



**PETR du Pays Ruffécois**  
**Évaluation d'impact sur la santé du**  
**projet du Plan de Mobilité Rurale**

**RAPPORT FINAL**  
**Décembre 2019**

NOVASCOPIA

**VOLET 1 : CONTEXTE DE L'EIS**

**VOLET 2 : METHODOLOGIE**

**VOLET 3 : LES RESULTATS DE L'EVALUATION DES IMPACTS**

**VOLET 4 : LES RECOMMANDATIONS**

## CONTEXTE DE L'EIS

1. La mobilité : un enjeu de territoire
2. Un projet porté par le PETR avec le soutien de l'ARS Nouvelle Aquitaine
3. Une démarche triplement innovante
4. La gouvernance de l'EIS



NOVASCOPIA

## 1. La mobilité : un enjeu de territoire

La mobilité est une thématique au cœur des projets de développement territorial du Pays Ruffécois. Conscients des enjeux primordiaux que cela représente en termes de lien social, d'accès aux services publics, de lutte contre l'isolement, les élus du PETER ont approuvés, en date du 20 décembre 2017, la réalisation d'un Plan Mobilité Rurale.

En effet, la configuration géographique du territoire avec des hameaux espacés, une population vieillissante, souvent précaire fait du Pays Ruffécois un lieu représentatif des problématiques rencontrées sur l'ensemble des territoires ruraux, dont les enjeux sont de 4 ordres :

- Géographique : une segmentation marquée du territoire Nord/Sud et Est/Ouest
- Structurel: une structure territoriale multipolaire et une offre de service éclatée
- Mobilité: accès au travail et aux services de proximité
- Sanitaire: une population vieillissante, souvent précaire et associée à une désertification médicale pouvant devenir préoccupante

## 2. L'EIS du PMRu : un projet porté par le PETER avec le soutien de l'ARS Nouvelle Aquitaine

Améliorer les environnements physiques et sociaux, modifier les comportements et les habitudes de vie ou encore favoriser la prévention et l'accès aux services de santé sont autant de domaines dans lesquels les collectivités locales peuvent agir pour promouvoir la santé et le bien-être des citoyens :

→ **L'évaluation d'Impact en Santé (EIS) constitue une opportunité pratique** de mise en regard des enjeux d'aménagement avec les problématiques de santé (au sens large) observées sur un territoire donné.

Le développement des EIS s'inscrit dans le 3<sup>ème</sup> Plan National Santé Environnement (2015-2019) et dans le Plan Régional « Santé Environnement 3 » signé le 11 juillet 2017 qui visent à **créer une dynamique dans les territoires** autour des questions de santé environnement. Il s'agit à la fois de mobiliser les acteurs des territoires (collectivités territoriales, services de l'Etat, associations, entreprises...) et de favoriser l'implication de la population.

→ **L'EIS a été menée sur commande du PETER du Pays Ruffécois**; on peut d'ailleurs souligner que le thème de la santé constitue déjà un axe fort de l'action du PETER, à travers un premier CLS signé en 2015.

→ Au regard des actions menées dans le cadre du Contrat Local de Santé (réduction des inégalités territoriales de santé), des enjeux du territoire (population vieillissante, peu dense) et des objectifs du PMRu (voir ci-dessous), **les élus du PETER du Pays Ruffécois ont souhaité orienter l'EIS sur les questions d'accès aux droits aux soins ainsi que sur l'accès aux services de santé** pour les personnes en difficulté de mobilité afin de pouvoir organiser une réponse la plus en adéquation avec les besoins des habitants du Ruffécois

→ **La vocation de la présente EIS est d'évaluer l'impact de certaines actions définies dans le PMRu.**

### Zoom sur le PMRu

#### Pilotage

Par convention signée en décembre 2017, la DDT est le maître d'ouvrage de l'élaboration du PMR. Le PETER est associé au pilotage du projet. Un comité de pilotage de l'élaboration est organisé avec une coprésidence assurée par la directrice de la DDT Charente et la présidente du PETER.

#### La démarche du PMRu :

- Dispositif introduit par la loi pour la transition énergétique et la croissance verte de 2015,
- Destiné aux territoires à faible densité
- Élaboré par un EPCI en charge de l'élaboration d'un SCOT ou un PETER
- Se compose d'un diagnostic des besoins en mobilité et des solutions de mobilité existantes sur le territoire concerné, d'une identification des enjeux et des objectifs, d'un plan d'actions
- Doit faire l'objet d'une consultation des collectivités qui composent le territoire

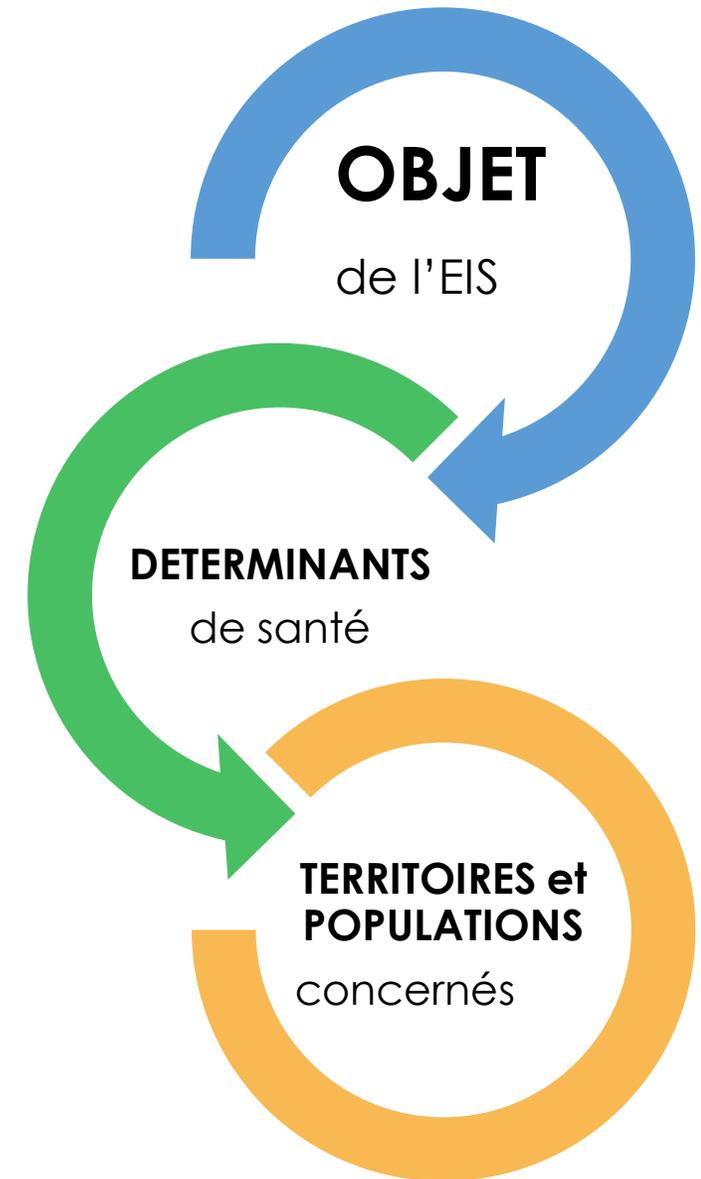
#### Les objectifs du PMRu

- Prendre en compte les spécificités des territoires à faible densité démographique
- Améliorer la mise en œuvre du droit au transport
- Veiller à la complémentarité entre les transports collectifs, les usages partagés des véhicules et les modes actifs
- Prendre en compte les plans de mobilité des entreprises, des administrations et des établissements scolaires

### 3. Une démarche triplement innovante

Cette volonté de réaliser une EIS sur le projet de Plan de Mobilité Rurale présente un caractère innovant marqué, notamment si on la compare à d'autres EIS déjà réalisées ou en cours d'élaboration, en Nouvelle Aquitaine et dans d'autres régions :

- **Innovation quant à l'objet de l'EIS** : de nombreuses EIS portent sur des projets urbains, dans le cadre de nouveaux aménagements (ZAC, nouveaux quartiers) ou de renouvellement de quartiers existants (projets NPNRU); ou sur des projets d'équipements publics (écoles, Maison de Santé...). Dans le cas présent, le projet devant faire l'objet de l'EIS relève d'un plan de stratégie publique, sur la question de la mobilité rurale. En tant que tel, le PMRru est un dispositif innovant, puisqu'introduit récemment (loi pour la transition énergétique et la croissance verte de 2015).
- **Innovation quant aux déterminants de santé à explorer** : l'EIS doit se concentrer sur l'accès aux droits, soins et services de santé des personnes en difficulté de mobilité : comment le projet de PMRru impacte-t-il ce déterminant de santé? Au-delà de la seule notion de mobilité, l'intérêt de la démarche EIS est également de la penser conjointement avec les enjeux d'accessibilité et d'inclusion.
- **Innovation en termes de territoire couvert et de populations concernées** : le Plan de Mobilité Rurale concernant l'ensemble du Pays Ruffécois, l'EIS est appelée à se déployer à cette échelle territoriale. En ceci elle se distingue de nombreuses EIS conduites à l'échelle d'un projet urbain (ZAC ou NPNRU). Ceci impacte bien évidemment également l'enjeu des populations concernées, présentes sur l'ensemble de ce territoire et dans leur diversité de situations par rapport aux enjeux de santé et de mobilité.



## 4. La gouvernance de l'EIS

### Une démarche partenariale

- La démarche EIS envisagée doit être partenariale, impliquant la sphère politique et les services techniques de la collectivité, en plus des parties prenantes extérieures.
- L'un des enjeux de la démarche a été de créer une dynamique de décloisonnement des secteurs afin que l'engagement effectif dans le projet soit collégial et faciliter ainsi les mobilisations au regard des décisions prises par le comité de pilotage.
- La question de la sensibilisation et de l'implication des élus en charge des arbitrages à prendre à l'issue de l'EIS est un facteur-clé de réussite de l'étude. Il a semblé souhaitable que les élus en charge du PMRru suivent aussi directement l'EIS, ce que favorise l'intégration de l'EIS directement dans les instances de suivi et pilotage du PMRru. Les 2 journées de formation-sensibilisation apportées par l'INPES au lancement de la démarche (11 et 12 juin 2019) ont également contribué à cet objectif.

### Mode de gouvernance et d'animation

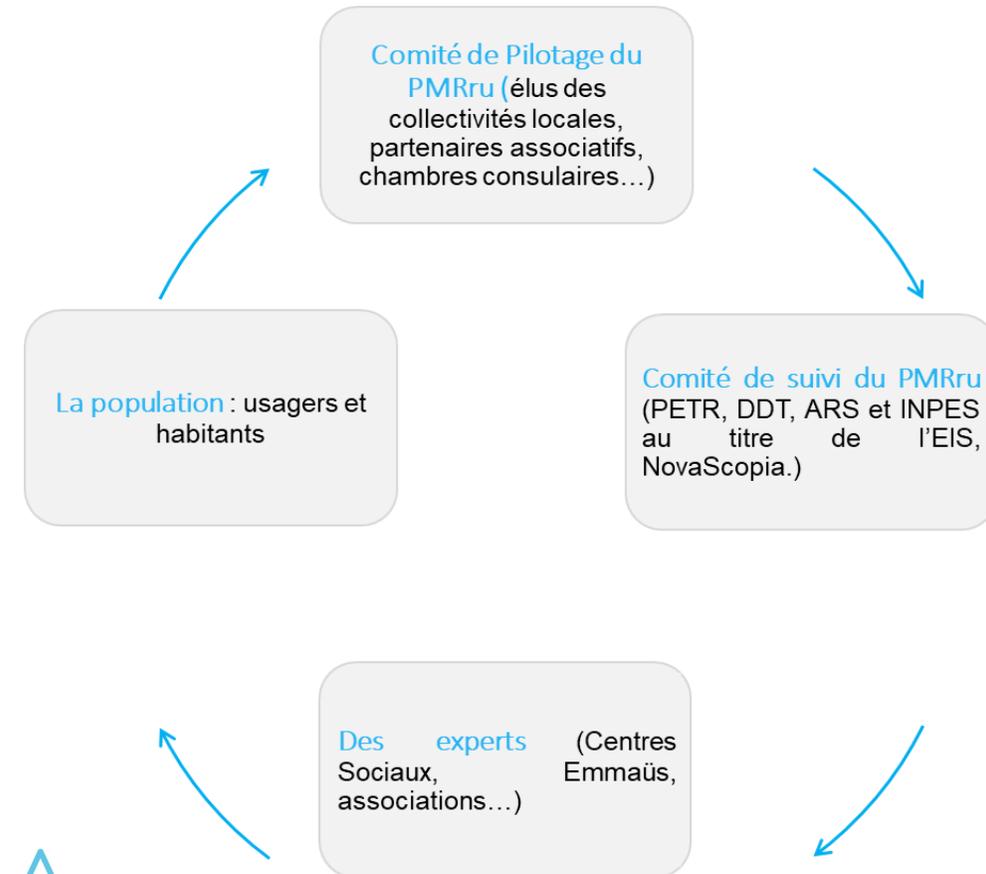
- Le PETR du Pays Ruffécois est commanditaire de l'EIS dont le pilotage a été assuré par le chargé de mission santé, sport et solidarité.

### Un comité de pilotage partagé avec le PMR

- La gouvernance est assurée par le comité de pilotage du PMRu.
- En effet, l'EIS étant intégrée au Plan de Mobilité Rurale, elle bénéficie de son comité de pilotage installé depuis Mai 2018 et le lancement de cet outil stratégique. Lors d'un CoPil intermédiaire (décembre 2018), une première présentation des attendus de l'EIS a été réalisée par l'ARS. Son intégration ayant été validée lors du CoPil d'installation en mai 2018.
- Ce comité de pilotage est notamment composé des élus des collectivités du territoire, de la région, du département, des partenaires associatifs, des chambres consulaires, du Grand Angoulême ... permettant l'adhésion des différents acteurs.
- Les travaux de l'EIS ont été présentés à deux reprises par NovaScopia sur la durée de la démarche.

### Un comité de suivi rapproché de l'EIS

- Le comité de suivi du est composé d'élus et de professionnels représentant les services de la collectivité impliqué, de la DDT complétée pour l'EIS par un représentant de l'ARS Nouvelle Aquitaine et de l'IREPS Nouvelle Aquitaine.
- Le rôle du comité de suivi est de valider la méthodologie de l'EIS et de superviser la réalisation des différentes phases de l'évaluation (analyse du projet, analyse des impacts, recueil des données ... ), et de l'élaboration des recommandations.
- Le Comité de Suivi s'est réuni à 3 reprises pour valider les grandes phases (cadrage, analyses, et recommandations).



## METHODOLOGIE

1. Les attendus de la démarche
2. Le déroulement d'une EIS
3. La phase de cadrage : étape cruciale pour lancer la démarche
4. Données probantes sur les déterminants de santé retenus
5. Une volonté forte : s'appuyer sur la parole des populations et usagers pour estimer les impacts sur la santé
6. Méthode d'estimation des impacts utilisée



NOVASCOPIA

## 1. Les attendus de la démarche

La démarche recouvre trois attendus :

**1<sup>er</sup> attendu : Pouvoir décider/ pouvoir arbitrer / prioriser** en prenant en compte différents déterminants de la santé pertinents :

- Disposer d'un maximum d'éléments pour apprécier le projet, identifier les déterminants et en mesurer les conséquences.
- Appréhender collectivement les vulnérabilités d'un territoire
- Donner de la cohérence aux réalisations
- Donner du sens aux décisions

**2<sup>ème</sup> attendu : Dépasser l'angle de l'offre de soins, pour favoriser la qualité de vie:**

- Appréhender les conditions de vie, travail, de déplacement, l'accès aux loisirs et à la culture, les relations sociales, etc.

**3<sup>ème</sup> attendu : Renforcer les effets positifs des projets:**

- Prendre en compte « l'expertise d'usage » de la population.
- Développer de nouveaux réflexes partenariaux autour de la prise en compte des questions de santé.

« L'Évaluation des impacts sur la santé (EIS) est une combinaison de procédures, de méthodes et d'outils par lesquels une politique, un programme ou une stratégie peuvent être évalués selon leurs effets potentiels sur la santé de la population et selon la dissémination de ces effets dans la population. Il s'agit d'un processus multidisciplinaire structuré par lequel une politique ou un projet sont analysés afin de déterminer leurs effets potentiels sur la santé » Consensus de Göteborg, 1999

## 2. Le déroulement de l'EIS

La mise en œuvre effective d'une EIS répond à cinq étapes incontournables qui structurent une dynamique collective.

Dans la pratique, les étapes peuvent se chevaucher et se confondre. La stratification du processus peut être légèrement modifiée en fonction des différents temps de concertation issus de l'EIS et du calendrier fixé avec le commanditaire.

Le caractère souple et flexible de la démarche est essentiel pour pouvoir s'adapter aux exigences et aux enjeux locaux dans lesquels s'inscrit l'Évaluation d'Impact sur la Santé. Ainsi, les méthodes et outils employés ne sont légitimement pas identiques selon le périmètre géographique de la démarche (niveau national, régional, local) et les spécificités du projet.

Dans le cadre de la présente étude, la prestation portait uniquement sur les phases 2, 3 et 4 ; comme défini dans le cahier des charges, la phase 1 (choix du projet) et la phase 5 (suivi des recommandations) ne relèvent pas de la démarche.

Les 3 phases que concernait la présente EIS sont les suivantes :

- Phase 2: consolidation du cadrage de l'EIS.
- Phase 3: analyse et estimation des impacts du projet de PMRru.
- Phase 4: recommandations, finalisation du rapport d'EIS, indicateurs de suivi.



### 3. La phase de cadrage : étape cruciale pour lancer la démarche

#### Le cadrage de l'EIS

La phase de cadrage constitue le premier temps de l'étude. Elle a pour objectif de définir l'ensemble des éléments relatifs au contenu et au processus de la mission. Elle constitue un temps de concertation préliminaire qui a vocation à consolider les premiers arbitrages en précisant le périmètre thématique, géographique, et méthodologique de l'EIS.

**Principe clé : L'EIS doit porter sur une politique/ un projet** déjà suffisamment précis pour être présenté et mis en débat auprès des parties prenantes et des populations-cibles, mais encore ouvert à la prise en compte possible des recommandations de l'EIS.

**Une des questions de cadrage essentielle était donc: sur quoi doit porter précisément l'EIS du PMRu, en sachant que celui-ci comprend :**

- Un diagnostic.
- des orientations (6 grands leviers d'actions)
- et des actions concrètes (au stade du cadrage de l'EIS en juin 2019, ce, plan d'actions était esquissé dans son architecture d'ensemble, et restait encore en cours de finalisation).

Extrait du PMRu : synthèse du plan d'action et détail d'une fiche action « Organiser le covoiturage solidaire »

#### 7. Plan d'actions

##### 7.1. Tableau de synthèse

Levier d'action	Action
Levier 2 = Communication, accompagnement, sensibilisation	Création d'une plateforme dédiée à la mobilité
Levier 3 = Transports collectifs et intermodalité	Création d'un transport à la demande
	Organiser le covoiturage solidaire
	Mettre en place des parkings permettant le covoiturage
	Amélioration de l'offre de soutien à la mobilité « Rurabus »
Levier 4 = Les nouvelles mobilités pour tous	Création d'un garage solidaire
	Mise à disposition de chauffeurs
Levier 5 = Les modes actifs de déplacements en proximité ou en rabattement	Élaborer un schéma vélo sur la commune nouvelle de Courcôme
Levier 6 = Accès aux Services et Itinérance	Création d'une MSAP itinérante

#### Les 8 actions sur lesquelles porte l'EIS

Au terme de la formation-action et des échanges du 1<sup>er</sup> comité de suivi du 26 juin 2019, le choix a été fait de s'intéresser aux actions du PMR, et plus précisément à 8 d'entre elles :

- Création d'une plateforme dédiée à la mobilité
- Organiser le covoiturage solidaire
- Amélioration de l'offre de soutien à la mobilité « Rurabus »
- Création d'un garage solidaire
- Mise à disposition de chauffeurs
- Élaborer un schéma vélo sur la commune de Courcôme ; plus largement, s'intéresser au fait de favoriser la marche et le vélo sur le territoire
- Création d'une MSAP itinérante
- Faciliter l'accès aux dépistages de l'EHPAD (NB: cette action n'est, au final, pas intégrée au plan d'action du PMR, après avoir été évoquée ; pour autant, le choix a été fait de s'y intéresser. Il s'agit d'une action en cours d'expérimentation, reposant sur le principe de mobilité inversée (vont chercher des patients pour faire des dépistages sur place, à l'EHPAD)

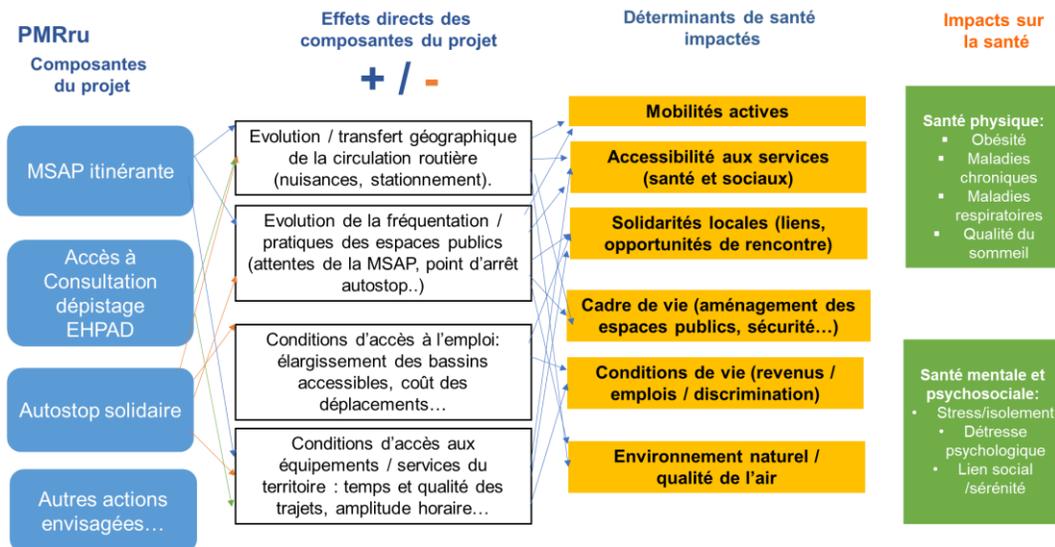
Levier	3 – Transports collectifs et intermodalité
Objectifs	Partage les véhicules se déplaçant sur le territoire
Action	Organiser le covoiturage solidaire
Description	Afin de sécuriser l'auto stop, des points d'arrêt seront matérialisés dans les bourgs (type totem), les chauffeurs volontaires pourront s'inscrire en mairie (Immatriculation du véhicule) et recevront un macaron à apposer sur le pare-brise. Les personnes souhaitant être transportés s'inscriront en mairie et recevront un dispositif de reconnaissance (brassard, macaron). Au point d'arrêt les auto stoppeurs pourront indiquer leur destination avec un panneau mis à disposition en mairie au moment de l'inscription.
Emprise géographique	PETR
Pilote	Autorité organisatrice de la mobilité (à définir)
Partenaires	Collectivités
Calendrier de mise en œuvre	2019
Indicateurs de suivi	Nombre de personnes ayant utilisé le dispositif

## La cartographie des impacts : Un outil important pour préciser le périmètre de l'étude

Le travail de *cartographie des impacts* constitue une première **représentation graphique des liens supposés entre les composantes du projet et leurs effets sur la santé**. (soit le lien entre les actions et les déterminants de santé). Cela permet d'identifier quels sont les déterminants de santé impactés, et d'aider à la décision pour préciser le périmètre thématique de l'EIS.

Lors de la formation-action des 11-12 juin 2019, un travail de cartographie des impacts a été réalisé sur 3 actions possibles (MSAP itinérante, Auto-stop solidaire, Accès à des consultations « dépistage » à l'EHPAD). Il a permis de dresser un premier regard intéressant sur les déterminants de santé potentiellement impactés.

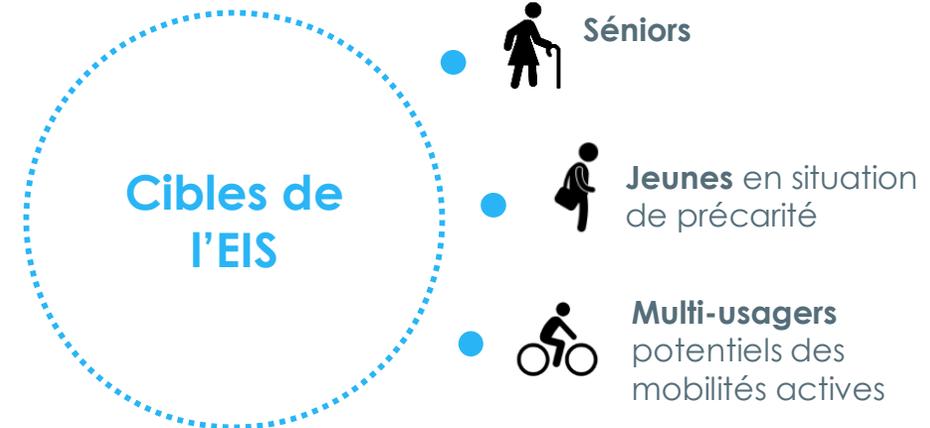
A l'issue de la formation, et en se basant sur les échanges, NovaScopia a réalisé la cartographie des impacts suivante :



## L'étude portera une attention prioritaire sur 3 populations cibles :

Selon les actions du PMR sélectionnées au titre de l'EIS, et de manière plus transversale, l'EIS s'intéressera aux populations cibles suivantes:

- Les séniors
- Les jeunes en situation de précarité
- Et l'ensemble des usagers potentiels des actions en faveur des mobilités actives.



## Une entrée selon 4 déterminants de santé

A l'issue des échanges – notamment lors de la formation action et lors du premier Comité de Suivi de l'EIS– il a été retenu l'idée de faire porter l'EIS sur quatre déterminants de santé suffisamment transversaux et pertinents au regard du contenu envisagé des actions du PMRru. 10

- **ACCESSIBILITÉ AUX SERVICES (SANTÉ, SOCIAUX)**
- **MOBILITÉS ACTIVES (PIED, VÉLO...)**
- **QUALITÉ DE L'AIR**
- **SOLIDARITÉS LOCALES (LIENS SOCIAUX, OPPORTUNITÉS DE RENCONTRE)**

Dans la page suivantes, sont rassemblés des éléments de littérature scientifique rappelant et justifiant en quoi les mobilités actives, la qualité de l'air et les solidarités locales constituent effectivement des déterminants de santé (la question de la facilité de l'accessibilité aux services comme déterminant étant plus évidente dans le cadre du PMR).

## 4. Données probantes sur les déterminants de santé retenus

### Solidarités locales (liens sociaux, opportunités de rencontre):

- **Le lien entre l'environnement social et la santé** des individus a été établi par de nombreuses études (*Dahlgren and Whitehead, 1991 ; Kawachi, Kennedy and Lochner, 1997 ; Van Kemenade, 2003 ; Geddes et al., 2011*) de même que l'influence de l'aménagement spatial sur la cohésion sociale au sein d'un groupe ou d'une communauté (*Mazumdar et al, 2017*).
- **La cohésion sociale** traduit la capacité d'un groupe à vivre ensemble, à travers le partage de normes et valeurs, l'existence de relations de confiance et de solidarité, la constitution de réseaux sociaux, le sentiment d'appartenance à une même communauté et un fort attachement au lieu de vie (*Carpiano, 2006 ; Forrest et Kearns, 2001*).
- **Le concept de capital social**, emprunté à la sociologie, fait référence aux ressources réelles ou potentielles liées à leur réseau de relations et mobilisables par les individus ou les groupes pour gérer les événements de la vie (*Fassin, 2003*). Cette notion de capital social est le chaînon explicatif entre les inégalités sociales et les inégalités de santé (*Fassin, 2003*). Bien que les processus à l'oeuvre restent encore mal connus, des hypothèses ont été formulées sur les mécanismes agissant de façon plus ou moins directe sur les individus : fourniture d'un soutien social (affectif ou informationnel) en situation de besoin, contribuant ainsi à améliorer la confiance en soi et l'accessibilité aux services, renforcement de normes favorisant l'adoption de comportements favorables à la santé ou limitant les comportements dommageables... (*Kawachi et al., 1999 ; Maass et al., 2016 ; Pridmore et al., 2007 ; Walsh et al., 2015 ; Yuma-Guerrero et al., 2017*).
- **L'aménagement territorial, et plus spécifiquement les choix en matière d'espaces publics, peuvent agir sur la cohésion sociale.** En effet, les caractéristiques de l'environnement bâti (formes urbaines, densité urbaine, connectivité des espaces publics et des transports, mixité fonctionnelle, mobilier urbain...) favorisent ou non le contact et les opportunités de rencontre entre les individus (*Lavin et al., 2006; Renalds, Smith and Hale, 2010 ; Croucher, Wallace and Duffy, 2012*).
- Plusieurs études ont montré **que les relations intergénérationnelles ont des effets bénéfiques tant pour les personnes âgées que pour les jeunes**: les contextes intergénérationnels augmentent les émotions positives, l'estime de soi et la satisfaction de vie et optimisent le fonctionnement cognitif des personnes âgées sans « démence » (*Kessler & Staudinger, 2007*).

## 4. Données probantes sur les déterminants de santé retenus

### Mobilités actives:

- **L'intérêt de pratiquer régulièrement une activité physique, même modérée**, a été largement démontré pour la prévention des principales maladies chroniques (obésité, diabète de type 2, maladies cardiovasculaires, certains cancers, etc.) ainsi que pour l'amélioration de la santé psychologique (*Institut national de la santé et de la recherche médicale. Activité physique : contexte et effets sur la santé. Expertise collective, Paris, Éd. Inserm, 2008*).
- **Pratiquer des mobilités actives** peut ainsi contribuer à atteindre les niveaux d'activité physique recommandés par l'OMS : 30 minutes par jour, au moins 5 jours par semaine. (*Audrey et al., 2014 ; Donaire-Gonzalez et al., 2015 ; Wanner et al., 2012*).
- **La marche est une forme universelle d'activité physique facile à promouvoir**, indépendamment du sexe, du groupe ethnique, de l'âge, de l'éducation ou du niveau de revenu car elle ne nécessite aucun équipement et aucune compétence particulière (*Lee et Buchner 2008*).

## 4. Données probantes sur les déterminants de santé retenus

### Amélioration de la qualité de l'air:

- Selon les derniers inventaires d'émissions nationaux (*CITEPA, 2016*), **la pollution atmosphérique est majoritairement émise par les activités humaines** : production et consommation d'énergies fossiles (industries, transports routier, maritime, aérien, ...), chauffage au bois et brûlage de végétaux à l'air libre, épandages agricoles...
- **La pollution atmosphérique est responsable de nombreux impacts sanitaires**, notamment de maladies respiratoires et cardiovasculaire, mais également du plus faible poids à la naissance (*Stieb, Chen, Maysoon, & Judek, 2012*). Une étude récente de Santé Publique France estime que 48 000 décès prématurés pourraient être évités en France, en suivant le scénario « sans pollution atmosphérique » due aux particules fines de diamètre inférieur à 2,5 microns (*Pascal et al., 2016*).
- Cette étude indique que ce facteur environnemental a un **impact majeur sur la santé des habitants que ce soit en zone urbaine ou en zone rurale** ; même si les premiers exposés sont les habitants des villes, **le transport des polluants dans l'atmosphère n'épargne pas les zones plus rurales.**

## 5. Un parti pris: s'appuyer fortement sur la parole des populations (usagers actuels ou potentiels) pour estimer les impacts sur la santé

Le lancement d'une démarche d'Évaluation d'Impact en Santé représente une dynamique collective où **tous les points de vue sont pris en compte**. La démarche implique ainsi une participation active de la population.

L'objectif est de créer des instances d'expression, de débats et de réflexions pouvant fournir un point de vue qualitatif des impacts pressentis du projet de PMRru.

Au cours de la démarche, l'enjeu a donc été de mobiliser des publics illustrant la diversité des situations des difficultés de mobilité :

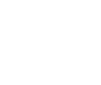
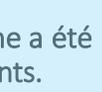
- En allant dans la proximité des territoires : des ateliers qui se sont tenus dans différents secteurs géographiques
- En s'appuyant sur les partenaires connaissant bien ces populations (centres sociaux, associations...), pour identifier et mobiliser les publics cibles.

Le dispositif de participation des usagers a été validé lors du premier comité de suivi du 26 juin 2019. Il était ambitieux, avec l'objectif d'organiser et animer 8 réunions entre juillet et septembre 2019.

Grâce à la forte mobilisation des partenaires locaux, un des succès de la démarche a été de pouvoir tenir ce calendrier, avec au final de l'ordre d'une centaine de participants.

NovaScopia a animé 8 ateliers entre juillet et septembre. Ces ateliers ont permis de mobiliser une diversité de participants « usagers/publics cibles », mais également des participants « partenaires ».

Au total, 8 ateliers organisés avec la diversité souhaitée en termes de publics et sujets abordés

N° atelier	Date	Lieu	Structure relais	Participant Usager	Participant Partenaire
N° 1	25/07	Ruffec	 Chantier d'insertion	 30-50 ans	Uniquement des usagers
N° 2	13/09	Ruffec	 YRC CHARRETTE	 18-25 ans	Uniquement des usagers
N° 3	16/09	Courcôme	Ville de Courcôme	 50-70 ans	 Des usagers et le maire/adjoint
N° 4	16/09	Villefagnan	 Mona Lisa		 Uniquement des élus
N° 5	17/09	Mansle	 Maison départementale des solidarités du Ruffécois	 70-85 ans	 Des usagers et une majorité de partenaires
N° 6	17/09	Ruffec	 La Thygalide	 25-70 ans	 Des usagers et quelques partenaires (conducteur du Rurabus...)
N° 7	25/09	Condac	 EMMAÛS Solidarité	 25-60 ans	 Double casquette usager/partenaire
N° 8	25/09	Mouton	 E.I.D.E.M	 45-65 ans	 Double casquette usager/partenaire

## 6. Méthode d'estimation des impacts utilisée

- L'estimation des impacts a porté sur 8 actions du PMRu. Dans le cadre de l'analyse (partie suivante), est rappelé en introduction de chaque action la fiche-action qui figure dans le projet final du PMR; au stade des ateliers, dans la mesure où ce document n'était pas encore finalisé, les actions ont été présentés aux participants de manière plus succincte par écrit, mais avec la même teneur.
- Pour chacune des 8 actions du PMR analysées, l'estimation des impacts s'appuie:
  - **Sur les apports transversaux des 8 ateliers de travail organisés dans le cadre de l'étude.** Les contributions des participants à différents ateliers se complétant ou se recoupant la plupart du temps. En cas de points de vue divergents selon les profils de participants, les différences sont signalées dans l'analyse.
  - **Des apports de littérature ou d'analyse documentaire,** permettant de compléter, confirmer ou nuancer les analyses des ateliers; à noter qu'une partie seulement de ces apports sont intégrés dans la partie « analyse », car l'analyse documentaire a également servi à alimenter les recommandations (cf. partie 4).

## 6. Méthode d'estimation des impacts (suite)

Dans le cadre des ateliers, le travail conduit avec les participants **s'est déroulé en 3 temps, permettant une entrée progressive dans des questionnements pouvant souvent considérés comme complexes:**

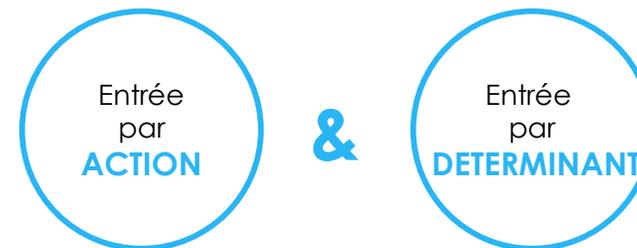
- **1<sup>er</sup> temps:** expression libre des participants sur leur perception des enjeux de santé les concernant, à titre individuel et sur leur territoire.

2ème temps : sur les actions du PMRu les concernant: quel intérêt exprimé pour cette action ? Quelle projection de leur part sur un usage possible, à quelles conditions ?

- En effet, en amont de l'analyse des impacts possibles de chaque action sur les déterminants de santé, celle de **l'effectivité prévisionnelle des usages attendus apparaît comme un préalable essentiel.**
- Ce point de vue, transversal aux différents ateliers, est celui des publics potentiels des offres proposées, dissocié du point de vue des acteurs institutionnels présents aux ateliers.

3ème temps : le point de vue sur les impacts potentiels des actions sur les 4 déterminants de santé:

- Dans un dernier temps, l'idée était d'amener les participants à se prononcer sur les impacts potentiels des actions sur leur santé, à travers le prisme des 4 déterminants sélectionnés.



## LES RESULTATS DE L'EVALUATION DES IMPACTS

1. Perception de la santé par les participants aux ateliers.
2. Résultats de l'estimation d'impacts pour les 8 actions.
3. Analyse transversale (effectivité possible des actions, par déterminants de santé)



NOVASCOPIA



## 2. Résultats de l'estimation d'impacts pour les 8 actions du PMR

- Ces résultats sont présentés par la suite selon une structure similaire:
  - **Première page : tableau reprenant la fiche-action faisant l'objet de l'estimation prévisionnelle des impacts.**
  - **Deuxième page: analyse à partir des apports des ateliers et de l'analyse documentaire** (intérêt/envie exprimée par les participants d'utiliser l'offre ou le service proposé par l'action; points positifs/conditions de réussite/freins anticipés; point de vue sur l'impact possible de l'action sur les 4 déterminants de santé):
    - À noter que des verbatims des ateliers sont intégrés (*« en italique »*).

## 2. Résultats de l'analyse: action « organiser le covoiturage solidaire »

Rappel de l'action telle que présentée dans le PMRu

Levier	3 – Transports collectifs et intermodalité
Objectifs	Partage les véhicules se déplaçant su le territoire
Action	Organiser le covoiturage solidaire
Description	<p>Afin de sécuriser l'auto stop, des points d'arrêt seront matérialisés dans les bourgs (type totem), les chauffeurs volontaires pourront s'inscrire en mairie (immatriculation du véhicule) et recevront un macaron à apposer sur le pare-brise. Les personnes souhaitant être transportés s'inscriront en mairie et recevront un dispositif de reconnaissance (brassard, macaron).</p> <p>Au point d'arrêt les auto stoppeurs pourront indiquer leur destination avec un panneau mis à disposition en mairie au moment de l'inscription.</p>
Emprise géographique	PETR
Pilote	Autorité organisatrice de la mobilité (à définir)
Partenaires	Collectivités
Calendrier de mise en œuvre	2019
Indicateurs de suivi	Nombre de personnes ayant utilisé le dispositif

## 2. Résultats de l'analyse: action « organiser le covoiturage solidaire »

### Estimation des impacts potentiels

Intérêt / envie d'y recourir: des retours contrastés:

- Un intérêt de la part d'une partie des potentiels passagers, qui n'ont pas de voiture / peu de moyens.
- Avec une réserve de la part des jeunes femmes

Points positifs mis en avant :

- Action qui peut aider les gens qui n'ont pas le permis, pas de voiture, peu de revenus.

Commentaires sur les conditions de mise en œuvre : les participants disent avoir besoin de :

- Être rassuré sur la provenance de la personne, savoir et faire savoir qu'on peut remonter jusqu'au propriétaire du véhicule/jusqu'au co-voitureur.
- Avoir la possibilité de s'inscrire ailleurs qu'en mairie (« Chrysalide »).
- Penser à autre chose qu'un brassard comme moyen de contact / identification : carte, appli sur le téléphone.
- Ne pas parler d'auto-stop mais de co-voiturage (renvoie une autre image, plus positive).

Freins possibles : les freins potentiels évoqués sont les suivants :

- Pour les passagers et les conducteurs : le sujet de la confiance/de la sécurité, pour les femmes notamment. « Parfois il y a des gens qui co-voiturent parce qu'ils s'ennuient et parce qu'ils cherchent les problèmes, il faudrait être sûr que ce n'est pas eux qu'on prend en stop ».
- Pour les conducteurs : cette action semble assez peu intéressante pour la plupart des conducteurs qui perçoivent ça comme une contrainte. « si on a une voiture on n'a pas envie de dépendre des horaires des autres ». La question du dédommagement est évoquée.
- Pour les passagers : la peur d'être dépendant d'une tierce personne « on peut trouver quelqu'un pour l'aller, mais pour le retour ? ». « c'est une question de mentalité. Le co-voiturage est beaucoup moins évident en milieu rural qu'en milieu urbain ».

Synthèse des ateliers sur les impacts possibles sur les déterminants de santé:

Déterminant	Impact	Illustration
Accessibilité aux services	++	« cela permettrait à des gens d'aller faire leurs courses, de se rendre à des rendez-vous »
Mobilités actives	+	« Cette action d'une certaine façon favorise la marche, car il faut aller jusqu'au totem de rencontre pour être pris en stop »
Qualité de l'air	+	« cela permet d'avoir moins de véhicule au global sur la route, donc moins de pollution »
Solidarités locales	+	« cela permet de sortir de l'isolement » « voir la famille c'est bien mais c'est bien aussi d'avoir une vie sociale, même pendant un petit moment, le temps d'un trajet »

Des apports documentaires qui confirment des impacts positifs attendus (éléments issus de l'étude nationale sur le co-voiturage de courte distance, ADEME, 2015):

- On note une répartition très homogène des co-voitureurs par tranches d'âges jusqu'à 55 ans, et un décrochage au-delà avec une pratique de covoiturage plus faible.
- Parmi les principales motivations au co-voiturage de proximité, sont mis en avant, outre les aspects financiers, la recherche du lien social : elle n'est pas la plus intuitive, mais la convivialité est une motivation forte. Elle est d'ailleurs surtout mise en avant par ceux qui covoiturent (enquêtes auprès des pratiquants) que ceux qui ne covoiturent pas ou qui covoiturent peu (enquêtes auprès des inscrits à des plates formes de covoiturage).
- Dans le territoire de l'Arc Jurassien, il est estimé que « la mise en place du dispositif de covoiturage a permis de diminuer d'environ un tiers les émissions atmosphériques liées au trafic sur les trajets domicile/travail des covoitureurs historiques et récents, dont 1 228 tonnes de CO2 par an ».

## 2. Résultats de l'analyse: action « création d'un garage solidaire »

Rappel de l'action telle que présentée dans le PMRu

Levier	4 – Les nouvelles mobilités pour tous
Objectifs	Permettre aux plus démunis de pouvoir se déplacer
Action	Création d'un garage solidaire
Description	Création d'un garage solidaire avec présence d'un mécanicien permanent salarié du centre social. Objectifs : apprendre aux plus démunis à identifier les problèmes éventuels de leur véhicule et à apporter la réponse nécessaire (ampoules, essuie-glace, pression des pneus, etc.), apporter des rudiments de mécanique, mettre à disposition un atelier avec encadrement du mécanicien permanent, ouvrir un tiers-lieu d'échanges.
Emprise géographique	CC Coeur de Charente
Pilote	CSC de Mansle
Partenaires	Collectivités
Calendrier de mise en œuvre	2019 - 2022
Indicateurs de suivi	Fréquentation du garage solidaire

## 2. Résultats de l'analyse: action « création d'un garage solidaire »

### Estimation des impacts potentiels

**Intérêt / envie d'y recourir:** très majoritaire, parmi les participants propriétaires d'une voiture, et notamment:

- ceux avec des moyens réduits / les femmes actives, en recherche d'emploi.
- Exceptions: quelques personnes qui savent déjà se débrouiller, sont déjà en relation avec un garagiste.

#### Points positifs mis en avant :

- Réduire le coût d'entretien/de réparation de la voiture : « sans voiture on ne peut plus rien faire » ; « on ira volontiers, c'est intéressant surtout si on ne doit payer que les pièces ».
- Cela constitue une nouvelle façon de faire réparer sa voiture : en accumulant de nouvelles connaissances ; « apprendre à faire soi-même » ; « en tant que femme ne plus se retrouver dans le situation de pauvre femme esseulée en panne sur le bord de la route »
- Cela permettrait de mieux entretenir les véhicules, donc de conduire avec plus de sécurité, et de polluer moins
- Cela permettrait également de rencontrer de nouvelles personnes

**Commentaires sur les conditions de mise en œuvre :** différents points sont évoqués, notamment :

- Une attention particulière à apporter au choix de la localisation du ou des garages : vers Emmaüs ? Ou zone de Longchamps vers le nouveau Lidl ?
- Il faut bien estimer le nombre de garagistes disponibles, les délais d'attente potentiels « il faudrait plusieurs garages, plusieurs garagistes »
- Il s'agit également de prévoir, en cas de délai d'attente important avant réparation du véhicule, des solutions alternatives : prêt de vélo, de véhicule, co-voiturage...
- Il est important de se sentir bien accueilli dans ce garage « de se sentir en confiance »

**Freins possibles :** certains freins sont évoqués :

- Un risque de concurrence avec les garagistes
- Un risque que certaines personnes profitent du système et que celles qui en ont vraiment besoin soient mises de côté
- Certains peuvent percevoir ce projet comme une perte de temps par certains « je sais déjà faire »

Synthèse des ateliers sur les impacts possibles sur les déterminants de santé:

Déterminant	Impact	Illustrations
<b>Accessibilité aux services</b>	+	Il y a un double impact : D'une part, cela permet l'accessibilité au service « garage » en lui-même, et d'autre part cette action permet de pouvoir utiliser sa voiture, essentielle pour accéder aux services.
<b>Mobilités actives</b>	=	
<b>Qualité de l'air</b>	++	« Sur le territoire, il y a un vraie problématique de pollution des véhicules peu entretenus ». « avec un entretien plus régulier facilité par le garage solidaire on aurait une meilleure qualité de l'air »
<b>Solidarités locales</b>	+	« on s'entraide, on aide de nouvelles personnes » « cela permet de développer les échanges locaux »

Des apports documentaires qui confirment l'impact positif attendu d'un entretien des voitures sur la qualité de l'air:

- L'état d'entretien d'un véhicule influe sur sa production de CO2 et autres polluants. En effet, un véhicule performant va avoir moins besoin de carburant pour fonctionner (notamment: changement régulier et gonflage régulier des pneus, réalisation de la vidange selon les préconisations du carnet d'entretien...).
- Un véhicule mal entretenu peut provoquer une surconsommation de carburant jusqu'à 25 %. Par exemple, un filtre à air encrassé fait consommer 3 % de plus. (« Etude Que Choisir, 10 règles pour consommer moins de carburants, 2018 »).

## 2. Résultats de l'analyse: action « amélioration de l'offre « Rurabus »

Rappel de l'action telle que présentée dans le PMRu

Levier	3 – Transports collectifs et intermodalité
Objectifs	Développer l'offre de soutien à la mobilité Rurabus sur Val de Charente
Action	Amélioration de l'offre de soutien à la mobilité « Rurabus »
Description	<p>La typologie des personnes utilisant le Rurabus en limite son utilisation. Une réflexion sur l'information et la communication de l'offre de service Rurabus auprès des diverses populations est à mener pour en améliorer l'accessibilité.</p> <p>Par ailleurs, l'impossibilité actuelle du Rurabus à proposer son service en journée complète et continue sur l'ensemble de la semaine est un frein majeur à de nombreux déplacements, et notamment ceux à caractère professionnel.</p> <p>Ce service discontinu handicap celui-ci et ne lui permet d'être identifié comme une ressource permanente accessible à tous.</p> <p>Une réflexion pour tendre vers un service régulier, en journées complètes, avec une amplitude horaire plus étendue, devrait être envisagée.</p>
Emprise géographique	Communauté de communes de Val de Charente
Pilote	Espace Socioculturel Val de Charente « La Chrysalide ».
Partenaires	
Calendrier de mise en œuvre	2019 - 2022
Indicateurs de suivi	Fréquentation du Rurabus

## 2. Résultats de l'analyse: action « amélioration de l'offre « Rurabus »

### Estimation des impacts potentiels

Intérêt / envie d'y recourir: un intérêt majoritaire, essentiellement parmi les personnes sans voiture :

- notamment pour le côté « porte à porte » et horaires adaptables, sous réserve d'élargir les horaires.

#### Points positifs mis en avant :

- Un prix considéré comme raisonnable (gratuité pour bénéficiaires du RSA) pour une majorité des personnes interrogées.
- Le service porte à porte intéresse les gens: « *il permettrait de toucher des personnes habitant dans des villages isolés, qui ne sont pas desservis par les bus* »
- Aide à la mobilité : permettrait pour des personnes qui n'ont pas de bus aux horaires adaptés d'optimiser les temps de trajet
- Une convivialité dans le service existant « *Des chauffeurs aimables et engageants* ».

Commentaires sur les conditions de mise en œuvre : différentes idées sont évoquées :

- Faire connaître le dispositif « *je ne sais pas comment ça fonctionne* »; « *Je le vois passer devant chez moi mais je ne l'utilise pas* »; « *Ah, c'est le bus pour aller à Angoulême pour 1€ ?* ».
- Élargir le périmètre - Élargir les horaires - Pouvoir prévenir moins en avance.
- Anticiper la question du volume de passagers : « *Combien de personnes peuvent le prendre en même temps ?* » « *si trop de personnes demandent le rurabus, comment les horaires/la rapidité sont impactés ? Fiabilité ? comment concilier les différents horaires ?* »

#### Freins possibles :

- Un dispositif globalement peu connu et qui est, dans l'esprit des personnes interrogées l'identifiant, à destination des seniors.
- Une amplitude horaire qui n'est aujourd'hui pas adaptée « *Moi, j'aime faire mes démarches administratives le matin* » ; « *Les horaires sont inadaptés pour se rendre au travail ou même au marché* », « *Il faut prévoir ses trajets 48h à l'avance ce qui limite les possibilités de déplacement imprévu* »
- Des usagers qui, lorsqu'ils ont des voitures, n'envisagent pas d'utiliser le Rurabus.

#### Synthèse des ateliers sur les impacts possibles sur les déterminants de santé:

Déterminant	Impact	Illustration
<b>Accessibilité aux services</b>	++	Cela permettrait à des personnes sans voiture/peu mobile d'accéder aux services
<b>Mobilités actives</b>	+	Indirectement; cette action incite certaines personnes isolées à se déplacer car même si le Rurabus vient les chercher devant chez elles, les personnes sortent, bougent...
<b>Qualité de l'air</b>	=	Pour les personnes qui utilisent / utiliseraient le Rurabus : pas / peu d'effet de substitution à l'usage de la voiture individuelle.
<b>Solidarités locales</b>	+	Les gens se rencontrent, cela permet aux personnes isolées de recréer du lien social, le temps d'un trajet.

## 2. Résultats de l'analyse: action « création d'une plateforme dédiée à la mobilité »

Rappel de l'action telle que présentée dans le PMRu

Levier	2 – Communication, accompagnement, sensibilisation
Objectifs	Faire connaître les offres de mobilité existantes sur le territoire
Action	Création d'une plateforme dédiée à la mobilité
Description	Mise en place d'une plateforme numérique coordonnée par un animateur, dont la mission sera de répondre aux besoins des habitants, de recenser et de faire connaître les offres existantes.
Emprise géographique	PETR
Pilote	PETR
Partenaires	Collectivités
Calendrier de mise en œuvre	2019 - 2021
Indicateurs de suivi	Délibération de prise de compétence

*NB: dans le cadre des ateliers, et pour expliciter le principe de l'action par rapport à un dispositif déjà existant sur le territoire, la présentation de la plate-forme numérique envisagée a été faite en référence à la plate-forme « mobilité insertion » et le rôle déjà existant du conseiller mobilité d'Emmaüs Ruffec. Les participants se sont donc aussi positionnés par rapport à ce dispositif, que certains connaissaient, voire avaient déjà utilisé, et d'autres non.*

## 2. Résultats de l'analyse: action « création d'une plateforme dédiée à la mobilité »

### Estimation des impacts potentiels

**Intérêt / envie d'y recourir:**

. En ce qui concerne le dispositif Emmaüs existant, un intérêt (notamment de la part des personnes avec une problématique de mobilité (panne de voiture, en train de passer le permis...)); en ce qui concerne la plateforme numérique, un retour mitigé, renvoyant à un rapport plus global de chaque participant au numérique comme solution de service.

**Points positifs mis en avant :**

- Le dispositif Emmaüs existant : indispensable pour certains, « cela donne la possibilité d'avoir un véhicule pour aller travailler »
- La plateforme numérique: elle serait pratique pour se renseigner « pour avoir quelqu'un à l'écoute »

**Commentaires sur les conditions de mise en œuvre :**

- Pour la plateforme numérique, il faut accompagner les gens à se connecter, mener un travail de pédagogie, de formation (voir si lien possible avec l'action « MSAP itinérante » ?)

**Freins possibles :**

- En ce qui concerne la plateforme, des freins en lien avec l'accès au numérique :
  - Une part importante de la population pour laquelle internet reste un concept très abstrait.
  - Le fait de mettre en place une plateforme effraie : cela évoque pour certains une mise à distance des usagers; « on risque de « perdre » certains publics »
- En ce qui concerne le service Emmaüs en lui-même, des freins sont évoqués :
  - Un manque de communication
  - Des contraintes au niveau des assurances : « quand on nous prête une voiture, assurance minimale »
  - Une location possible uniquement pour le professionnel : il faudrait étendre ça au familiale, loisir, culturel...
  - Un parc automobile limité.

**Synthèse des ateliers sur les impacts possibles sur les déterminants de santé:**

Déterminant	Impact	Illustration
Accessibilité aux services	++	« cela facilite les déplacements, pour aller au travail, faire ses courses... »
Mobilités actives	=	
Qualité de l'air	=	
Solidarités locales	+	Cela permet d'avoir quelqu'un à l'écoute, qui peut échanger

## 2. Résultats de l'analyse: action « création d'une MSAP itinérante »

Rappel de l'action telle que présentée dans le PMRu

Levier	6 – Accès aux services et itinérance
Objectifs	Permettre aux personnes les moins mobiles d'avoir accès à leurs droits
Action	Création d'une MSAP itinérante
Description	Acquisition d'un véhicule destiné à se rendre dans les secteurs où vivent des personnes peu mobiles, avec un agent formé par les opérateurs (CAF, Pôle emploi, CPAM, CARSAT, MSA,...) aux démarches en ligne. Ce véhicule s'arrêtera dans les lieux identifiés suite à l'enquête sur les besoins auprès des habitants des zones situées à plus de 15 minutes des principaux pôles de services (Ruffec et Mansle).
Emprise géographique	PETR
Pilote	Emmaüs Ruffec
Partenaires	Opérateurs MSAP
Calendrier de mise en œuvre	2019 - 2020
Indicateurs de suivi	Fréquentation de la MSAP

*NB: dans le cadre des ateliers, et en fonction des évolutions sur la dénomination de l'action, le bus « MSAP: Maison de Services Au Public » a aussi été présenté comme un bus « France Services ». Ceci n'a cependant rien changé quant à la présentation du contenu attendu de l'action.*

## 2. Résultats de l'analyse: action « création d'une MSAP itinérante »

### Estimation des impacts potentiels

**Intérêt / envie d'y recourir: un intérêt pour certains publics uniquement :**

- Les personnes isolées, âgées, peu mobiles, peu autonomes en ce qui concerne les démarches administratives (impôts...)

**Points positifs mis en avant :**

- L'aspect itinérant est vraiment intéressant, à coupler avec d'autres démarches similaires (par exemple : mettre le même jour que la permanence épicerie EIDER ?)
- « *cela répondrait à un vrai besoin* ».

**Commentaires sur les conditions de mise en œuvre :** différentes conditions sont évoquées :

- Les horaires, la fréquence, le rayonnement
- La disponibilité de l'agent
- La capacité de l'agent formé à répondre aux différents thèmes / questions: « *quand on va à la CAF on attend, c'est compliqué, mais on sait qu'on ressortira avec des réponses à nos questions* ».

**Freins possibles :**

- « *Pour certaines personnes aller dans le village n'est pas suffisant, il faudrait aller chez les personnes, dans le logement.* »
- Des débats autour de la répartition des rôles « *c'est aux mairies de faire ça, avec ce bus on va enlever le dernier rôle des petites mairies* ».

Synthèse des ateliers sur les impacts possibles sur les déterminants de santé:

Déterminant	Impact	Illustration
<b>Accessibilité aux services</b>	++	C'est la mobilité inversée « cela permet d'amener certains services aux gens »
<b>Mobilités actives</b>	+ -	Un impact sur les mobilités actives contrasté : - certaines personnes qui ne seraient pas sorties de chez elles du tout vont « sortir » pour aller à la MSAP dans leur village. - Mais d'autres personnes qui seraient allées plus loin, et donc se seraient déplacées plus, vont finalement se déplacer moins.
<b>Qualité de l'air</b>	=	
<b>Solidarités locales</b>	=	

## 2. Résultats de l'analyse: action « faciliter l'accès aux dépistages de l'EHPAD »

*NB: il s'agit ici d'une action qui viserait à pérenniser et développer une action déjà engagée par l'EHPAD de Ruffec. Dans le cadre des ateliers, l'action a été présentée avec le support suivant:*

- De quoi s'agit-il ?

L'objectif : Permettre à plus de personnes de profiter des dépistages pour les maladies neurologiques, au sein d'un EHPAD du territoire.

Comment ?

- Des navettes de rabattement récupèrent les personnes concernées pour les emmener directement dans l'EHPAD, puis les raccompagner à domicile.
- Il faudra s'inscrire au préalable auprès des EHPAD.

## 2. Résultats de l'analyse: action « faciliter l'accès aux dépistages de l'EHPAD »

### Estimation des impacts potentiels

**Intérêt / envie d'y recourir: une action plutôt orientée vers les publics séniors**

- Mais un intérêt de penser l'action plus largement en l'étendant aux « précaires non mobiles »

**Points positifs mis en avant :**

- Cette action permettrait un dépistage accessible financièrement.
- En touchant les personnes les plus concernées.

**Commentaires sur les conditions de mise en œuvre :** différentes conditions sont évoquées :

- Pour communiquer et faire accepter le dépistage : Il faudrait travailler avec les médecins généralistes, mais également voir comment toucher les personnes sans suivi (ni médecin généraliste, ni aide à domicile...).
- Pour organiser le déroulé du dépistage en lui-même : voir comment faire avec les personnes très dépendantes qui ne peuvent pas rester seule même pendant le temps d'un dépistage.
- Pour aller chercher les usagers : organisation de navettes pour aller chercher les personnes et les ramener.
- L'EHPAD est très connoté négativement pour certains : un enjeu de changement d'image / de changement de localisation de l'action / de communication

**Freins possibles :**

- L'EHPAD est associé à une image négative
- Un risque de concentration territoriale des actions.

**Synthèse des ateliers sur les impacts possibles sur les déterminants de santé:**

Déterminant	Impact	Illustration
<b>Accessibilité aux services</b>	++	Cette action permet de rendre des services de santé accessibles à une partie de la population
<b>Mobilités actives</b>	=	
<b>Qualité de l'air</b>	=	
<b>Solidarités locales</b>	=	

**Une étude récente nationale qui confirme la problématique à traiter de l'image des EHPAD:**

Selon le « *Baromètre santé 360 d'Odoxa, 2017* »:

- 56% des Français ont une mauvaise image en général des EHPAD.
- Notamment parce que 84% estiment qu'ils manquent de moyens par rapport à leurs missions.

## 2. Résultats de l'analyse: action « mise à disposition de chauffeurs »

Rappel de l'action telle que présentée dans le PMRu

Levier	4 – Les nouvelles mobilités pour tous
Objectifs	Permettre aux personnes possédant un véhicule, mais ne l'utilisant plus, de se déplacer avec
Action	Mise à disposition de chauffeurs
Description	<p>Pour les personnes possédant un véhicule, mais ne pouvant plus l'utiliser, un chauffeur pourra être mis à disposition.</p> <p>Une fiche d'inscription disponible en mairie devra être remplie par la personne souhaitant être véhiculée (jour, heures de départ et de retour, destination,...).</p> <p>La mairie enverra le scan de la fiche à la structure mettant les chauffeurs à disposition pour prise en charge.</p>
Emprise géographique	PETR
Pilote	Conseil départemental de la Charente
Partenaires	Collectivités
Calendrier de mise en œuvre	2019 - 2022
Indicateurs de suivi	Nombre de demandes traitées

## 2. Résultats de l'analyse: action « mise à disposition de chauffeurs »

### Estimation des impacts potentiels

#### Intérêt / envie d'y recourir: un intérêt certain pour les publics pouvant en bénéficier

- Les personnes avec voiture, mais dans l'impossibilité de conduire (accident, ou conjoint conducteur décédé...)

#### Points positifs mis en avant :

- Cette action apporterait plus de flexibilité que le Rurabus
- Elle peut constituer une solution non seulement pour les malades mais également pour les aidants « *c'est bien, c'est aussi une solution pour les aidants* »
- C'est une solution qui plairait à toutes les personnes âgées attachées à leur voiture, mais qui ne peuvent plus la conduire.

#### Commentaires sur les conditions de mise en œuvre :

- Il faudrait que le coût pour l'utilisateur reste accessible « *que ce soit bien moins cher qu'un taxi* »
- Et qu'il y ait une définition précise des conditions d'accès à ce service: faudra-t-il apporter des « justifications » de la nécessité de faire appel à un chauffeur?

#### Freins possibles :

- Il faut avoir un véhicule : « *si on n'a pas de véhicule on ne peut pas utiliser cette solution* ».

#### Synthèse des ateliers sur les impacts possibles sur les déterminants de santé:

Déterminant	Impact	Illustration
<b>Accessibilité aux services</b>	++	Cette solution permet aux usagers d'accéder à des services
<b>Mobilités actives</b>	=	
<b>Qualité de l'air</b>	-	Un impact plutôt négatif dans la mesure où le chauffeur se déplace lui-même en voiture pour aller chercher la personne à conduire
<b>Solidarités locales</b>	-	Cela risquerait d'impacter les solidarités locales qui existent déjà.

## 2. Résultats de l'analyse: action « élaborer un schéma vélo sur la commune nouvelle de Courcôme »

Rappel de l'action telle que présentée dans le PMRu

Levier	5 – Les modes actifs de déplacements en proximité ou de rabattement
Objectifs	Favoriser les déplacements à pied et en vélo
Action	Élaborer un schéma vélo sur la commune nouvelle de Courcôme
Description	Afin de permettre aux habitants des communes fusionnées (Villegats et Tuzie) de se rendre au bourg de Courcôme en vélo, un schéma vélo permettra d'identifier les chemins ruraux et chemins d'exploitation permettant d'effectuer le déplacement en sécurité. Un balisage sera mis en place sur les chemins concernés.
Emprise géographique	Commune de Courcôme
Pilote	Commune de Courcôme
Partenaires	
Calendrier de mise en œuvre	2019 - 2020
Indicateurs de suivi	Approbation du schéma et balisage des chemins

## 2. Résultats de l'analyse: action « élaborer un schéma vélo sur la commune nouvelle de Courcôme »

### Estimation des impacts potentiels

Intérêt / envie d'y recourir: majoritaire, pour les déplacements « loisirs / sports »

- par les publics de tous les âges, également les seniors, avec ou sans voiture, qui ont envie de se déplacer pied ou à vélo pour le loisir

Points positifs mis en avant :

- Le balisage permet d'acter le partage de la route, c'est sécurisant « *Le développement des infrastructures pourrait permettre d'améliorer l'accès aux transports scolaires* »
- Cela permet de mieux faire connaître les itinéraires
- Le développement de parcours piétons/cyclistes pourrait être intéressant pour de courtes distances « *La marche est un moyen de préserver la santé* »; « *ça peut être dans la campagne, mais aussi des petits itinéraires au sein du village, notamment pour les plus âgés* ».

Commentaires sur les conditions de mise en œuvre : il s'agit de :

- Penser des itinéraires loisirs adaptés « *les cheminements : pour aller marcher / faire du vélo pour se faire plaisir* »
- Ne pas imaginer que les gens vont se déplacer de façon « utile » à pieds ou à vélo pour aller faire les courses (les courses de proximité : trop cher ; « *on prend la voiture pour aller à Lidl ou dans les grandes surfaces* »).

Freins possibles :

- Aujourd'hui de nombreuses routes du territoire sont inadaptées à la pratique du vélo :
  - « *la vitesse des voitures et des camions rend la pratique du vélo dangereuse* »
  - « *Certains villages ne disposent pas de trottoirs* »

Synthèse des ateliers sur les impacts possibles sur les déterminants de santé:

Déterminant	Impact	Illustration
Accessibilité aux services	=	
Mobilités actives	++	Un impact direct positif
Qualité de l'air	=	
Solidarités locales	+	Un impact positif dans la mesure où la pratique de la marche implique des rencontres, des créations/participations à des clubs de marches...

Des apports documentaires qui confirment l'impact positif attendu sur l'usage effectif du vélo du développement d'un itinéraire dédié et identifié:

- Des environnements « favorables aux cyclistes » s'appuient sur une diversité de services et solutions adaptées, notamment visant à réduire les risques de conflits avec d'autres formes de mobilités et les risques de blessures (*Teschke, Frendo et Shen: Bicycling crash circumstances vary by route type: a cross-sectional analysis. BMC Public Health. 2014*).
- Ainsi, il a été montré que la présence d'infrastructures (pistes, voiries) dédiées aux cyclistes augmente la pratique, et s'avère fondamentale pour encourager des cyclistes de tous niveaux d'âge et expérience (*National Association of City Transportation Officials. Global Street Design Guide. Island Press; 2016*).

### 3. Analyse transversale aux actions:

#### a) L'intérêt exprimé/la projection sur un usage possible par les publics visés:

Dans le tableau suivant, le point de vue, transversal aux différents ateliers, est celui des personnes rencontrées **correspondant à des publics potentiels des offres proposées** (dissocié du point de vue des acteurs institutionnels présents aux ateliers).

•Comme présenté dans l'approche méthodologique, il semble en effet important, **en amont de l'analyse des impacts possibles sur les déterminants de santé, d'analyser l'effectivité des usages pressentis.**

Parmi les huit actions présentées, trois actions sont bien comprises et suscitent un intérêt très **majoritaire** des personnes rencontrées. Ces dernières estiment qu'elle pourraient y recourir ou inciter un proche à y recourir. Il s'agit des actions :

- La création d'un garage solidaire
- La mise à disposition de chauffeurs.
- L'élaboration d'un schéma « vélo / marche » (exemple de Courcôme).

Deux actions sont bien comprises et suscitent un intérêt plus contrasté parmi les personnes rencontrées. Il s'agit des action suivantes :

- L'organisation du co-voiturage solidaire
- Amélioration de l'offre de soutien à la mobilité « Rurabus »

Enfin, trois actions suscitent majoritairement des difficultés de compréhension / projection; (notons qu'est en cause ici plutôt des questions de compréhension du contenu et des conséquences de l'action, que de question de refus ou d'un manque d'intérêt pour l'action) :

- La création d'une plateforme numérique dédiée à la mobilité
- La création d'une MSAP itinérante
- L'accès aux dépistages de l'EHPAD.

Actions/déterminant	Publics visés	Intérêt exprimé par les publics visés
Organiser le covoiturage solidaire	Jeunes en situation de précarité	+
Création d'un garage solidaire	Jeunes en situation de précarité	++
Amélioration de l'offre de soutien à la mobilité « Rurabus »	Seniors actuellement => élargissement vers actifs	+
Création d'une plateforme numérique dédiée à la mobilité	Jeunes en situation de précarité	?
Création d'une MSAP itinérante	Seniors	?
Accès aux dépistages de l'EHPAD	Seniors	?
Mise à disposition de chauffeurs	Seniors	++
Élaborer un schéma vélo sur la commune de Courcôme et plus largement favoriser la marche et le vélo sur le territoire	Tous profils d'usagers	++

### 3. Analyse transversale aux actions:

#### b) entrées par déterminant de santé

##### L'accessibilité aux services : impacts potentiels attendus

- **Globalement, les actions envisagées devraient avoir un impact potentiel positif sur l'accessibilité aux services**, ce qui est globalement rassurant sur le sens du PMRu, dans la mesure où cette notion est au cœur même des ambitions du Plan.
- La plupart des actions visent et devraient donc agir sur l'accessibilité aux services (sous réserve de l'effectivité du recours des publics visés):
  - **Faciliter la mobilité** (Rurabus, auto-stop, accompagnement à la mobilité, mise à disposition de chauffeur), *« Ça permettrait à des gens d'aller faire leurs courses »*
  - **Aider à l'entretien du principal moyen de transport** (garage solidaire) *« Oui, un impact car sans voiture on n'accède pas aux services »*
  - **Amener les services directement aux usagers** (MSAP itinérante, accès aux dépistages de l'EHPAD) *« ma voisine se déplace à pieds ou à vélo exclusivement. Quand a des rendez vous administratifs doit solliciter des gens. La MSAP lui apporterait de l'autonomie pour l'accès aux services ».*
- Dans le contexte rural du territoire, le schéma « vélos / marche », comme envisagé à Courcôme, est plus tourné vers l'activité physique / sport que sur l'accès aux services, commerces (*problème de distances trop grandes / transport de sacs de courses...*).

Actions/déterminant	Public	Accessibilité aux services
Organiser le covoiturage solidaire	Personne sans voiture/sans permis Peu de ressources	++
Création d'un garage solidaire	Toutes tranches d'âges, personnes avec voiture Peu de ressources	+
Amélioration de l'offre de soutien à la mobilité « Rurabus »	Toutes tranches d'âges Sans voiture	++
Création d'une plateforme dédiée à la mobilité	Personnes "connectées" (jeunes?)	++
Création d'une MSAP itinérante	Personnes isolées Peu mobiles	++
Accès aux dépistages de l'EHPAD	Personnes âgées dans un 1er temps	++
Mise à disposition de chauffeurs	Personnes avec voiture Accident temporaire / conjoint conducteur décédé	++
Élaborer un schéma vélo sur la commune de Courcôme et plus largement favoriser la marche et le vélo sur le territoire	Toutes tranches d'âges Personnes assez actives physiquement Pour le loisir	=

### 3. Analyse transversale aux actions:

#### b) entrées par déterminant de santé

##### Les mobilités actives: impacts potentiels attendus

- L'impact potentiel anticipé des actions sur les mobilités actives est globalement **assez mesuré, mais dans l'ensemble positif**:
- Cela s'explique notamment en raison du contexte territorial rural du Pays:
  - Avec des grandes distances qui ne peuvent pas se parcourir à pied ou à vélo
  - Avec des services de proximité qui coûtent plus chers que dans les grandes surfaces « *Il y a la question du prix : on pourrait faire les courses à proximité, éventuellement à pied, mais c'est plus cher* »
  - Et une dépendance à la voiture, des habitudes prises: « *parfois on pourrait se déplacer à pieds mais on a tellement pris l'habitude de prendre la voiture qu'on ne se dit plus qu'on va marche* »
- L'action : « **schéma vélo** » cible directement le déterminant « **mobilités actives** » avec un impact positif potentiellement fort:
  - Un balisage permettrait le partage de la route, qui aujourd'hui est par endroit inadaptée à la pratique des modes doux « *les cheminements seraient intéressants pour aller se promener pour se faire plaisir* »
- Par ailleurs, des actions peuvent agir avec une petite « intensité » sur les mobilités actives dans la mesure où elles peuvent permettre de faire sortir des personnes de chez elles, donc de se déplacer (MSAP itinérante, covoiturage solidaire, Rurabus) pour accéder aux services promus par les actions : « *Cela favorise la marche, il faut aller jusqu'au point de rencontre* »

Actions/déterminant	Public	Mobilités actives	
Organiser le covoiturage solidaire	Personne sans voiture/sans permis Peu de ressources	+	
Création d'un garage solidaire	Toutes tranches d'âges, personnes avec voiture Peu de ressources	=	
Amélioration de l'offre de soutien à la mobilité « Rurabus »	Toutes tranches d'âges Sans voiture	+	
Création d'une plateforme dédiée à la mobilité	Personnes "connectées" (jeunes?)	=	
Création d'une MSAP itinérante	Personnes isolées Peu mobiles	+	-
Accès aux dépistages de l'EHPAD	Personnes âgées dans un 1er temps	=	=
Mise à disposition de chauffeurs	Personnes avec voiture Accident temporaire / conjoint conducteur décédé	=	
Élaborer un schéma vélo sur la commune de Courcôme et plus largement favoriser la marche et le vélo sur le territoire	Toutes tranches d'âges Personnes assez actives physiquement Pour le loisir	++	

### 3. Analyse transversale aux actions:

#### b) entrées par déterminant de santé

##### Les solidarités locales: impacts potentiels attendus

- L'impact potentiel attendu des actions ressort comme globalement **positif**
- On peut noter que la question de l'impact du PMR sur le lien social et les solidarités locales ont constitué une dimension importante des échanges lors des ateliers, et ont émergé spontanément ; la question des apports possibles des actions sur le lien social apparaît forte pour les participants:
  - Une des problématiques soulignée par les usagers étant l'isolement de certaines personnes peu mobiles dans un contexte de ruralité important.
- Ainsi, la plupart des actions qui favorisent la mobilité, les rencontres... sont perçues comme allant dans le sens d'un développement des solidarités locales et du lien social: « *La mobilité, ça permet de sortir de l'isolement* » ; « *voir la famille c'est bien, mais c'est bien aussi d'avoir une vie sociale, même pendant un petit moment, le temps d'un trajet* » ; « *on peut faire de nouvelles rencontres, on s'entraide* »
- Une action ne semble pas favoriser les solidarités locales : la mise à disposition de chauffeurs: « *risque d'impacter les solidarités locales qui existent déjà* ».

Actions/déterminant	Public	Solidarités locales
Organiser le covoiturage solidaire	Personne sans voiture/sans permis Peu de ressources	+
Création d'un garage solidaire	Toutes tranches d'âges, personnes avec voiture Peu de ressources	+
Amélioration de l'offre de soutien à la mobilité « Rurabus »	Toutes tranches d'âges Sans voiture	+
Création d'une plateforme dédiée à la mobilité	Personnes "connectées" (jeunes?)	+
Création d'une MSAP itinérante	Personnes isolées Peu mobiles	=
Accès aux dépistages de l'EHPAD	Personnes âgées dans un 1er temps	=
Mise à disposition de chauffeurs	Personnes avec voiture Accident temporaire / conjoint conducteur décédé	-
Élaborer un schéma vélo sur la commune de Courcôme et plus largement favoriser la marche et le vélo sur le territoire	Toutes tranches d'âges Personnes assez actives physiquement Pour le loisir	+

### 3. Analyse transversale aux actions:

#### b) entrées par déterminant de santé

##### La qualité de l'air: impacts potentiels attendus

- L'impact potentiel des actions étudiées du PMR sur la qualité de l'air apparaît **assez mesuré** :
- Globalement, les participants estiment que le lien entre les actions envisagées et la qualité de l'air est peu évident: *« l'impact que l'on peut avoir localement, à notre échelle, est faible »*
- **« Le garage solidaire » ressort comme une action qui pourrait impacter favorablement la qualité de l'air:**
  - dans la mesure où de nombreux véhicules nécessitant un entretien plus régulier circulent aujourd'hui, et pourraient être mieux entretenus et polluer moins grâce à cette action *« Pour les personnes avec des vieux véhicules qui doivent avoir des entretiens réguliers... ça permettrait d'avoir un véhicule en meilleur état donc plus de sécurité et moins de pollution »*.
- D'autres actions peuvent agir avec une faible intensité sur la qualité de l'air dans la mesure où elles pourraient permettre de mutualiser les déplacements et de diminuer, en théorie, l'utilisation systématique des véhicules personnels (covoiturage solidaire) *« faire du co-voiturage permet d'avoir moins de voitures sur les routes, donc moins de pollution »...* mais, parmi les participants, les potentiels usagers sont généralement des personnes qui aujourd'hui ne sont pas conducteurs.
- Une action qui impacterait négativement la qualité de l'air « mise à disposition de chauffeurs » : dans la mesure où cela impliquerait le déplacement d'un chauffeur avec un véhicule propre jusqu'à l'usager potentiel *« Ca veut dire qu'on aurait chauffeur qui viendrait avec son véhicule chercher le véhicule de quelqu'un d'autre »*

Actions/déterminant	Public	Qualité de l'air
Organiser le covoiturage solidaire	Personne sans voiture/sans permis Peu de ressources	+
Création d'un garage solidaire	Toutes tranches d'âges, personnes avec voiture Peu de ressources	++
Amélioration de l'offre de soutien à la mobilité « Rurabus »	Toutes tranches d'âges Sans voiture	=
Création d'une plateforme dédiée à la mobilité	Personnes "connectées" (jeunes?)	=
Création d'une MSAP itinérante	Personnes isolées Peu mobiles	=
Accès aux dépistages de l'EHPAD	Personnes âgées dans un 1er temps	=
Mise à disposition de chauffeurs	Personnes avec voiture Accident temporaire / conjoint conducteur décédé	-
Élaborer un schéma vélo sur la commune de Courcôme et plus largement favoriser la marche et le vélo sur le territoire	Toutes tranches d'âges Personnes assez actives physiquement Pour le loisir	=

### 3. Analyse transversale : tableau de synthèse des impacts par déterminants de santé

Actions/déterminant	Profils émergents	Accessibilité aux services	Mobilités actives		Qualité de l'air	Solidarités locales
Organiser le covoiturage solidaire	Personne sans voiture/sans permis Peu de ressources	++	+		+	+
Création d'un garage solidaire	Toutes tranches d'âges, personnes avec voiture Peu de ressources	+	=		++	+
Amélioration de l'offre de soutien à la mobilité « Rurabus »	Toutes tranches d'âges Sans voiture	++	+		=	+
Création d'une plateforme dédiée à la mobilité	Personnes "connectées" (jeunes?)	++	=		=	+
Création d'une MSAP itinérante	Personnes isolées Peu mobiles	++	+	-	=	=
Accès aux dépistages de l'EHPAD	Personnes âgées dans un 1er temps	++	=	=	=	=
Mise à disposition de chauffeurs	Personnes avec voiture Accident temporaire / conjoint conducteur décédé	++	=		-	-
Élaborer un schéma vélo sur la commune de Courcôme	Toutes tranches d'âges Personnes assez actives physiquement Pour le loisir	=	++		=	+

## LES RECOMMANDATIONS

1. Approche d'ensemble et méthode d'élaboration des recommandations
2. Recommandations par action (contenu des recommandations/benchmark)
3. Synthèse des recommandations: tableau synoptique selon une grille action du « PMR / déterminants de santé »



NOVASCOPIA

# 1. Approche d'ensemble et méthode d'élaboration des recommandations

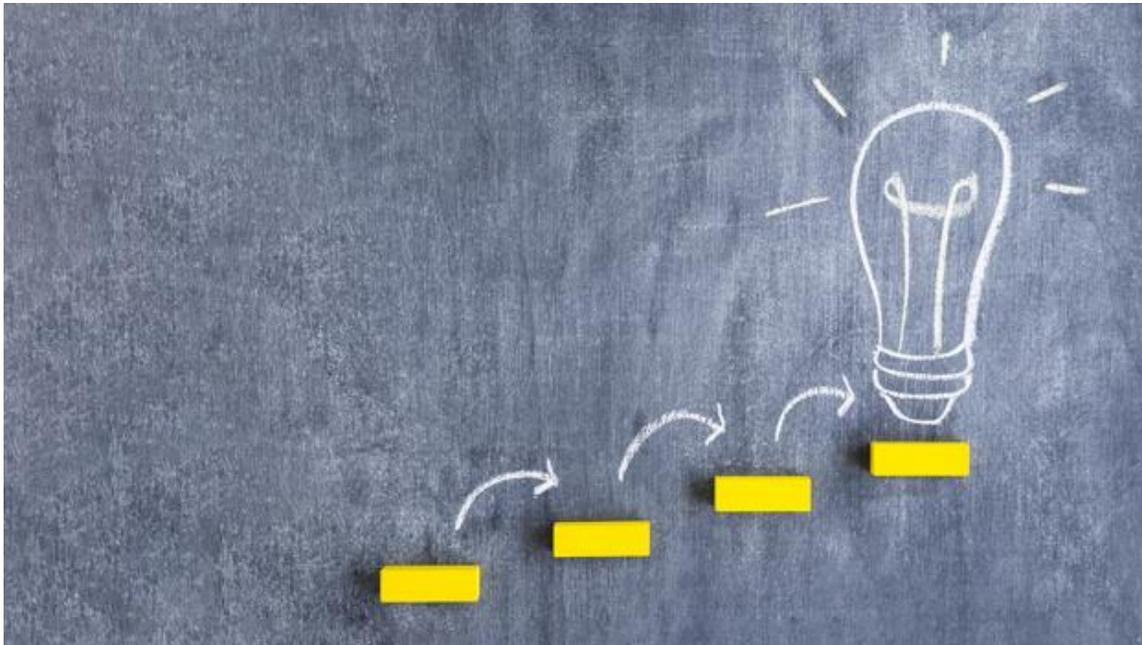
- Les recommandations formulées par la suite sont organisées **en fonction des 8 actions du PMR analysées**.
- Dans la logique des EIS, il s'agit aussi bien de formuler des recommandations visant à traiter des impacts négatifs anticipés (de fait très peu nombreux, on l'a vu dans l'analyse conduite) que d'optimiser les impacts positifs en termes de santé. **Dans le cas présent, la plupart des recommandations visent donc à optimiser les impacts considérés comme neutres ou déjà positifs.**
- **Les recommandations sont formulées au regard des actions du PMR telles que formulées dans les fiches actions** (et présentées dans le volet « analyse »). En d'autres termes, une partie des recommandations présentées par la suite peuvent rejoindre et conforter des réflexions déjà engagées par les partenaires pour mettre en œuvre les actions, mais qui ne figurent pas explicitement dans le programme d'actions du PMR.
- Nos recommandations sont issues à la fois :
  - Des pistes de propositions issues des travaux en ateliers partenariaux et lors des Comités de Suivi de l'EIS (en particulier le dernier Comité de Suivi le 12 novembre 2019 dédié à un travail collaboratif sur les recommandations).
  - L'analyse documentaire et littéraire: elle illustre largement les recommandations, à travers des exemples de benchmark.

# 1. Approche d'ensemble des recommandations formulées

Des recommandations selon deux perspectives : des pistes d'amélioration des actions du PMR, et des idées d'élargissement des actions

- Améliorations

pistes de recommandation pour faire évoluer les différents éléments de l'action



- Élargissement

pistes de recommandation qui va au-delà de l'action au sens strict



## 2. Recommandations par action: « organiser le covoiturage solidaire »



- *Rappel des commentaires sur les conditions de mise en œuvre :*
  - *Être rassuré sur la provenance de la personne, savoir et faire savoir qu'on peut remonter jusqu'au propriétaire du véhicule/jusqu'au co-voitureur.*
  - *Avoir la possibilité de s'inscrire ailleurs qu'en mairie (« Chrysalide »).*
  - *Penser à autre chose qu'un brassard comme moyen de contact / identification : carte, appli sur le téléphone.*
  - *Ne pas parler d'auto-stop mais de co-voiturage (renvoie une autre image, plus positive).*

5 recommandations:

### Pistes d'amélioration

- 1) **Elargir le lieu d'inscription** à d'autres endroits que la Mairie (Chrysalide)
- 2) Proposer un « **kit** » de **co-voiturage** (Imaginer un autre signe de reconnaissance que le brassard ; une carte délivrée par la mairie/la Chrysalide ?)
- 3) Pour identifier clairement où se rend le potentiel co-voituré: proposer une trame de « **fiche destination** »

### Pistes d'élargissement

- 4) Organiser des **temps de rencontre** pour les personnes inscrites dans ce dispositif pour créer du lien/de la confiance
- 5) Permettre la **diffusion de témoignages** d'utilisateurs (via la plateforme mobilité ?)

## 2. Recommandations par action: « organiser le covoiturage solidaire »

### Benchmark : L'autostop organisé au quotidien avec Rézopouce et la signalétique Ecov

Porteur : Parc Naturel Régional du Vercors

Localisation : Parc naturel régional du Vercors

Année de création : 2019

Objectif : Faciliter la pratique du covoiturage spontané

Description : Mise en place de station connectée (signalétique lumineuse et interactive) pour faciliter l'autostop en affichant des destinations de proximité

Cette solution permet de lutter contre l'autosolisme en facilitant la pratique du covoiturage spontané, de diminuer les pollutions atmosphériques locales, de lutter contre le réchauffement climatique et permet aux usagers de réaliser des économies sur leur budget transport/énergie.

Ce dispositif s'appuie sur les différents flux (pendulaire, étude, touristique, loisirs, etc) afin de valoriser les places disponibles dans les véhicules grâce à :

- la mise en relation sur les arrêts sur le pouce (en instantané avec la signalétique Rezo Pouce et les panneaux lumineux d'Ecov)
- ou par l'intermédiaire de l'application Rezo Pouce.
- L'abonnement gratuit sur Rezopouce.fr (ou via l'appli), permet de créer un réseau de conducteurs et d'autostoppeurs qui facilite et sécurise la pratique.



## 2. Recommandations par action : création d'un garage solidaire



### • Rappel des commentaires sur les conditions de mise en œuvre :

- Attention au choix de la localisation du garage : « vers Emmaüs ? Ou zone de Longchamps vers le nouveau Lidl ? »
- Le nombre de garagistes disponibles, des délais d'attente potentiels « il faudrait plusieurs garages, plusieurs garagistes »
- Si délai d'attente, avoir une solution alternative : prêt de vélo, de véhicule, co-voiturage...
- Se sentir bien accueilli dans ce garage, importance de se sentir en confiance

### 8 recommandations:

#### Pistes d'amélioration

- 1) Porter une attention à la **localisation** du garage/des garages : proximité de services...
- 2) Penser des actions/des évènements pour les **véhicules autres que les voitures** (cyclomoteur, vélo électrique, trottinette électrique...)
- 3) Imaginer un système de **location/mise à disposition d'un véhicule** pendant le temps de la réparation (Emmaüs ...)
- 4) Prévoir un **espace d'échanges physique** (espace café, bibliothèque d'échanges...) au sein du garage pour favoriser la convivialité

#### Pistes d'élargissement

- 5) Mesurer les effets du passage au garage sur la **consommation / pollution** (avant / après).
- 6) Proposer un « **diplôme** » de l'apprenti garagiste / un système de grades (« ceinture jaune »...).
- 7) Réalisation / diffusion de « **fiches pratiques** » pour **capitaliser (en lien avec plate-forme mobilité?)**.
- 8) Intégrer le garage solidaire dans un **circuit de consommation locale** : en échange de son aide, recevoir des bons de réduction/des bons d'achat pour des produits des commerçants locaux

## 2. Recommandations: création d'un garage solidaire

### Benchmark : « LE GARAGE MODERNE »

Porteur : association Le Garage Moderne

Localisation : Bordeaux

Année de création : 2003

**Objectif** : Le Garage Moderne est un garage associatif, mais également participatif et culturel.

**Description** : Depuis 2003, le bâtiment est occupé par l'association Le Garage Moderne. Les adhérents viennent y réparer leurs véhicules (auto, vélo) (...) assistés par des mécaniciens professionnels. C'est aussi un lieu d'échanges artistiques proposant des spectacles, des expositions et des performances variées.

Accompagnement par des mécaniciens dans les réparations, avec des explications adaptées au niveau de connaissance en mécanique voiture ou vélo.

*« Lieu de brassage, lieu de rencontres, lieu de diversité, le Garage Moderne est peu à peu devenu un endroit de passage incontournable du quartier de Bacalan accueillant des visiteurs du monde entier. »*

L'association est gouvernée par un Bureau composé de cinq personnes :

L'équipe de salariés est composée de 8 personnes (une coordinatrice, une agent d'accueil, 4 mécaniciens auto, 2 mécaniciens vélo, 1 comptable) et de deux services civiques.



Atelier Vélo

Entretien mon vélo, trouver un deux roues pas cher...

[En savoir +]



Atelier auto

Entretien ma voiture avec un mécano

[En savoir +]



Evénements

La vie culturelle au garage: Expos, concerts, soirées, Etc

[En savoir +]



Cantine associative

Le resto associatif du Garage Moderne

[En savoir +]



Les Ateliers Modernes

Les ateliers partagés du Garage Moderne

[En savoir +]

## 2. Recommandations: création d'un garage solidaire

### Benchmark : GARAGE SOLIDAIRE LA ROUE DE SECOURS - SOLIDARAUTO 25

**Porteur :** Association la Roue de Secours – Appartenance au réseau des garage solidaires Solidarauto

**Localisation :** Besançon

**Années de création :** 2017

**Objectif :** lever un frein à l'accès et au maintien à l'emploi et/ou à la formation pour une mobilité partout et pour tous / mobilité inclusive.

**Description :** Réparation de voitures à faible coût (36 €/heure) , vente de voitures (coût inférieur à 3000 €) et services intégrés à la plateforme de mobilité inclusive de la Roue de Secours.

Fonctionnement :

- Un service de réparation et vente de véhicules, ou les bénéficiaires accède au service sur prescription d'un travailleur social, réservé au public éligible .
- Les véhicules proposés à la vente sont issus de dons de particuliers, de collectivités, et d'entreprises et de professionnels
- Appartenance au réseau de garages solidaires Solidarauto

**Enjeux :** L'accès, l'entretien et la réparation liés à la voiture, sont des leviers incontournables à l'accès et au maintien dans l'emploi et sont aujourd'hui difficilement accessibles aux personnes les plus précaires

Cette solution permet :

- Des véhicules plus sûrs en termes de sécurité,
- De limiter le développement de garages clandestins,
- Une gestion des déchets plus responsable.
- La sécurisation des bénéficiaires en grande précarité, quant à leur achat et les réparations de leur véhicule
- L'accès et maintien dans l'emploi sur l'ensemble du territoire du département du DOUBS (hors Pontarlier)
- Une mobilité partout et pour tous



### Le garage solidaire qui éradique la mécanique de rue

Il y a un an, l'association les Cités d'or ouvrait son premier garage solidaire, Mobilhub, à La Courneuve. Au programme : réparations automobiles à prix mini, contrat d'insertion, etc.

[Lire plus tard](#) | [Actualité des PME](#) | [Twitter](#) | [Facebook](#) | [LinkedIn](#) | [Commenter](#)



## 2. Recommandations: amélioration de l'offre de soutien à la mobilité « Rurabus »



### • Rappel des commentaires sur les conditions de mise en œuvre :

- *Faire connaître le dispositif « je ne sais pas comment ça fonctionne »; « Je le vois passer devant chez moi mais je ne l'utilise pas »; « Ah, c'est le bus pour aller à Angoulême pour 1€ ? ».*
- *Élargir le périmètre - Élargir les horaires - Pouvoir prévenir moins en avance.*
- *Voir en termes de volume : Combien de personnes peuvent le prendre ? si trop de personnes demandent le rurabus, comment les horaires/la rapidité sont impactés ? Fiabilité ? comment concilier les différents horaires ?*

## 4 recommandations:

### Piste d'amélioration

- 1) Mode d'inscription/de réservation : développer une application/une **plateforme permettant de voir les trajets du Bus** : possibilité de s'inscrire moins de 48h à l'avance si inscription dans un trajet existant ?
- 2) Penser un **élargissement des horaires** et des jours (notamment samedi pour l'accès aux services).

### Pistes d'élargissement

- 3) Prévoir des **actions de communication spécifiques** pour changer l'image du Rurabus et attirer un autre public que le public séniors (« festibus ? », ); communiquer sur les atouts du Rurabus : accessibilité, possibilité de mettre son vélo dans le Rurabus...
- 4) (Re)penser le rôle du Rurabus en s'appuyant sur le lien entre chauffeur et usagers (**lien social**, vérifier chez les passagers qu'ils vont bien...)

## 2. Recommandations: amélioration de l'offre de soutien à la mobilité « Rurabus »

**Benchmark :** Padam Mobility - Transformer des systèmes rigides de routes fixes en réseaux dynamiques de courses à la demande - Engagés pour la mobilité partagée

**Porteur :** Padam Mobility

**Localisation :** France (Cherbourg, Île de France, Orléans Métropole, Padoue...)

**Année de création :** 2016

**Objectif :** faciliter le transport à la demande

**Description :**

Les applications et interfaces de management Padam Mobility sont conçues sur mesure en fonction des besoins définis par les clients.

- Les usagers réservent leurs trajets en temps réel.
- Les chauffeurs suivent l'évolution de leur itinéraire en fonction des réservations.
- Grâce à une interface de management dédiée, les opérateurs de transport supervisent les opérations et collectent de la donnée pour l'amélioration continue du service.



## 2. Recommandations: création d'une plateforme numérique dédiée à la mobilité

- *Commentaires sur les conditions de mise en œuvre :*
  - *Il faut accompagner les gens à se connecter, mener un travail de pédagogie, de formation (voir si lien possible avec l'action « MSAP itinérante » ?)*

## 3 recommandations:

### • Pistes d'amélioration

- 1) Penser une **démarche « Inclusion numérique »** – en lien avec le dispositif d'inclusion numérique porté par le département
- 2) Designer une **plateforme selon la logique « design de service »** permettant une entrée par public/usager.

### Pistes d'élargissement

- 3) Développer une **calculatrice de solutions de trajets**, incluant l'ensemble des solutions locales (notamment co-voiturage solidaire, rurabus...) permettant de mettre en perspective temps de trajet, coût du trajet, flexibilité, effets sur la santé (émissions de CO2, incitation à la marche...).

## 2. Recommandations: création d'une plateforme numérique dédiée à la mobilité

### Benchmark : Mobilités en Biovallée

**Porteur** : Communauté de Communes Val de Drôme

**Localisation** : Communauté de Communes Val de Drôme

**Année de création** : 2018

**Objectif** : En territoire rural, les distances engendrent une très forte dépendance à la voiture qui est facteur majeur de pollution. Posséder un véhicule est un budget élevé et les niveaux de rémunération sont peu élevés. Diminuer les voitures est un enjeu dans la lutte contre le réchauffement climatique. Ainsi l'objet de cette solution est d'utiliser tous les véhicules privés et publics pour répondre aux problèmes des collectivités ou usagers sur le sujet du premier et du dernier kilomètre en milieu rural.

### Description :

- **Application mobile** qui localise les moyens de transport disponibles (cars, trains, voitures privées ...), calcule des solutions et met en relation.
- **Stations de mobilité** qui sont des lieux connectés pour changer de moyen de transport. Elles sont adaptées aux besoins en utilisant et complétant les équipements existants (arrêts de car, gares ...). Equipées ad minima d'un anneau pour accrocher un vélo et d'un dispositif connecté de signalement stop ; ad maxima d'abris sécurisés et de bornes d'accès à l'application sans smartphone ou en zone blanche.



**Val de Drôme**  
en Biovallée



## 2. Recommandations: création d'une plateforme numérique dédiée à la mobilité

### Benchmark : Calculateur d'itinéraires multimodal – Optygo

**Porteur :** Entreprise Citiway

**Localisation :** Solution vendue à différents territoires (Alsace, Toronto...)

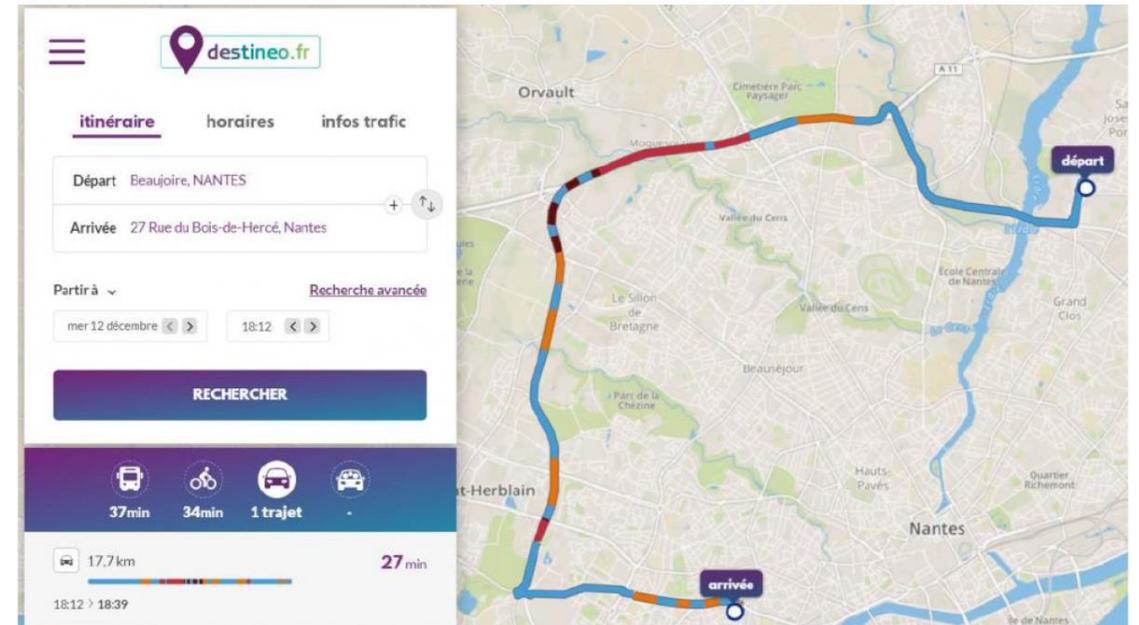
**Année de création :** 2001

**Objectif :** Proposer un calculateur d'itinéraire combinant différents modes de transports (publics et privés).

#### Description :

Calculateur d'itinéraires qui permet d'intégrer tous les modes de transports disponibles (transport public (dont TAD), marche, vélo, VLS, covoiturage, voiture particulière, parking etc). Il fournit des solutions réellement multimodales, et en temps réel et prédictif.

Le voyageur peut spécifier ses préférences (modes acceptés, priorité, accessibilité, ou encore arrêts ou lignes préférés).



## . 2. Recommandations: Création d'une MSAP itinérante

### Recommandations



- *Rappel des commentaires sur les conditions de mise en œuvre :*
  - *Les horaires, le rayonnement,*
  - *La disponibilité de la personne,*
  - *La capacité à répondre aux différents thèmes / questions: « quand on va à la CAF on attend, c'est compliqué, mais on sait qu'on ressortira avec des réponses à nos questions ».*

### 5 recommandations relevant des pistes d'amélioration:

- 1) Penser une **articulation avec d'autres actions mises en place** (EIDER, Rurabus...) passage / présence dans les communes.
- 2) Prévoir un **espace d'attente à vocation conviviale** (café, collation...)
- 3) Réfléchir, en fonction de la fréquence des permanences, à prévoir des **séances « dédiées » à certaines thématiques**. Possibilité de mobiliser des personnes « expertes » en fonction.
- 4) Laisser la possibilité sur une journée de déplacement d'avoir d'une part des temps de rendez-vous individuels chez certaines personnes.
- 5) S'assurer d'être **visible/reconnaissable** (parcourir le bourg avec une sonnerie, imaginer un logo, des actions de communication)

## 2. Recommandations: Création d'une MSAP itinérante

Benchmark : Rezé. Un camion itinérant à la rencontre des jeunes

Porteur : Rezé

Localisation : Rezé

Année de création : 2019

**Objectif :** Aller à la rencontre des jeunes pour « Toucher un nouveau public »

**Description :**

La Ville délègue deux animatrices pour faire le tour des quartiers, informer les 11-25 ans sur les offres de loisirs, les soutenir dans leurs projets. Le véhicule sera utilisé pendant toute l'année.

Le service jeunesse de la Ville est toujours installé avenue de Vendée, en plein cœur du Château, et pour de bon. « Mais au-delà de cet été, ce camion sera un véritable service jeunesse ambulante pendant toute l'année ».

Le camion pourra aussi servir à des temps forts comme les fêtes ou animations de quartier. »



## 2. Recommandations: accès aux dépistages de l'EHPAD

- *Rappel des commentaires sur les conditions de mise en œuvre :*
  - *Pour communiquer et faire accepter le dépistage : Il faudrait travailler avec les médecins généralistes, mais également voir comment toucher les personnes sans suivi (ni médecin généraliste, ni aide à domicile...).*
  - *Organisation : voir comment faire avec les personnes très dépendantes qui ne peuvent pas rester seules même pendant le temps d'un dépistage.*
  - *Organisation de navettes pour aller chercher les personnes et les ramener.*
  - *Voir si possibilité de localiser l'action ailleurs : hôpital plutôt qu'EHPAD, très connoté négativement pour certains.*

## 3 recommandations relevant des pistes d'amélioration

- 1) Penser une **action de communication sans lien direct avec l'EHPAD** pour ne pas « freiner » les potentiels usagers
- 2) S'appuyer sur les **acteurs relais** (pharmaciens, services de proximité, aide à domicile) pour identifier les publics visés ; Penser une articulation avec la MSAP/Rôle de détection MSAP
- 3) Organiser un **événement convivial/festif à la fin du dépistage** (collation, goûter...).

## 2. Recommandations: accès aux dépistages de l'EHPAD

**Benchmark :** Covoit'santé (Projet pilote de covoiturage médical (personnes âgées, accès au soins)).

**Porteur :** Covoiturage Auvergne s'est associé à Médecin du Monde pour construire COVOIT'SANTE, un dispositif de covoiturage solidaire facilitant l'accès à la santé des personnes vulnérables tout en renforçant le lien social entre les habitants.

**Localisation :** Porté par la Communauté de communes du Pays de Saint-Eloy, le service est accessible à tous les habitants du canton sous certaines conditions.

**Année de création :** 2019

**Objectif :** La solution répond aux difficultés de mobilité des personnes en situation de précarité vivant dans le nord des Combrailles (Puy-de-Dôme) pour se rendre jusqu'aux lieux de prévention, de dépistage et de soins.

### Description :

Mise en place d'un dispositif de covoiturage solidaire accessible financièrement, géographiquement et techniquement aux personnes en situation de précarité dont les personnes âgées isolées.

Avec COVOIT'SANTE, les personnes n'ayant pas les moyens de se rendre à leur rendez-vous médical et pouvant en justifier seront mises en relation par la Maison de Services au public avec des chauffeurs volontaires qui assureront le déplacement jusqu'au lieu de consultation, moyennant une participation aux frais kilométriques.



## 2. Recommandations : mise à disposition de chauffeurs

### Recommandations



- *Rappel des commentaires sur les conditions de mise en œuvre :*
  - *Un coût accessible*
  - *Une définition précise des conditions d'accès à ce service: faudra-t-il apporter des « justifications » de la nécessité de faire appel à un chauffeur?*

### 3 recommandations:

#### Pistes d'amélioration

- 1) Imaginer un système de **réseaux de chauffeurs locaux**/réseau de proximité de chauffeurs
- 2) Penser à un système de **formation / validation** du statut de chauffeur

#### Pistes d'élargissement

- 3) La **colocation de voiture intergénérationnelle** : Imaginer un fonctionnement permettant aux personnes ne possédant pas de véhicule d'être conducteurs en échange de pouvoir également utiliser le véhicule (par exemple accompagner une personne à une rendez-vous médical et faire ses courses sur le trajet/pendant l'attente)

## 2. Recommandations : mise à disposition de chauffeurs

Benchmark

# LE SUD-CHARENTE TESTE LES CHAUFFEURS POUR CONDUIRE LES SENIORS



## Cohabitation intergénérationnelle

Vous êtes étudiant, vous cherchez un logement, et vous aimeriez rendre service à une personne âgée ? La cohabitation intergénérationnelle est faite pour vous !



**COSI** COHABITATION SOLIDAIRE INTERGÉNÉRATIONNELLE

Le saviez-vous ?

Je n'ai pas envie de vivre seule !

Je me sens bien chez moi

Vous pouvez être hébergé à moindre de frais chez une personne âgée pendant vos études ! Renseignez-vous !

## 2. Recommandations : mise à disposition de chauffeurs

**Benchmark :** De l'auto-partage intergénérationnel à Brest

**Porteur :** Établissement d'insertion par la formation (EIPF), une antenne de Don Bosco à Brest

**Localisation :** Brest

**Année de création :** 2016

**Objectif :** Mettre en relation les jeunes pouvant conduire avec les seniors ayant une voiture pour faciliter les déplacements de la vie quotidienne

**Description :** concept développé par le service Feu Vert mobilité de l'association brestoise Don Bosco. S'appuie sur un constat : beaucoup de seniors ont un véhicule mais ne peuvent plus conduire, et nombre de jeunes sont titulaires du permis de conduire, mais n'ont pas les moyens de s'acheter une voiture.

Constituer des binômes composés d'une personne de plus de 60 ans ayant une voiture et d'un jeune de 18 à 25 ans pouvant prouver une démarche d'insertion professionnelle.

Ce dernier pourra ainsi utiliser le véhicule pour ses déplacements ou pour amener la personne âgée faire ses courses. Aucun surcoût pour le propriétaire de la voiture : l'assurance de Générations Mobilité prend tout en charge.

Le contrat est sans engagement de durée et il est négociable selon les besoins de chacun. Par exemple, un senior souhaitant se rendre au marché une fois par semaine, chez le médecin une fois par mois, sera conduit par le jeune. En échange, le jeune pourra aller quatre fois par semaine au travail avec la voiture du senior.



*« On n'est pas là pour se substituer au taxi, ni au train. On parle bien de déplacements pour la vie quotidienne. Et le jeune n'a pas vocation non plus à remplacer les auxiliaires de vie. De son côté, il n'aura la jouissance de la voiture que pour ses trajets à portée professionnelle ».*

## 2. Recommandations : mise à disposition de chauffeurs

**Benchmark :** Les Retzchauffeurs Déplacements Accompagnés Solidaires

**Porteur :** les Retz'chauffeurs

**Localisation :** Pornic, Prefailles, La Plaine Sur Mer, Saint Michel Chef , Chauve, Chaumes En Retz, La Bernerie En Retz, Les Moutiers En Retz, Rouans, Sainte Pazanne, Saint Hilaire De Chaleons, Cheix En Retz, Vue Et Port Saint Pere

**Année de création :** 2015

**Objectif :** Pallier au manque, voire à l'absence de transports en commun dans les zones rurales ou semi-rurales, pour sortir les personnes de leur isolement, leur permettre de se soigner et de participer à la vie sociale

**Description :** Dans chacune des 14 communes couvertes il y a un référent muni d'un téléphone qui reçoit les appels des bénéficiaires et contacte les chauffeurs pour organiser les déplacements.

Les chauffeurs, avec leur propre véhicule, vont chercher les personnes à leur domicile, les accompagnent à leur lieu de destination, les attend (ou revient les chercher) et les ramène à leur domicile.

Les bénéficiaires participent aux frais de déplacement en versant au chauffeur 0.20 € par kilomètre parcouru avec un minimum de 3,00 € Les déplacements sont couverts par une assurance auto-mission souscrite par l'association



## 2. Recommandations: élaborer un schéma vélo sur la commune de Courcôme et plus largement favoriser la marche et le vélo

### Recommandations



- *Rappel sur les commentaires sur les conditions de mise en œuvre :*
  - *Penser des itinéraires loisirs adaptés « les cheminements : pour aller marcher / faire du vélo pour se faire plaisir »*
  - *Ne pas imaginer que les gens vont se déplacer de façon « utile » à pieds ou à vélo pour aller faire les courses (les courses de proximité : trop cher ; « on prend la voiture pour aller à Lidl ou dans les grandes surfaces »).*

### 4 recommandations:

#### Pistes d'amélioration

- 1) Développer une **signalétique** incitative à la pratique sur les « circuits » créés:
  - Inscription des temps de distance (marche / vélo).
  - Marquage au sol
- 2) Penser des **parcours ludiques/sportifs** permettant de combiner d'autres activités à la pratique de la marche/du vélo:
  - Ajouter des agrès, des jeux pour enfants..
  - Mobilier urbain pour que les gens puissent se reposer
  - « Chasse au trésor », découverte du patrimoine ?...
- 3) Proposer une **mise à disposition de transports « doux »** (vélo, vélo électrique, trottinettes...) à l'entrée des « circuits » créés.

#### Pistes d'élargissement

- 4) Créer des circuits de « **micro-mobilités** »/ courts itinéraires au sein même des bourgs, notamment à destination des seniors / personnes à mobilité réduite: marquage au sol spécifique...

## 2. Recommandations: élaborer un schéma vélo sur la commune de Courcôme et plus largement favoriser la marche et le vélo

Benchmark : Pescueza, le village qui facilite la vie de ses séniors - Projet « Quedate con nosotros » (« reste avec nous »)

Porteur : Municipalité de Pescueza

Localisation : Pescueza (Espagne)

Année de création : début du programme en 2011

Objectif : Lutter contre la dépopulation rurale

Description :

- Réalisation de parcours identifiés par des marquages au sol anti-dérapant, identifiant les itinéraires les plus adaptés
- Installation de rambarde dans les rues menant aux services les plus fréquentés (médecin, église, boulangerie...)



Tío Pedro, de 89 años, apoya su mano en uno de los pasamanos. ANDY SOLÉ



Cuatro vecinas caminan por una de las calles de Pescueza. ANDY SOLÉ

## 2. Recommandations: élaborer un schéma vélo sur la commune de Courcôme et plus largement favoriser la marche et le vélo

**Benchmark :** TERRA AVENTURA – La découverte du territoire grâce au géocaching, Office de tourisme de Saintes & la Saintonge

**Porteur :** Maîtrise d'ouvrage = office de Tourisme de Saintes et de la Saintonge

**Localisation :** En année 1 : Saintes ; En année 2 et 3 : 4 communes volontaires de la CDA, CdC du Canton de Gémozac et CdC Cœur de Saintonge

**Année de création :** création de Terra Aventura en 2011, déclinaison sur le territoire de Saintonge en 2017

**Objectif :** Renforcer l'attractivité avec une offre touristique innovante et ludique, Toucher un public de familles, Inscrire le territoire dans les dynamiques départementales et régionales., Inciter à l'itinérance sur les territoires.

### Description :

Depuis 2011, le CRT Limousin développe avec la société Proximit un concept de Géocaching appelé « Terra Aventura ». Création des parcours avec les partenaires locaux.

Les gadgets des Géocaches sont des badges représentant des petits personnages thématiques, les « Poïz » que le géocacheur va tenter de collectionner en réalisant plusieurs parcours. Une application mobile et un site internet sont dédiés au jeu.

Le projet consiste à créer sur le territoire de la Saintonge 6 parcours de Géocaching basés sur la découverte du patrimoine bâti ou naturel, en s'appuyant sur une dynamique régionale et l'expérience des équipes de Terra Aventura.



### 3. Synthèse des recommandations: tableau synoptique selon une grille action du « PMR / déterminants de santé »

Les tableaux suivants reprennent les différentes recommandations formulées, en les classant selon le déterminant de santé dont chacune relève en priorité.

On pourra ainsi constater que de nombreuses recommandations d'amélioration des actions relèvent des 2 déterminants « accessibilité aux services » et « solidarités locales », les actions du PMR analysées ressortent en effet pour l'essentiel de ce registre. Les recommandations s'inscrivant dans le déterminant « mobilités actives » sont moins nombreuses, et renvoient logiquement à l'action qui correspond le plus structurellement à ce déterminant, la mise en place de schémas / circuits « vélo / marche ». Enfin, le déterminant « qualité de l'air » n'étant pas au cœur des actions du PMR, les recommandations relèvent ici de pistes d'élargissement.

Actions/déterminant	Accessibilité aux services	Mobilités actives	Qualité de l'air	Solidarités locales
<b>Auto-stop solidaire</b>	<p>1) Elargir les lieux d'inscription au service</p> <p>3) Pour identifier clairement où se rend le potentiel co-voituré: proposer une trame de « fiche destination »</p>			<p>2) Proposer un « kit » de co-voiturage (signe de reconnaissance)</p> <p>4) Organiser des temps de rencontre pour les personnes inscrites dans ce dispositif pour créer du lien/de la confiance</p> <p>5) Permettre la diffusion de témoignages d'utilisateurs (via la plateforme mobilité ?)</p>
<b>Garage solidaire</b>	<p>1) Porter une attention à la localisation du garage/des garages : proximité de services...</p> <p>7) Réalisation / diffusion de « fiches pratiques » pour capitaliser (en lien avec plate-forme mobilité?).</p>	<p>•2) Penser des actions/des événements pour les véhicules autres que les voitures (cyclomoteur, vélo électrique, trottinette électrique...)</p> <p>3) Imaginer un système de location/mise à disposition d'un véhicule pendant le temps de la réparation (Emmaüs ...)</p>	<p>5) Mesurer les effets du passage au garage sur la consommation / pollution (avant / après).</p>	<p>4) Prévoir un espace d'échanges physique (espace café, bibliothèque d'échanges...) au sein du garage pour favoriser la convivialité</p> <p>6) Proposer un « diplôme » de l'apprenti garagiste / un système de grades (« ceinture jaune »...).</p> <p>8) Intégrer le garage solidaire dans un circuit de consommation locale : en échange de son aide, recevoir des bons de réduction/des bons d'achat pour des produits des commerçant locaux</p>
<b>Amélioration du Rurabus</b>	<p>1) Mode d'inscription/de réservation : développer une application/une plateforme permettant de voir les trajets du Bus : possibilité de s'inscrire moins de 48h à l'avance si inscription dans un trajet existant ?</p> <p>2) Penser un élargissement des horaires et des jours (notamment samedi pour l'accès aux services).</p>			<p>3) Prévoir des actions de communication spécifiques pour changer l'image du Rurabus et attirer un autre public que le public séniors (« festibus ?», ); communiquer sur les atouts du Rurabus : accessibilité, possibilité de mettre son vélo dans le Rurabus...</p> <p>4) (Re)penser le rôle du Rurabus en s'appuyant sur le lien entre chauffeur et usagers (lien social, vérifier chez les passagers qu'ils vont bien...)</p>

### 3. Synthèse des recommandations: tableau synoptique selon une grille action du « PMR / déterminants de santé » (suite)

Actions/déterminant	Accessibilité aux services	Mobilités actives	Qualité de l'air	Solidarités locales
Accompagnement à la mobilité (plateforme)	2) Designer une plateforme selon la logique « design de service » permettant une entrée par public/usager.	3) Développer une caquette de solutions de trajets, incluant l'ensemble des solutions locales (notamment co-voiturage solidaire, rurabus...) permettant de mettre en perspective temps de trajet, cout du trajet, flexibilité, effets sur la santé (émissions de CO2, incitation à la marche...).		1) Penser une démarche « Inclusion numérique » – en lien avec le dispositif d'inclusion numérique porté par le département
MSAP itinérante	1) Penser une articulation avec d'autres actions mises en place (EIDER, Rurabus...) passage / présence dans les communes. 3) Réfléchir, en fonction de la fréquence des permanences, à prévoir des séances « dédiées » à certaines thématiques. Possibilité de mobiliser des personnes « expertes » en fonction 4) Laisser la possibilité sur une journée de déplacement d'avoir d'une part des temps de rendez-vous individuels chez certaines personnes.			2) Prévoir un espace d'attente à vocation conviviale (café, collation...) 5) S'assurer d'être visible/reconnaisable (parcourir le bourg avec une sonnerie, imaginer un logo, des actions de communication)
Accès aux dépistages de l'EHPAD	2) S'appuyer sur les acteurs relais (pharmaciens, services de proximité, aide à domicile) pour identifier les publics visés ; Penser une articulation avec la MSAP/Rôle de détection MSAP			1) Penser une action de communication sans lien direct avec l'EHPAD pour ne pas « freiner » les potentiels usagers 3) Organiser une évènement convivial/festif à la fin du dépistage (collation, goûter...).
Mise à disposition de chauffeurs	1) Imaginer un système de réseaux de chauffeurs locaux/réseau de proximité de chauffeurs 2) Penser à un système de formation / validation du statut de chauffeur			3) La colocation de voiture intergénérationnelle : Imaginer un fonctionnement permettant aux personnes ne possédant pas de véhicule d'être conducteurs en échange de pouvoir également utiliser le véhicule (par exemple accompagner une personne à une rendez-vous médical et faire ses courses sur le trajet/pendant l'attente)
Schéma "vélo/marche"	1) Développer une signalétique incitative à la pratique sur les « circuits » créés:	2) Penser des parcours ludiques/sportifs permettant de combiner d'autres activités à la pratique de la marche/du vélo: 3) Proposer une mise à disposition de transports « doux » (vélo, vélo électrique, trottinettes...) à l'entrée des « circuits » créés. 4) Créer des circuits de « micro-mobilités »/ courts itinéraires au sein même des bourgs, notamment à destination des seniors / personnes à mobilité réduite: marquage au sol spécifique...		

# GLOSSAIRE

- **ARS** : Agence Régionale de Santé
- **DDT** : Direction Départementale des Territoires
- **EIS** : Evaluation d'Impact sur la Santé
- **EPCI** : Etablissement Public de Coopération Intercommunale
- **INPES** : Institut National de Prévention et d'Éducation pour la Santé
- **IREPS** : Instance Régionale d'Éducation et de Promotion de la Santé
- **NPNRU** : Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain
- **PETR** : Pôle d'équilibre territorial et rural
- **PMRu** : Plan de Mobilité Rurale
- **SCOT** : Schéma de Cohérence Territoriale
- **ZAC** : Zone d'Aménagement Concerté

# NOVASCOPIA

24 rue de l'Est

75020 Paris

01 42 54 42 18

[contact@novascopia.fr](mailto:contact@novascopia.fr)

<https://www.novascopia.fr>