteurs, création du site internet) et développement des partenariats
- 2019-2020 : Poursuite des actions (information / accompagnement à la mobilité/ étude prospective), développement progressif et consolidation d'un socle de services répondant aux besoins.
- 2020 : bilan- évaluation pour envisager la pérennisation éventuelle.

## 10. MODALITES D'EVALUATION ET INDICATEURS

Les chargés de missions engagés par le(s) prestataire(s) rendront compte régulièrement au porteur de projet et au Pays de leurs actions. Ces rapports devront mentionner les noms et coordonnées des bénéficiaires (qui seront uniquement remis aux prescripteurs pour leur propre public), l'origine de la prescription, les besoins exprimés, la ou les actions demandées, leur état, etc. pour alimenter une base de données qui permettra d'abonder le diagnostic territorial en matière de mobilité.

Par ailleurs, des bilans intermédiaires et un bilan final synthétisant les informations et présentant une analyse statistique des données devront également être transmis par les chargés de missions au porteur de projet et au Pays.

Le Pays, accompagné si nécessaire des chargés de missions, présentera les actions engagées au Groupe de Travail (GT) et au COPIL. Pour ce faire, il utilisera notamment des tableaux de bord et de suivi des actions qui auront été proposés par le GT et validés par le COPIL pour évaluer leur mise en œuvre, les résultats et identifier les points d'amélioration.

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

Quantitatifs				Qualitatifs
	Objectifs prévisionnels			
	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 bénéficiaires ayant accédé à un service d'aide à la mobilité existant sur le territoire (location solidaire, auto-école)	50	80	100	Sécurisation des parcours mobilité

<p>sociale, etc) et à des aides financières</p> <p>Nombre de participants ayant bénéficié d'une action de formation (ateliers mobilité)</p> <p>Nombre de personnes ayant obtenu le permis et/ou un véhicule grâce à l'accompagnement de la plateforme</p> <p>Nombre de consultations de la plateforme numérique</p> <p>Nombre de partenaires impliqués dans les groupes de travail ou dans l'information du public</p> <p>Nombre de professionnels accompagnant informés sur les services de la plateforme</p> <p>Nombre d'actions d'aide à la mobilité impulsées</p> <p>Nombre d'habitants ayant accédé à un emploi, une formation grâce à ces services (sortie positive)</p>	40	60	90	
Indicateurs de réalisation				
<p>Validation du bilan mobilité par les partenaires</p> <p>Validation de l'offre de formation</p> <p>Nombre de bilans mobilités réalisés</p> <p>Nombre d'ateliers mobilités réalisés</p> <p>Mise en ligne d'un site internet</p> <p>Nombre de réunions d'information des professionnels partenaires</p> <p>Nombre de partenaires impliqués</p> <p>Nombre de solutions mobilité nouvelles accompagnées</p>				<p>Couverture du territoire</p> <p>Calendrier de réalisation</p>
Indicateurs d'impact				
<p>Diminution du nombre de refus de proposition d'emploi/de formation pour raison de non mobilité : amélioration de l'accessibilité des emplois et formation.</p> <p>Nombre d'initiatives mobilité innovantes développées en Périgord Vert (événements, services, etc).</p>				<p>Amélioration de l'autonomie des personnes et de leur mobilité sur l'ensemble du Périgord Vert</p> <p>Amélioration de la visibilité de l'offre (aides à la mobilité, transport en commun, etc)</p> <p>Amélioration de l'accessibilité du territoire et de son attractivité</p> <p>Amélioration de la qualification des personnes</p>