

# Zooms territoriaux

Edition 2019

BAROMÈTRE |   
des mobilités du quotidien | 



Rédacteurs : équipe Chronos  
Ghislain Bourg, Solène Laborde, Amélie Pillet, Maylis Poirel

# Sommaire

Méthodologie & choix des territoires

Communauté de Communes du Sud Avesnois

Communauté de Communes du Joviniens

Commune Nouvelle des Hauts-d'Anjou

En guise de conclusion

Annexes



## Méthodologie & choix des territoires





# Objectifs des zooms

Afin de faire le lien entre la LOM et le quotidien de mobilité des Français, il est nécessaire de s'intéresser au maillon intermédiaire : comment les collectivités s'approprient et mettent-elles en oeuvre les politiques publiques en faveur de la mobilité durable et inclusive et plus spécifiquement celles issues des orientations de la LOM ?

Pour apporter des éléments de réponse, en parallèle de l'enquête quantitative menée par l'ObSoCo auprès d'un échantillon de 4000 personnes représentatif de la population Française, une étude qualitative de terrain a été réalisée par Chronos. Elle s'appuie sur une série d'entretiens et d'observation participante auprès d'habitants et d'acteurs de trois collectivités exemplaires en termes de mobilité durable et/ou inclusive .

Le but de ce travail est disposer de focus territoriaux pour :

- comprendre à l'échelle locale comment les enjeux de mobilité durable et inclusive sont appréhendés,
- identifier et mettre en lumière des solutions de mobilité innovantes,
- identifier les contraintes et opportunités liés à la transition écologique telles qu'elles sont ressenties au sein des territoires, par les élus, acteurs locaux, populations,
- Montrer, à termes, comment la LOM se traduit concrètement en politique territoriale

**Chaque édition du baromètre sera l'occasion d'aller à la rencontre des acteurs de trois territoires, avec la possibilité de revenir sur un territoire pour mettre en évidence ses évolutions au bout de 3 ans.**

# Méthode

Les zooms s'appuient sur un travail d'immersion sur les trois territoires choisis. Nous sommes allés à la rencontre des habitants et des acteurs locaux organisant les offres de mobilité pour comprendre les spécificités du territoire et ses grands besoins en matière de mobilité, les dynamiques entre acteurs, les impacts anticipés de la LOM sur les offres de mobilité.

En amont de l'immersion, un diagnostic flash de chaque territoire a été réalisé pour rassembler des éléments de comparaison et préparer le terrain pour :

- récolter des chiffres clés (données démographiques, taux de motorisation, niveau de précarité, etc.),
- comprendre les **offres de mobilité** du territoire et leur structuration
- identifier deux à trois "**pépites**", solutions de mobilité originales répondant aux enjeux des habitants

Sur les trois territoires, l'immersion prend appui sur les méthodes en sciences sociales :

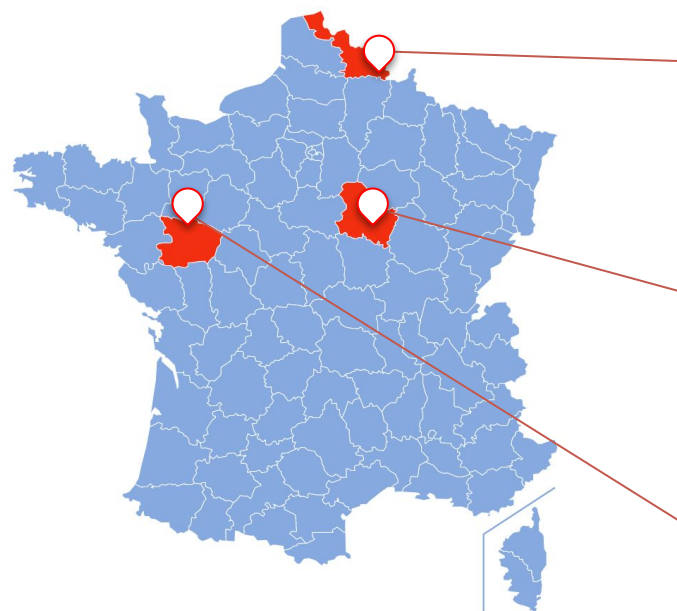
- **32 entretiens semi-directifs** auprès de *porteurs de solutions de mobilité, partenaires, prescripteurs, agents de collectivité, élus et usagers de ces solutions* pour comprendre comment celles-ci émergent, fonctionnent et sont appropriées par les habitants,
- **21 micro-trottoirs** auprès d'usagers peu/non ciblés dans l'enquête quantitative pour échanger sur leurs mobilités quotidiennes, les solutions qu'ils connaissent et utilisent ainsi que les problématiques qu'ils rencontrent : *collégiens, lycéens, publics précaires, seniors*
- Plusieurs sessions d'**observation participante** pour tester les solutions de mobilité locale et échanger avec leurs usagers afin de s'imprégner du quotidien des habitants du territoire et utiliser les services qui s'y déploient.





# Choix des territoires investigués

Pour cette première édition du Baromètre des Mobilités du Quotidien, nous avons choisi de nous intéresser à trois territoires peu densément peuplés, présentant des problématiques diverses et des solutions de mobilité atypiques.



## **Communauté de Communes du Sud Avesnois**

Hauts de France - Nord

12 communes

25 782 hab. | 203,33 km<sup>2</sup> | 127 hab/km<sup>2</sup>



## **Communauté de Communes du Jovinien**

Bourgogne Franche-Comté - Yonne

19 communes

21 389 hab. | 368,03 km<sup>2</sup> | 58 hab/km<sup>2</sup>



## **Commune nouvelle des Hauts d'Anjou**

Pays de la Loire - Maine et Loire

Fusion de 7 communes

8 776 hab. | 143,36 km<sup>2</sup> | 61 hab/km<sup>2</sup>





# Des territoires contrastés

La **Communauté de Communes du Sud Avesnois** est un territoire peu dense habité par une population jeune et très ancrée (sur-représentation de locataires ayant emménagé il y a 10 ans ou plus), peu diplômée, avec des taux de chômage et de pauvreté supérieurs à la moyenne française.

→ En termes de mobilité, elle est située dans une zone blanche, hors autorité organisatrice des mobilités. Le taux d'équipement automobile est nettement inférieur à la moyenne française. Les alternatives classiques (train, cars, bus) existent mais l'offre est insuffisante, voire en déclin. Cependant, suite à une expérimentation, de nouvelles solutions ont émergés et se pérennisent.

La **Communauté de Communes du Jovinien** est un territoire peu dense habité par une population vieillissante et très ancrée (sur-représentation de propriétaires ayant emménagé il y a 10 ans ou plus), peu diplômée, avec des taux de chômage et de pauvreté supérieurs à la moyenne française.

→ En termes de mobilité, elle est située dans une zone blanche, hors autorité organisatrice des mobilités, et le taux d'équipement automobile est supérieur à la moyenne française. Les alternatives classiques (train, cars, bus) existent mais l'offre est insuffisante. Cependant, les acteurs locaux sont en cours de transition, passant d'une approche opportuniste et par cible à une approche stratégique et concertée pour adresser les problématiques de mobilité.

La **Commune Nouvelle des Hauts-d'Anjou** est un territoire habité par une population jeune (ménages avec enfant en bas âge) et ancrée (sur-représentation de propriétaires ayant emménagé il y a 5 à 9 ans), peu diplômée, avec des taux de chômage et de pauvreté inférieurs aux taux nationaux.

→ En termes de mobilité, elle fait partie de la communauté de communes des Vallées du Haut Anjou et est située dans l'aire urbaine d'Angers. Le taux d'équipement automobile est supérieur à la moyenne française. Les alternatives classiques (train, cars, bus) existent mais l'offre est insuffisante et méconnue. Cependant, ce territoire bouillonne d'initiatives à faire connaître et à concrétiser.



# Plus de 50 rencontres et témoignages

## Sud Avesnois

### 9 Entretiens semi-directifs

- 4 porteurs de solutions (garage solidaire, atelier vélo, coaching mobilité, TAD)
- 2 acteurs publics (commune de Fourmies et CCSA)
- 1 élu (adjoint au maire de Fourmies)
- 1 partenaire (Office du tourisme)

### 10 Microtrottoirs

- Collégiens, étudiants en stage,
- Précaire en recherche d'emploi, actifs,
- Sénior

### Observation participante

- Usages en centre-ville
- Test du TAD (échanges avec la chauffeure et 4 usagères)

## Communauté de Communes du Jovinien

### 11 Entretiens semi-directifs

- 2 porteurs de solutions (plateforme de conseil en mobilité, service de réparation de vélo et de livraison à domicile en vélo)
- 3 Acteurs publics/partenaires (Union territorial des solidarités Joigny, Mission Locale du Jovinien, Cohésion territorial Joigny)
- 1 élu de la communauté de communes du Jovinien
- 1 acteur local (conseil citoyen QPV)
- 18 habitant.e.s

### 4 Microtrottoirs

- Commerçantes dans Joigny
- Retraités

### Observation participante

- Ptite Navette
- Test du TAD (échanges avec la chauffeure et 4 usager.e.s)

## Commune nouvelle des Hauts d'Anjou

### 12 Entretiens semi-directifs

- 4 porteurs de solution (dispositif Voitur'âge, TAD, bornes électriques, commerce ambulancier La nomade)
- 2 acteurs publics (chargée de mission actions sociales et CCAS)
- 2 élus (Maires des Hauts d'Anjou, et de Châteauneuf-sur-Sarthe)
- 1 entreprise (Mathez chocolat)
- 2 associations (ESAT du Jonchery, Envol Formation)
- 1 utilisatrice du train Etriché-Angers

### 7 Microtrottoirs

- Collégiens
- Salariés d'une entreprises
- Institutrice

### Observation participante

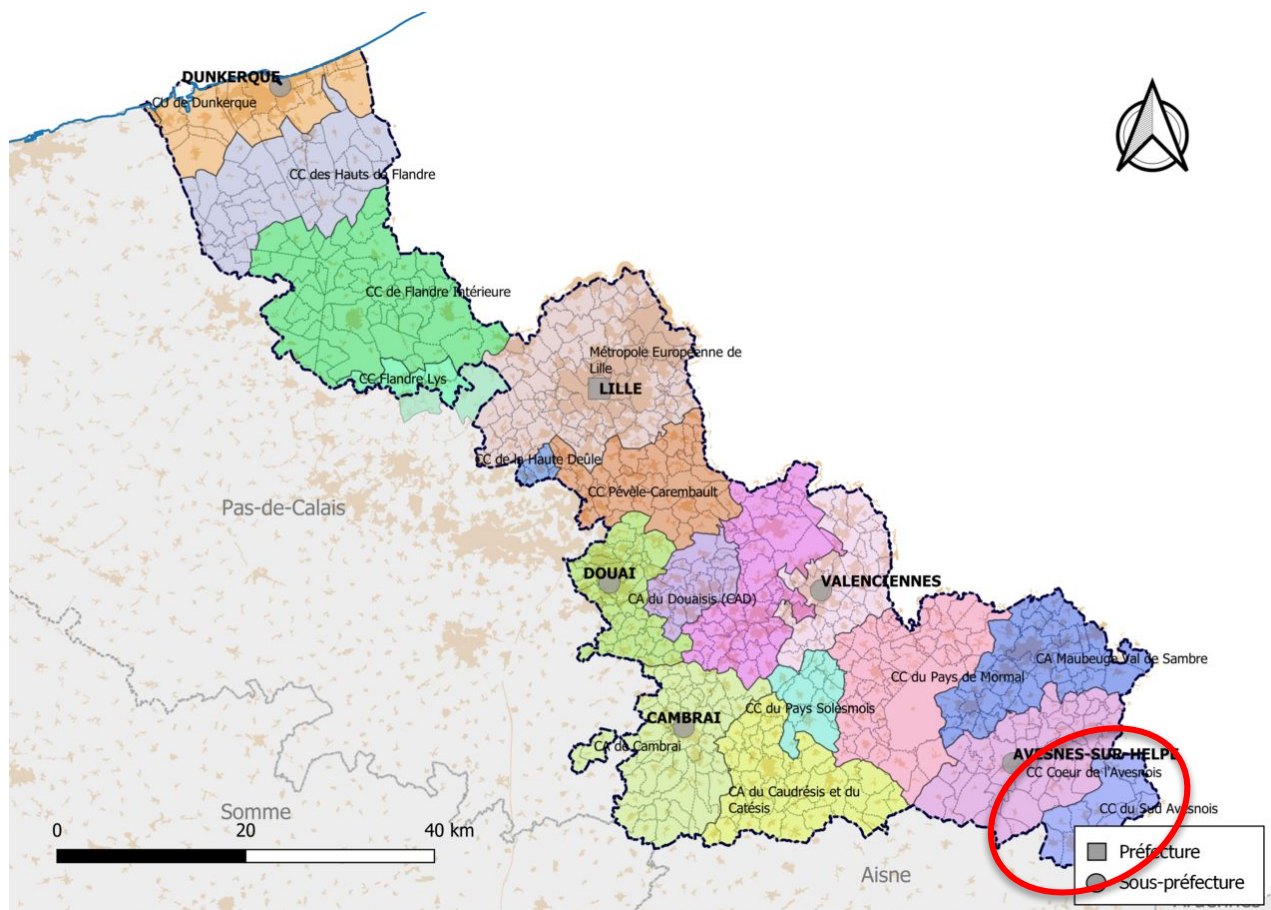
- Usages dans les bourgs de Chateauneuf, Miré, Querré, Champigné)
- Usages en gare



# Communauté de Communes du Sud Avesnois



# Communauté de Communes du Sud Avesnois



- 1| Un territoire enclavé
- 2| Du territoire sinistré au laboratoire d'expérimentation
- 3| Les solutions de mobilité comme pivots de l'inclusion
- 4| Une dynamique partenariale face aux enjeux de mobilité
- 5| Le territoire en images - témoignages des habitants
- 6| Comment les enjeux de mobilité durable et inclusive sont-ils articulés ?
- 7| Quelles perspectives pour le territoire ?

Les intercommunalités du Nord

Source : [https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste\\_des\\_intercommunalit%C3%A9s\\_du\\_Nord](https://fr.wikipedia.org/wiki/Liste_des_intercommunalit%C3%A9s_du_Nord)



# 1 | Le Sud Avesnois, un territoire enclavé

Située dans le département du Nord (Région Hauts-de-France), la Communauté de Communes Sud Avesnois (CCSA) est composée de douze communes en bordure de la Belgique. Son territoire, à dominante rurale, compte un peu plus de 25 000 habitants dont près la moitié réside dans la ville-centre de Fourmies.

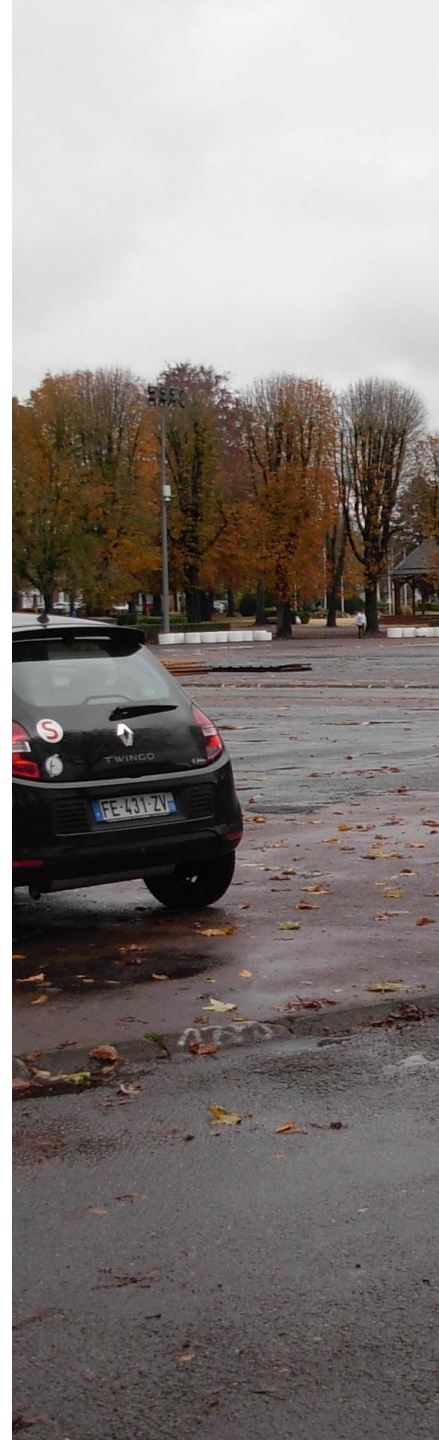
Ancienne ville ouvrière connue pour ses usines de filature, la commune de Fourmies est aujourd'hui confrontée à des difficultés économiques et sociales, avec un taux de chômage de 34% en 2012, et un tiers de sa population située en quartier prioritaire. L'ensemble du territoire du Sud Avesnois connaît un enclavement à la fois géographique et culturel qui constitue un enjeu crucial en termes de mobilité quotidienne.

Alors que les grandes villes les plus proches se situent au moins à une heure en voiture et qu'un tiers des Fourmisiens sont non motorisés, les personnes rencontrées sont unanimes à juger l'offre de transports insuffisante. Le territoire du Sud Avesnois est desservi par une route départementale, deux gares TER (Fourmies et Anor) et le réseau de bus Arc-en-Ciel. L'absence de desserte par une route nationale est mentionnée à plusieurs reprises, ainsi que le manque de visibilité de l'offre de bus. Les habitants évoquent également l'insuffisance des aménagements urbains (trottoirs, pistes cyclables) et le relief peu propice aux modes actifs sur ce territoire surnommé « la petite Suisse du Nord » (« *A pied, je sais descendre mais pas remonter* », habitante des hauteurs de Fourmies, 87 ans). Surtout, les habitants notent la détérioration de l'offre ferroviaire (en termes de qualité de service et de desserte).

Conformément à ce que l'on observe sur l'ensemble des territoires peu denses en France, le Sud Avesnois se caractérise par une forte dépendance à la voiture (« *ici si on n'a pas de voiture, on est fichu !* » déclare une jeune active travaillant à Fourmies) qui ne fait que se renforcer avec le déclin de l'offre de transports collectifs.

A cet enclavement géographique s'ajoute un enjeu d'isolement social structurel chez les populations précaires. Un élément caractéristique de la population du Sud Avesnois est son fort sentiment d'appartenance, très bien illustré par les acteurs rencontrés, pour la plupart Fourmisiens de naissance. L'un d'eux n'hésitera pas à affirmer : « *un Fourmisien reste à Fourmies* ». Chez les populations précaires, ce sentiment d'appartenance cache une peur de l'inconnu qui conduit notamment les parents à garder leurs enfants auprès d'eux plutôt que de les encourager à partir faire les études de leur choix.

Les acteurs rencontrés notent par ailleurs une tendance au repli sur soi, qu'ils relient à l'essor du numérique : « *les gens ont tendance à se refermer sur eux-mêmes, à aller sur internet* ». Cette tendance est particulièrement visible chez les jeunes, paradoxalement concernés par la fracture numérique : « *Les jeunes sont très connectés aux réseaux sociaux. Par contre, leur demander de faire une recherche pour aller d'un point A à un point B...* » (Directrice de la solidarité urbaine, Mairie de Fourmies).





## 2| Du territoire sinistré...

Au cours des années 2010, différents éléments contextuels vont transformer ce territoire historiquement sinistré en un véritable laboratoire d'expérimentations de solutions de mobilité du quotidien.

En 2014, le nouveau maire de Fourmies veut faire de sa ville un des lieux incontournables de la Troisième Révolution Industrielle (TRI) dans laquelle la Région Hauts-de-France s'est engagée en 2012. L'enjeu de la mobilité est au cœur de la réflexion, puisqu'il est transversal aux problématiques d'inclusion sociale, d'accès à l'emploi et au soin. C'est ainsi que la corrélation entre le faible taux de motorisation et le fort taux de chômage ressort du diagnostic du contrat de ville, réalisé au même moment. Cette volonté politique forte tournée vers l'innovation tranche avec la vision qui prévalait jusqu'alors. Elle se concrétise en 2017 avec la tenue des rencontres territoriales de la TRI et le lancement d'Avesnois Mobilités, une expérimentation d'un an sur la mobilité rurale pilotée par Transdev.



Un piéton le long de la départementale  
Source : Chronos

# ... au laboratoire d'expérimentations

Transdev organise plusieurs ateliers de concertation auprès des acteurs locaux et des habitants. Cette première phase oriente l'expérimentation vers cinq actions de mobilité :

- Un service de transport à la demande
- Un service de location de véhicules, et notamment de vélos à assistance électrique
- Un service de covoiturage
- Des ateliers de coaching et d'accompagnement à la mobilité
- Une maison de la mobilité (comprenant un garage et une auto-école solidaires)



La plateforme de mobilité de Fourmies met à disposition des tablettes permettant d'accéder à l'information sur les solutions de mobilité proposées.

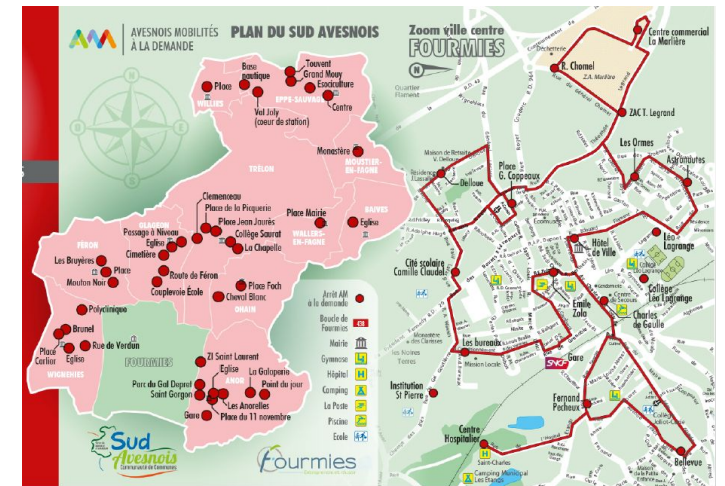
Source : Chronos

# 3 | Les solutions de mobilité...

Fin 2019, l'expérimentation Avesnois Mobilités est terminée et les solutions expérimentées tentent de se pérenniser chacune à leur manière. Outre les solutions expérimentées par Transdev, la ville de Fourmies mène diverses actions en faveur de la mobilité (pass permis, subvention pour l'achat d'un VAE, atelier vélo). Il en ressort un foisonnement d'initiatives, majoritairement orientées dans une logique d'inclusion, qui relèvent de montages diversifiés, en termes de publics visés et d'acteurs impliqués (publics, privés ou associatifs).

## En particulier :

Le transport à la demande (TAD) est soutenu par la Communauté de Communes du Sud Avesnois et porté par l'association Vital Services qui a mené différentes actions locales pour la mobilité inclusive dès les années 2000. Expérimenté dans le cadre d'Avesnois Mobilités, son format a évolué à plusieurs reprises (tarifs, publics visés). Il est aujourd'hui ouvert à tous, avec une orientation accès à l'emploi et aux soins (notamment pour les personnes âgées non motorisées).



Plan "Avesnois Mobilité à la demande"  
Source : Avesnois Mobilité



## ... comme pivots de l'inclusion

Le garage solidaire, association Synergie, localisé à la Plateforme de Mobilité de Fourmies, propose des réparations aux personnes orientées par des prescripteurs dans le cadre d'un parcours de retour à l'emploi. Il propose également des locations de véhicules (VAE, vélos, scooters, voitures et voitures sans permis) ouverts à tous. Installé à la plateforme au moment de l'expérimentation Avesnois Mobilités, le garage solidaire est soutenu par la ville de Fourmies.

Les ateliers de coaching sont destinés aux personnes peu mobiles, souvent en situation de précarité. Une coach anime des sessions collectives dans l'objectif de réduire les freins psychologiques à la mobilité, notamment en leur faisant rencontrer des acteurs de la mobilité. Initiés à l'occasion de l'expérimentation Avesnois Mobilités, ces ateliers se pérennisent dans le cadre de la Fondation Agir Contre l'Exclusion.



Le garage solidaire situé à la plateforme de mobilité  
Source : Chronos



## 4| Une dynamique partenariale...

Les acteurs impliqués, rencontrés une fois l'expérimentation terminée, en mettent en avant les points forts. Ils expliquent être unanimement engagés dans une logique de co-construction et d'évitement de la concurrence.

Le responsable du garage solidaire est soucieux de travailler en bonne intelligence avec les garages classiques (« *c'est un public qui ne va pas chez eux, qui font de la mécanique sauvage* »), de même le responsable du TAD avec les taxis (« *c'est super, parce qu'on fait des petits trajets qui ne leur rapportent rien et qui les bloquent* »).

Cette logique partenariale et de complémentarité repose sur une **vision articulée des problématiques d'inclusion et de mobilité** : par exemple un bénéficiaire du garage solidaire en situation d'illettrisme est orienté vers une association dédiée. Cette volonté de ne pas penser la mobilité en silo s'exprime également dans les réflexions d'ordre éthique des acteurs rencontrés concernant :

- des enjeux de sécurité (« *Je dis souvent à mes équipes de ne pas oublier qu'il s'agit d'un cercueil sur 4 roues* » Responsable du garage solidaire),
- de responsabilité de l'action publique vis-à-vis des modes de vie (« *Est-ce inclusif d'amener les gens dans les zones commerciales ?* », Chargée de mission, CCSA),
- de critique de la mobilité comme norme (« *On est qui pour exiger des gens qu'ils rentrent dans un moule sociétal ? Est-ce qu'on a besoin d'aller plus loin ?* », Directrice des solidarités urbaines, commune de Fourmies),
- de recul sur les promesses écologiques de l'électromobilité (« *Le bilan énergétique n'est pas si neutre* », Responsable du TAD).

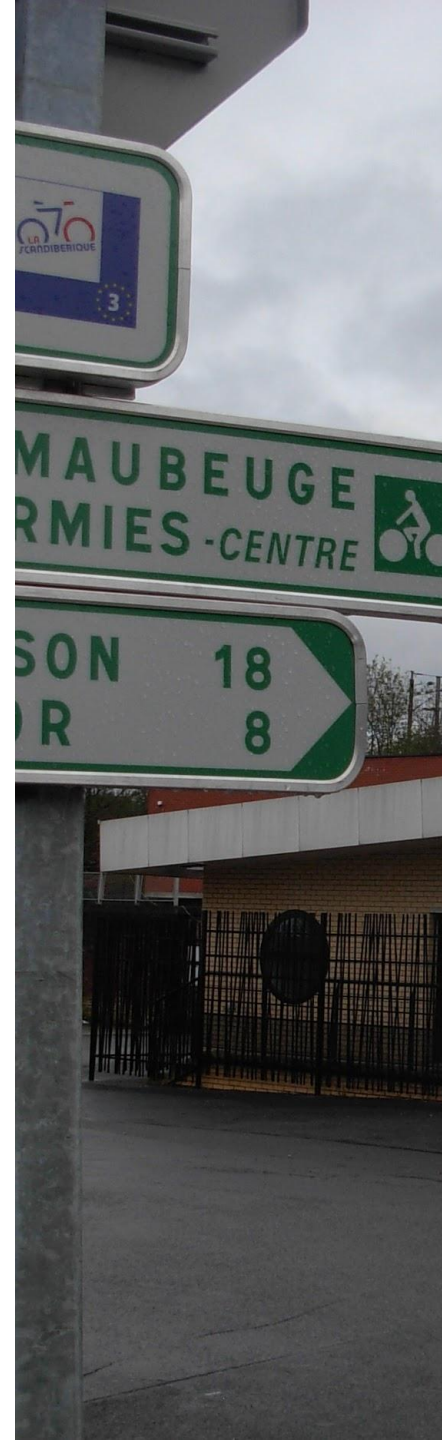
# ... face aux enjeux de mobilité du quotidien

Ces réflexions éthiques s’ancrent dans une vision pragmatique du futur, avec des projets et des idées réalistes, adaptées au territoire :

- fédérer tous les acteurs impliqués dans la mobilité,
- penser la mobilité à vélo de bout en bout (au-delà des pistes cyclables, avec l’aménagement d’abris sécurisés),
- réfléchir aux solutions de mobilité inversée,
- unifier l’information voyageurs,
- sensibiliser les enfants à l’école pour toucher les parents.

Les acteurs se réjouissent enfin du regroupement des services dans **une même plateforme de mobilité** bien identifiée. L’ensemble des points forts précédents expliquent pour eux les retours qualitatifs extrêmement gratifiants provenant des bénéficiaires : le TAD connaît un franc succès (« un carton », « que du bonheur », « génialissime », « familial »), ainsi que le garage solidaire (« *je ne savais pas si mes enfants auraient de quoi manger le mois prochain* », parole rapportée par le responsable du garage solidaire), ou les ateliers coaching (« *mon permis, c’est un peu grâce à vous* », parole rapportée par l’animatrice des ateliers coaching).

En revanche, les acteurs rencontrés sont nombreux à évoquer des **difficultés à évaluer quantitativement les impacts socio-économiques** de l’expérimentation. Ils expriment également les difficultés rencontrés pour **trouver des solutions de financement** afin de pérenniser les solutions expérimentées.



## 5| Le territoire en images

Des pratiques contrastées, mais un même besoin exprimé de renforcement des infrastructures favorisant les modes actifs et les transports collectifs.

### **“A pied, je sais descendre mais pas remonter.”**

Cette Fourmisiennaise de 87 ans se déplace essentiellement en voiture car elle habite dans les hauteurs de la ville et a des problèmes de dos. Elle trouve tout ce dont elle a besoin à l'intérieur de Fourmies. Pour les courses complémentaires, elle se fait aider de ses enfants qui sont à proximité. Elle note que beaucoup de personnes âgées sont dans son cas.

### **“Le train ? c'est galère.”**

Cet étudiant habite à Aulnoye et se rend tous les jours à son BTS à Fourmies. Il a son permis et une voiture, mais pour des raisons économiques, il ne l'utilise que pour se rendre à la gare, puis prend le train entre Aulnoye et Fourmies. Les horaires de train ne correspondent pas à ses besoins, il doit parfois attendre 1h30 avant ou après les cours. Parfois il s'arrange avec la direction de son établissement pour partir plus tôt des cours pour attraper un train. Les conditions de transport ne sont pas satisfaisantes : les trains sont bondés et sont souvent remplacés par des cars, ce qui allonge le temps de parcours.



La gare de Fourmies  
Source : Chronos



# ... témoignages des habitants

Une appropriation inégale des solutions alternatives de mobilité.

## **“Avec elle, on pourrait covoiturer, je la croise souvent.”**

Cette habitante de Rocquigny travaille à la mairie de Fourmies où elle se rend tous les jours en voiture : “On a tendance à prendre la voiture, c’est plus simple, on est tributaire de rien ni de personne”. N’ayant pas d’horaires fixes, elle aurait du mal à se passer de la voiture. Néanmoins, elle s’arrange avec un voisin pour les conduites de ses enfants. Elle pense également à une dame qu’elle croise souvent lorsqu’elle conduit ses enfants à leurs activités. Pour elle, le covoiturage pourrait se développer entre des personnes déjà liées par une relation de confiance.

## **“On peut tout faire à pied à Fourmies, je suis une adepte.”**

Cette mère de famille, actuellement à la recherche d’un emploi, possède une très vieille voiture qu’elle n’utilise qu’en cas de nécessité. Elle utilise régulièrement le TAD mais réalise la plupart de ses déplacements à pied. Par exemple, elle emmène sa fille à pied à son cours de gymnastique ; en revanche, quand il est disponible, elle prend le TAD au retour, sa fille étant fatiguée après son cours de sport. Elle connaît l’existence de la plateforme de mobilité et du service de location mais ne tient pas à faire du vélo.



Un abri vélo hors d’usage à la gare de Fourmies  
Source : Chronos

## 6| Comment les enjeux de mobilité durable et inclusive sont-ils articulés ?

**Du côté des acteurs institutionnels,** les politiques de mobilité sont principalement orientées dans une logique d'inclusion, la dimension durable étant peu présente. En particulier pour la ville de Fourmies, les actions de mobilité sont majoritairement portées par la direction des solidarités urbaines. Il en découle un silo entre les politiques publiques d'insertion et de développement durable.

Ainsi, si les vertus du vélo sont connues à la fois pour résoudre les enjeux d'accessibilité, de pollution et de santé, et si de nombreuses actions (location solidaire, ateliers de réparation, randonnées, développement des infrastructures) promeuvent son usage, les acteurs ne se mobilisent pas pour construire une vision commune qui permettrait la mise en place d'un cercle vertueux entre inclusion et durabilité.

Cependant la préoccupation environnementale est loin d'être absente des réflexions des acteurs rencontrés. Ceux-ci évoquent les questions d'efficacité énergétique de l'électromobilité, d'impacts de l'injonction à la mobilité, d'insuffisance des infrastructures pour les modes actifs ou encore la question du déclin de l'offre de transports collectifs.

Par ailleurs, les porteurs de solutions de mobilité, du fait qu'ils appartiennent plus au secteur social qu'au secteur de la mobilité, ne connaissent pas la Loi d'Orientation des Mobilités ou, du moins, ne l'identifient pas en tant que levier d'action.



**Du côté des usagers**, la question de l'appropriation des mobilités durable et inclusive peut être appréhendée sous l'angle d'un paradoxe entre deux populations évoluant en parallèle :

D'un côté, les **personnes précaires non motorisées** sont contraintes pour des raisons économiques aux modes actifs de proximité et en particulier à la marche à pied (« *les gens ont pas peur de marcher* », Animatrice des ateliers de coaching), sans que cela soit lié à une sensibilité à l'écologie (« *le réchauffement climatique ? tant mieux on aura chaud* », parole rapportée par la coach). Ainsi, l'enclavement qui caractérise une partie de la population se traduit par une culture de la proximité souvent recherchée pour ses vertus écologiques, mais ce sont précisément ces populations que l'on cherche à motoriser.

D'un autre côté, on observe chez les **publics plus aisés**, majoritairement autosolistes, l'émergence d'une prise de conscience écologique, mais qui se réduit à un sentiment de culpabilité chez des personnes qui s'estiment prisonnières de la voiture en raison de l'insuffisance des transports collectifs (« *je suis pas conforme à mes idées* », Chargée de mission, CCSA). Ce sentiment est particulièrement présent chez les personnes qui ont eu l'occasion d'expérimenter les transports collectifs en ville et qui voient le décalage avec les zones rurales.

Ainsi, il ressort que les solutions expérimentées sont opérantes pour permettre aux personnes non motorisées de réaliser les déplacements auxquels ils renonceraient autrement, mais qu'elles ne sont pas suffisantes pour obtenir des personnes motorisées qu'elles modifient leurs habitudes.



## 7| Quelles perspectives pour le territoire ?

**Du côté des acteurs institutionnels**, l'avenir du territoire est envisagé dans la lancée de la démarche initiée dans le cadre de l'expérimentation Avesnois Mobilités. Parmi les projets en réflexion, on peut citer le projet de déménagement de la plateforme de mobilité à côté de la gare de Fourmies, dans un local plus grand qui permette l'intégration de l'ensemble des services de mobilité. Il y a également un projet de maillage du territoire de bornes de recharge électrique. Au-delà de ces projets d'investissement, les acteurs soulignent la difficulté à trouver des financements pour pérenniser les initiatives déjà en place. Enfin, ils notent la nécessité de renouveler l'approche du covoiturage, grâce à la création de communautés.

**Du côté des usagers**, les retours sur les solutions mises en place sont extrêmement positifs. On observe par ailleurs une volonté d'inscrire l'avenir du territoire en phase avec le développement progressif de la prise de conscience écologique. Cette orientation est, pour eux, indissociable du maintien et de la densification de l'offre de transports collectifs afin de rendre effectivement possible l'abandon de la voiture.



# Communauté de Communes du Jovinien







# 1 | Un territoire dépendant

Située dans le département de l'Yonne (Région Bourgogne Franche Comté), la Communauté de Communes du Jovinien est composée de 19 communes. Son territoire, faiblement urbanisé, compte 22 836 habitants dont près de la moitié réside dans la ville de Joigny.

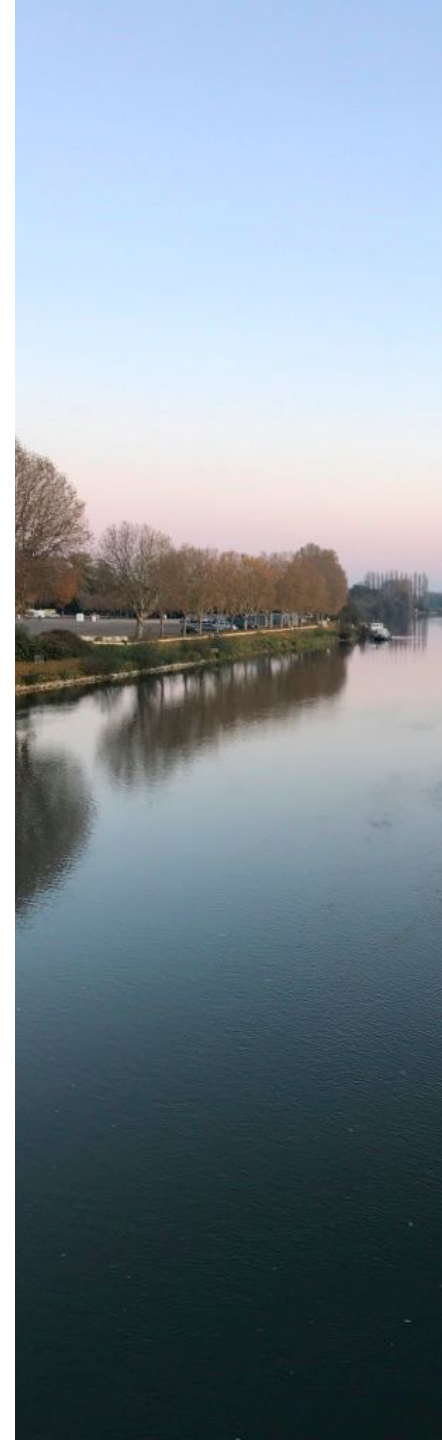
Située à une heure en train direct de Paris, Joigny est une ville riche d'histoire, dont témoigne encore la vieille ville du Moyen-Âge avec ses nombreux bâtiments classés honorablement mis en avant par l'Office de Tourisme de Joigny et du Jovinien. Joigny est également l'illustration d'une économie locale en crise, qui a vu fermer nombreux de ses équipements et infrastructures depuis le début des années 2000. Pour l'accès aux soins, à l'emploi et aux affaires administratives, les villes du Jovinien dépendent alors des grandes villes de Sens et d'Auxerre, situées à une trentaine de kilomètre de Joigny, accessibles directement par le train, qui offre le cadencement depuis 2011.

A Joigny, collèges, lycées, école de la deuxième chance, pôles de formation et équipements sportifs sont localisés à proximité du quartier politique de la ville de la Madeleine, à l'Est du centre-ville. Ce quartier se caractérise par une forte précarité économique, avec un actif sur trois au chômage, souvent sans moyen de transport. Sans véhicule, les habitants sont principalement astreints à la marche à pied (« *ici ça monte, on peut pas faire du vélo* », une habitante du quartier de la Madeleine).

Un bus gratuit, La P'tite Navette, permet aux habitants de Joigny uniquement de se déplacer dans la ville. Néanmoins, ce transport en commun propose un parcours circulaire aux horaires contraints (de 9h à 18h30 avec 2 heures de pause entre 12h et 14h) qui n'apparaît pas adapté pour les habitants. Les possibilités de déplacement via ce système de transport sont ainsi réduites, ce qui accentue la dépendance à la voiture pour celles et ceux qui en possèdent et une organisation complexe pour les autres.

Du fait de la dépendance aux villes de Sens et d'Auxerre pour l'accès à l'emploi, la santé et l'administratif, les solutions de déplacements se complexifient et les possibilités d'intermodalité sont limitées. « *Combien de fois j'ai annulé des rendez-vous médicaux car je n'avais pas la voiture de mon mari* » déclare une habitante du quartier politique de la ville de la Madeleine. Bien que des solutions de solidarités familiale et relationnelle organisent certains déplacements, cela « *ne résout pas le problème d'être tributaire de quelqu'un* » insiste la présidente du conseil de quartier de la Madeleine. Ces freins d'origine géographique se renforcent lorsque ces difficultés de mobilité sont couplées à la fois aux contraintes organisationnelles (« *on se rend pas compte du poids que ça représente, les problèmes de train, la garde des enfants, ça peut être moins contraignant de ne pas bosser que d'avoir toutes ces contraintes* », cheffe de projet cohésion sociale ville de Joigny) et aux freins psychologiques, identifiés par les acteurs du territoire et vécus par des habitants, pouvant entraîner des renoncements à des projets académiques et professionnels. De plus, « *partir dans une grande ville pour faire ses études, c'est abandonner une partie de son réseau familial et social* » (Cheffe de projet cohésion sociale ville de Joigny). Chez les populations précaires, ce fort sentiment d'appartenance a tendance à limiter les possibilités d'études supérieures et de trouver facilement un emploi en dehors de sa ville.

17% des ménages ne possèdent aucun véhicule et de nombreux individus manquent d'information et d'accompagnement pour trouver des solutions financières, existantes, qui leur permettraient d'accéder à des formations au code et au permis de conduire. Le permis et la possession d'un véhicule constitue une condition d'employabilité sur le territoire, déplorée autant par les habitants que par les acteurs locaux. Les entreprises refusent d'embaucher des personnes qui n'ont comme seule mobilité des dispositifs de « plateforme », le vélo ou le covoiturage. Un usager du TAD de Mobil'Eco ne manque pas de dire que « *la seule chose qui va (lui) changer la vie, c'est le permis, les boîtes d'intérim elles prennent pas sans le permis* ».







## 2| D'une action publique de mobilité cloisonnée dépendante des opportunités financières....

En l'absence d'Autorité Organisatrice des Mobilités, les solutions de mobilité sur le territoire sont pensées par brique en ciblant des profils spécifiques et mises en place en fonction des opportunités financières.

Après avoir permis le développement de la P'tite Navette, offre municipale pour le « tout public », l'intercommunalité a soutenu l'activité de Mobil'Eco qui cible principalement les publics précaires demandeurs d'emplois sur le territoire.

La ville a récemment inauguré une piste cyclable qui permet de relier le quartier prioritaire au centre-ville. Le développement de pistes cyclables sécurisées pour l'activité touristique le long de l'Yonne est par ailleurs souhaité par le territoire.

Au-delà de l'installation d'une aire de covoiturage au niveau d'un échangeur autoroutier, la communauté de communes travaille avec la Région au développement d'une offre de covoiturage pour les déplacements domicile-travail (Mobigo) et souhaite proposer une offre à destination du public senior.

Enfin, l'idée de transports publics partagés accessibles *via* une seule et même application mobile est en cours de réflexion.

# ... à une structuration des acteurs pour répondre aux difficultés de mobilité

Dans le cadre du Pacte Territorial d'Insertion porté par le Conseil départemental de l'Yonne et décliné en 6 territoires, dont celui de Joigny, une démarche de Comité Territoriale d'Insertion réunit différents acteurs pour traiter, entre autre, du sujet de la mobilité.

Les acteurs du territoire (conseil départemental, conseil régional et villes de Joigny et Migennes) travaillent avec des acteurs sociaux (CCAS, Mission Locale, Pôle Emploi) afin d'explicitier les dispositifs existants, les attentes et les besoins du territoire en matière de mobilité. Au-delà des enjeux de mobilité physique, la question de la mobilité « psychique » a été particulièrement soulignée et sera appréhendée dans les pistes d'actions.



## 2| Les solutions de mobilité...

Mobil'Eco propose plusieurs services de mobilité sur prescription à destination des demandeurs d'emplois, jeunes ou allocataires du RSA ou intérimaires sans moyen de locomotion afin de les aider à se déplacer pour un entretien d'embauche, un emploi, un stage, une formation ou un entretien avec Pôle Emploi.

Mobil'Eco, soutenu par la communauté de communes du Jovinien, qui a mis des locaux à disposition de l'association, propose une offre de transport solidaire à la demande, de la location de véhicules (2 voitures et 3 scooters), de l'achat de véhicules, un garage solidaire ainsi qu'une formation au code de la route.

Pour les usagers rencontrés, Mobil'Eco a été un tremplin vers l'emploi très efficace et satisfaisant. En témoigne un usager du TAD *"ça m'a beaucoup aidé, si il n'y avait pas Mobil'Eco il n'y aurait pas de taffe pour moi"*. D'autres regrettent que Mobil'Eco limitent l'accès au TAD uniquement aux personnes en insertion professionnelle alors qu'ils ne disposent pas de solution de déplacement pour des besoins ponctuels comme se rendre à des rendez-vous médicaux spécialisés en dehors de Joigny.



## ... comme pivots de l'inclusion sociale et professionnelle

CycleTommy est une nouvelle offre de services, en cours de développement, destinée principalement aux personnes âgées et à mobilité réduite sur l'ensemble du territoire du Jovinien. Elle propose un service de livraison de courses à domicile en vélo ainsi qu'une offre de réparation de vélo.

Soutenue par la communauté de communes, elle résulte d'une initiative citoyenne : un ancien urbain qui *"rêve de gagner sa vie en pédalant"*. A travers son projet, il souhaite pouvoir *"créer du lien dans des petits villages dont certains n'ont même plus de boulangerie"*.





## 4 | Le territoire en images

Différentes façons de s'approprier et de vivre les services municipaux de mobilité

**La voie douce** inaugurée en septembre 2019 permet de relier en modes actifs, le centre-ville de Joigny au quartier de la Madeleine. Cette piste cyclable apparaît peu connus par les acteurs et peu fréquentée par les habitants, dont certains déclarent ne pas en faire usage du fait d'une méconnaissance de la pratique du vélo ou d'une pratique peu adéquate avec leurs besoins: "*ok le vélo, mais avec les enfants comment on fait?*", "*comment on fait avec les courses en vélo?*" (deux habitantes du quartier de la Madeleine).

**La P'tite Navette est un lieu de sociabilité et d'animosité.** Pour prendre ce bus, "*il faut avoir le temps*" et "*ne pas être pressé*" selon certains usagers. C'est également un lieu de rencontres et d'échanges entre habitants dont certains le fréquentent régulièrement: « *Il y a des vieux qui restent toute la journée dans le bus en attendant de rencontrer des gens* » (une usagère de la P'tite Navette). L'occupation régulière du bus par ce public est parfois ressentie comme une appropriation de l'espace par d'autres usagers qui préféreraient pouvoir se déplacer en voiture: "*la voiture me permettrait de se débarrasser de ce racisme dans le bus, des commérages*". (une usagère de la P'tite Navette). Néanmoins, tous s'accordent à dire que cette navette "a le mérite d'exister".



Un cycliste roulant à côté de la piste cyclable nouvellement inaugurée. Novembre 2019

## ... témoignages des habitants

Une offre qualitative des services existants, mais un manque d'information qui se résout par de la solidarité ou un repli sur soi

### **"Mobil'Eco c'est une association humanitaire"**

Cette femme qui s'occupe seule de ses 5 enfants âgés de 5 à 10 ans travaille en tant qu'intérimaire sur le Jovinien. Elle a découvert les services de Mobil'Eco lors d'une réunion organisée par une agence d'intérim en juin 2019 au sujet de la mobilité. Devant passer par un prescripteur, elle a contacté sa conseillère au Projet de Réussite Educative (PRE) de la Mairie de Joigny, qui ne lui avait jamais parlé des services de Mobil'Eco. Elle fait alors le constat d'un manque de communication sur les dispositifs existants: *"il faut que l'information passe par les gens qui ont les connaissances"*. Le service de TAD ne lui était pas adapté du fait des contraintes horaires de ses missions d'intérim, elle a donc eu recours au service de location de scooter avant de posséder le sien. Elle a également participé à l'atelier code de Mobil'Eco et cherche actuellement des financements pour passer le permis. Pour elle, Mobil'Eco l'a beaucoup aidé, à tel point qu'elle assimile la structure à une *"association humanitaire"*: *"quand j'ai appris qu'il y avait Mobil'Eco, fallait que j'aie vu si ça existait vraiment, si c'était vraiment vrai, j'y croyais pas"*.



## ... témoignages des habitants

### **“Heureusement qu’il y a ma mère qui m’aide”**

Cette femme a deux enfants de 4 et 6 ans scolarisés dans deux établissements différents, qui ne sont pas à proximité l’un de l’autre. Elle vient d’avoir le code grâce à Mobil’Eco et passera bientôt le permis de conduire. Elle a recours au TAD de Mobil’Eco dans le cadre de sa formation professionnelle. Pour le reste de ses déplacements, elle se déplace à pied avec ses enfants, et comme la P’tite Navette ne correspond pas à ses horaires, elle a recours à l’aide de sa mère qui est véhiculée pour le reste des déplacements.

### **“Moi ça me gêne de demander qu’on vienne me chercher pour me déplacer, alors j’arrête, je reste chez moi”**

Cette femme habite le quartier prioritaire de la Madeleine et rencontre des difficultés pour se déplacer au quotidien. Elle ne travaille pas et s’occupe de ses enfants. Elle a recours à la P’tite Navette pour faire ses courses, bien qu’elle juge l’offre insuffisante en termes d’horaires: « *quand je vais faire mes courses, c’est trop long d’attendre la P’tite navette : j’achète des glaces et quand je rentre c’est de l’eau !* »



## 5| Comment les enjeux de mobilité durable et inclusive sont-ils articulés ?

**Du côté des acteurs du territoire,** les actions de mobilité sont principalement orientées dans une logique d'inclusion, et d'insertion professionnelle, la dimension durable étant peu présente. Le volet mobilité est porté par le chef de projet développement économique. Cela est à la fois révélateur d'un manque d'ingénierie en interne, mais également d'une volonté, selon le président de l'intercommunalité, *"d'accompagner les entreprises en lien avec la mobilité"*. En découle une représentation en silo des actions d'insertion par la mobilité et la mobilité durable.

Les acteurs ne se mobilisent pas pour construire une vision commune qui permettrait la mise en place d'une action publique coordonnée traitant de façon conjointe les enjeux d'inclusivité et de durabilité. Le président de l'intercommunalité appuie sur cette difficulté à lier les deux dans la mesure où *"la voiture ce n'est pas qu'une mobilité mais une étape de l'ascension sociale"* dans les territoires peu denses.

La mobilité durable est perçue comme une façon de réaliser des économies sur certaines dépenses. Les élus de l'intercommunalité parlent de "pouvoir d'achat" au sujet de la mobilité durable. Par exemple, ils se représentent le covoiturage davantage comme un moyen de se partager les frais. Sous le prisme d'une entrée économique, mobilité durable et mobilité inclusive ont des perspectives de traitement en commun.



**Du côté des usagers,** le recours à la voiture est inévitable quelque soit le besoin de déplacements : *“nos schémas de pensée ne sont pas les mêmes que dans les grandes villes (...) on prend la voiture pour tout ici, même pour aller chercher le pain”*(cheffe de projet cohésion sociale de Joigny, se positionnant en tant qu’habitante de la Ville). Pour ceux qui possèdent un véhicule, la voiture reste un moyen d’autonomie et d’indépendance dont les habitants ne souhaitent pas se détacher: *« ma vieille voiture diesel elle pollue mais au moins je me déplace librement »* (une habitante du quartier de la Madeleine), ou vers lequel ils souhaitent tendre: *« on est obligé de prendre la voiture même si les gens disent que ça pollue, c’est bien pratique »* (une usagère du TAD de Mobil’Eco qui souhaite passer rapidement le permis de conduire).

Parallèlement, la pratique des modes actifs doux se réalise davantage par contrainte que par choix pour une grande partie des habitants: *“ceux qui se déplacent à pied ou à vélo ici, je pense que c’est peut être un peu par conscience écologique et de santé, mais surtout parce que les gens n’ont pas de voiture”* (cheffe de projet cohésion sociale de Joigny).

Les vertus du vélo sont connues pour être bénéfiques à la fois pour la santé et l’environnement. Néanmoins, l’organisation du territoire, en termes de répartition des services, de la sécurité et de la continuité des pistes cyclables ainsi que de la topographie, représentent des barrières à la pratique du vélo chez les habitants. De plus, la connaissance de la pratique du vélo n’est pas nécessairement répandue au sein de l’ensemble de la population, constat présenté à la fois par des habitants et par des acteurs publics locaux. Enfin, la culture de cette pratique dans les espaces peu denses semble peu propice à sa démocratisation. Certains habitants continuent de se représenter le vélo comme une activité ludique, de détente et de tourisme et non comme un moyen de transport du quotidien: *“le vélo c’est bien c’est écologique, mais faut avoir le temps, c’est pour jouer au touriste”* (une usagère de Mobil’Eco).





## 6| Quelles perspectives pour le territoire ?

### **Du côté des acteurs institutionnels,**

La Loi d'Orientation des Mobilités est peu et mal appréhendée sur le territoire du Jovinien. Le président de l'intercommunalité a été tenu au courant de la volonté de la Région de ne pas couvrir le Département de l'Yonne avec plus de deux ou trois Autorités Organisatrices des Mobilités. Néanmoins, ce dernier n'identifie actuellement pas la loi comme un levier d'action.

Pour Mobil'Eco, *"le processus est lent et empêche les collectivités de se positionner"*. L'association fait le constat d'un manque d'information sur les solutions proposées aux territoires ruraux et peu denses dans le cadre de la loi et *"attend de voir l'application des décrets"*. La structuration des compétences proposée par la loi ne leur paraît pas suffisante sans accompagnement financier: *"si on met pas de l'argent dans les territoires pour développer les offres, ça sert à rien"*.

Dans le cadre du Comité Territorial d'Insertion porté par le conseil départemental, le groupe de travail mobilité a proposé des pistes d'actions pour organiser la mobilité sur le territoire. Entre autre, les participants ont souligné le besoin de favoriser la promotion et l'utilisation des vélos dans les écoles afin de former les habitants dès le plus jeune âge. Cette piste d'action nécessite d'être accompagnée d'une réflexion autour de la création et la promotion de pistes cyclables, voire d'une offre de vélos électriques. Accompagner les entreprises dans une réflexion autour de l'organisation et la gestion des transports et de leurs personnels est aussi une piste d'action qui a été retenue, permettant à la fois aux employés de réaliser des économies financières et aux employeurs de s'inscrire dans une démarche d'entreprises éco-responsables. Le développement d'un outil informatique permettant l'information sur les dispositifs et les moyens financiers existants pour soutenir la mobilité fait également l'objet d'une piste d'action.

Enfin, face au constat des freins psychologiques à la mobilité, l'organisation d'ateliers collectifs pour ces personnes est envisagée. Selon le Pôle Social, ce besoin de dispositif d'accompagnement collectif est primordial pour apprendre et encourager les personnes à se déplacer : *"avec l'aide du groupe, elles se rendent compte qu'elles peuvent bouger"*. La Mission Locale a proposé la réalisation d'ateliers mobilité et confiance en soi dans le cadre de l'appel à projet du Contrat de Ville 2020 qui souhaite faire du développement durable une perspective transversale des actions du Contrat de Ville.

Par ailleurs, des retours d'expériences d'autres territoires ayant expérimenté des initiatives, peuvent permettre le passage à l'action sur le territoire. L'exemple de la "boîte à vélo" réalisé à Chenôve (Dijon Métropole) présente des aspects intéressants (atelier de réparation de vélo avec les enfants, atelier de cours de vélo aux femmes, avec les enfants) à proposer dans le quartier prioritaire de la Madeleine pour encourager à la pratique du vélo, à travers les enfants, selon la cheffe de projet cohésion sociale de Joigny.

### **Du côté des usagers**

En évoquant leurs souhaits et idées quant aux perspectives, plusieurs réflexions émergent. Malgré la grande satisfaction des services offerts par Mobil'Eco, nombreux souhaiteraient que le service de transport solidaire à la demande soit accessible pour tout type de déplacement, au delà des enjeux d'insertion professionnelle. Plusieurs habitants manifestent par ailleurs un souhait de disposer d'un service de bus plus efficient en terme de desserte et d'amplitude horaire, qui passerait par un service payant: *"on préfère un bus qu'on paye mais qui est là à 7h"* (une habitante du quartier de la Madeleine).



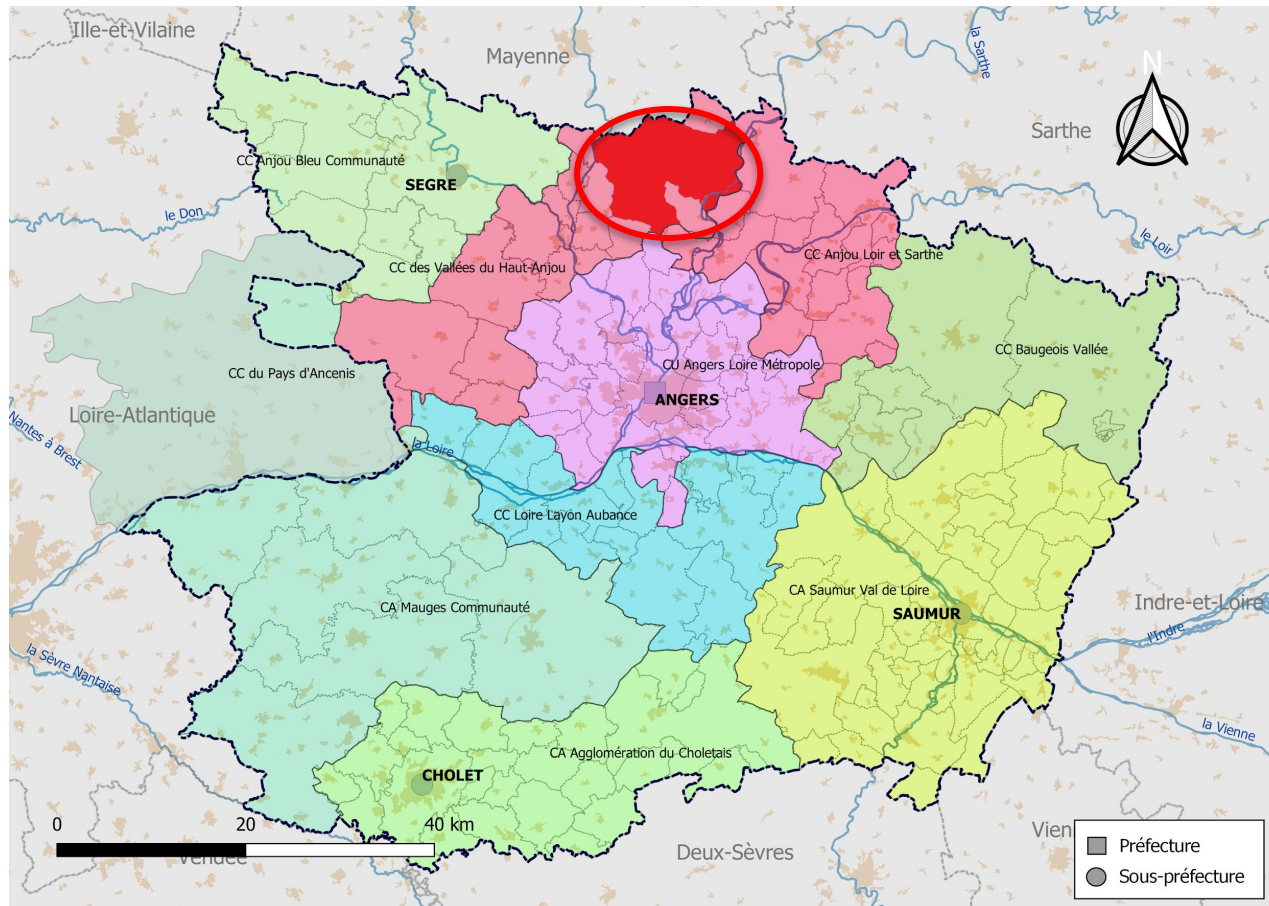




# Commune Nouvelle des Hauts-d'Anjou



# Commune Nouvelle des Hauts-d'Anjou



- 1| Un territoire rural aux portes d'Angers caractérisés par d'importantes disparités
- 2| Un bouillonnement d'initiatives
- 3| Les leviers et les freins à la mobilité
- 4| Le territoire en images - témoignages des habitants
- 5| Comment les enjeux de mobilité durable et inclusive sont-ils articulés ?
- 6| Quelles perspectives pour le territoire ?



# 1 | Un territoire rural aux portes d'Angers...

La commune nouvelle des Hauts d'Anjou se situe à la limite Nord de l'aire urbaine d'Angers, au Nord du département du Maine et Loire. Elle résulte de la fusion récente de huit communes rurales : Brissarthe, Contigné, Cherré, Champigné, Marigné, Soeudres et Querré (regroupées en 2017) et Châteauneuf-sur-Sarthe qui a rejoint la commune nouvelle en 2019.

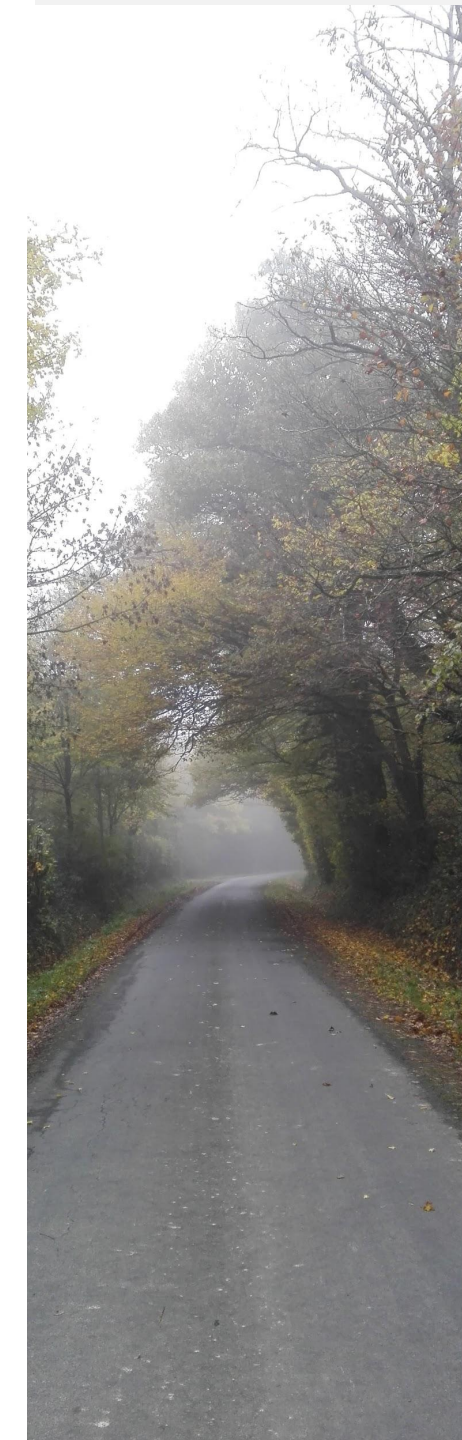
L'intégration des Hauts d'Anjou dans le bassin de vie angevin est un réel enjeu pour les acteurs politiques du territoire, qui espèrent profiter de cette fusion récente pour développer le territoire en misant sur ces atouts géographiques : *"Notre territoire est excentré du département. Quand on quitte Angers en direction du Nord, il y a Tiercé et le Lion qui ont une forte attractivité et nous on est derrière alors qu'on a les mêmes atouts. Il faut qu'on arrive à porter ensemble ce petit bout de territoire"* (élue des Hauts d'Anjou).

L'attractivité d'Angers est notable : près de 80% des habitants de la commune nouvelle travaillent à Angers et effectuent le trajet quotidiennement, en utilisant principalement leur voitures, ou les lignes régulières de train ou de bus. Les acteurs locaux constatent une augmentation du nombre de trains et par conséquent de la fréquentation des gares d'Etriché et de Tiercé, situées respectivement à 5 et 8 kilomètres du bourg de Châteauneuf. Les principaux déplacements et trajets proposés sur le territoire se polarisent en direction d'Angers excluant une part importante de la population des Hauts d'Anjou *"Il n'y a pas de transport vers Segré. Ça pose un vrai soucis pour les démarches administratives. Pour la régulation des impôts à Segré, ils doivent passer par Angers. En plus de l'aspect financier il y a le découragement, déjà que c'est pas simple d'aller aux impôts"*(vice présidente CCAS).

## ... caractérisé par d'importantes disparités

Sur la commune nouvelle des Hauts d'Anjou, les principaux foyers de densité et d'activités se concentrent dans les bourgs de Châteauneuf-sur-Sarthe et de Champigné. Ces deux pôles regroupent plus de 60% de la population, la totalité des services et des commerces de la commune nouvelle. Les communes de tailles inférieures sont concernées par une disparition des activités et se situent en marge des axes routiers principaux. Alors que les huit communes se situent à cinq kilomètres les unes des autres, les acteurs rencontrés déplorent l'absence de liaisons en transport collectif ou de voies vertes pour les déplacements du quotidien sur la commune. Sur les Hauts d'Anjou, les élus locaux affichent une volonté forte de s'approprier ces enjeux et d'assurer un développement territorial équitable *"On portera toutes les communes sur ces questions de mobilité, mêmes les plus isolées, notre volonté c'est de ne pas laisser de voies enclavées, de faire le lien entre les polarités et les petites communes"* (élue du territoire).

Par ailleurs, le dynamisme de l'action sociale illustre le souhait de donner l'accès à une solution de mobilité aux personnes réellement isolées et en difficulté *"elle m'a touché cette dame qui m'a dit que sans sa voiture elle ne pouvait plus sortir le week-end. Je ne pensais pas qu'un petit budget retraite ne permettait pas de payer l'assurance, ça m'a saisi"* livre une élue du territoire. Malgré les efforts engagés, certaines populations restent encore difficiles à toucher et notamment *"les personnes en situation de handicap, les grands adolescents à qui nous n'avons pas grand chose à proposer, et les chômeurs trop loin du marché de l'emploi"* (maire de la commune déléguée de Châteauneuf-sur-Sarthe).





## 2 | Un bouillonnement d'initiatives sur les Hauts d'Anjou

Les acteurs du territoire manifestent une forte appropriation des questions de mobilité. Outre les lignes de bus régulières mis en place par la région, de nombreuses initiatives sont proposées, bien qu'encore inégalement appropriées par les habitants.

**La gare d'Etriché** facilite les déplacements en direction d'Angers. Elle est principalement utilisée par des cadres travaillant à Angers ainsi que par des lycéens. *"C'est super qu'il y ait cette gare ! Toutes les gares ont été rénovée il y a 4 ans, avec un accès sécurisé, ça a entraîné les gens à les utiliser, ça a donné de l'importance"* (utilisateur régulier). Bien qu'elle soit très appréciée des utilisateurs, les entretiens révèlent une difficulté pour y accéder (absence de liaisons bus depuis les centres bourgs, et de voie vélo sécurisée).

Un **transport à la demande (TAD)** est mis en place par la Région Pays de la Loire depuis 2011. Si 1246 trajets ont été réalisés en 2019, il demeure peu voire inconnu et utilisé par les habitants rencontrés et les élus locaux. *"C'est un joli système de pouvoir voyager à 2 €, c'est une offre très bien mais ignorée de la population"* (élu de Châteauneuf-sur-Sarthe). Le TAD dessert les pôles de centralité (Contigné et Châteauneuf), les lignes régulières existantes et les gares de Tiercé et de Etriché exclusivement.



*"Il faut les monter les escaliers avec le vélo, je vous dis pas si il est électrique ».*

l'accès au quai de la gare d'Etriché  
Source : Chronos



**L'association Voitur'âge** entend faciliter les déplacements des personnes isolées et non autonomes et favoriser le lien social en proposant un service de transport solidaire. Mis en relation par le Centre Intercommunal d'Action Social, l'utilisateur est pris en charge à son domicile par des bénévoles qui assurent l'intégralité du déplacement. Les personnes rencontrées font appels à ce service pour des trajets de courtes distances pour aller au marché, se rendre aux activités organisées par le Béguinage (maison d'accueil de séniors), ou à la Maison des Services Au Public (MSAP), ou des trajets de plus longues distances (rendez-vous médicaux, visites à des proches). En 2019, les bénévoles ont accompagné 34 personnes, réalisant 630 trajets. Ce dispositif est largement apprécié par les utilisateurs *"C'est un bon moyen de lutter contre l'isolement, en plus le lien social est apprécié entre les utilisateurs et les transportés"* (utilisateur du dispositif, 75 ans). Principalement utilisé par des séniors, il s'adresse à tout public.

Le département du Maine et Loire est couvert d'un maillage de **borne de recharge électrique** mis en place par le Syndicat Mixte des Energies du Maine et Loire. Sur les 196 bornes installées sur le département, 4 se situent sur les Hauts d'Anjou. Au total, 31 branchements ont été réalisés en 2019. Largement sous utilisées, et peu connues, ce dispositif ne semble pas répondre à une demande et un besoin de la population. Les opinions des élus et des habitants convergent sur ce point *"le véhicule en milieu rural c'est bof"* (élu), *"le véhicule électrique c'est un problème de bourgeois"* (employé de l'usine Mathez).



*"C'est fou le nombre de trajets effectués par Voitur'âges pour les rendez-vous médicaux"*

Pharmacienne de Champigné

**Les acteurs du CCAS** investissent largement le champ de la mobilité en organisant différents déplacements pour *“faciliter le transport, faire le lien avec les communes déléguées et faire sortir les personnes (responsable du service action sociale)”*. Les services s’adressent à un public fragile, exclus des initiatives existantes, souvent sans permis. Parmi les actions proposées on recense : l’organisation de sorties pour les personnes en résidence seniors, l’organisation et la prise en charge des frais déplacements pour se rendre aux distributions alimentaires, le paiement de l’assurance scooters pour inciter à la mobilité, l’aide aux démarches administratives, le déplacement d’agent pour des permanences de la MSAP sur les communes déléguées.

Afin de proposer des alternatives décarbonées, plusieurs projets sont en réflexion pour développer les liaisons douces sur le territoire.

A l’image de ce qui a été réalisé sur les bords de la Sarthe, les élus locaux réfléchissent à l’aménagement d’une voie cyclable le long de la Mayenne sur le chemin de halage. Le second projet concerne les bourgs de Châteauneuf-sur-Sarthe et de Champigné, situés à 5 km. Il consisterait à aménager une voie cyclable sécurisée le long de la départementale rejoignant les communes.

La commune nouvelle a récemment acquis un véhicule pour mettre en place un **service de navette communale** dont l’usage n’a pas encore été déterminé. Celle-ci pourrait faciliter les déplacements depuis Châteauneuf-sur-Sarthe en direction de la gare d’Etriché, ou depuis les différentes communes en direction de la MSAP.



Parking vélo collège de Châteauneuf-sur-Sarthe  
Source : Chronos



les bords de Sarthe  
Source : Chronos

### 3| Des freins culturels et cognitifs du côté des usagers

Les entretiens réalisés mettent en exergue différentes inégalités face aux questions de mobilité. Ces disparités révèlent des freins culturels, financiers, et cognitifs qui ne permettent pas aujourd'hui, à certains publics plus fragiles et moins intégrés d'envisager l'utilisation du véhicule électrique, du vélo, ou des transports en commun.

Les habitants des Hauts d'Anjou expriment un attachement fort à la voiture individuelle. Cette dépendance obligatoire à la voiture est pour les usagers le corollaire de la vie en milieu rural, *"on est en campagne ici, on est obligé de prendre la voiture"*. Alors qu'ils déplorent l'absence d'alternatives, *"y'a rien chez nous, y'a pas de bus", "je n'ai pas le choix pour aller travailler et emmener mes enfants, comment je fais si ce n'est pas en voiture ?"* les automobilistes manifestent un besoin de liberté et d'autonomie précieux lié à la volonté de ne pas se rajouter des contraintes dans un quotidien déjà complexe et exigent *"la voiture c'est la liberté quand je sors j'ai envie de rentrer", "je ne fais pas de covoiturage, c'est trop de contraintes"*.

Par ailleurs, les utilisateurs rencontrent des difficultés cognitives à l'utilisation des transports en commun comme le souligne cette chargée de mission au CCAS *"le service a beau exister, pour que la personne comprenne comment l'utiliser c'est toute une histoire", "quand vous arrivez à Angers en voiture vous êtes perdu au parking relais, ce n'est pas expliqué aux ruraux"*. La problématique est identique pour *"le vélo, ce n'est pas non plus donné à tout le monde", "ça fait peur, dans les mentalités on a pas l'habitude"* partagent des habitants de Champigné.



## ... et des freins organisationnels du côté des acteurs de la mobilité

Sur le territoire, le manque de coopération entre les acteurs de la mobilité limite la cohérence de la politique territoriale et freine la lisibilité des dispositifs proposés. Dans le cadre des entretiens réalisés, les acteurs socio-économiques interrogent l'existence de partenariats à l'échelle de l'intercommunalité. Les élus considèrent que *"les réflexions à l'échelle de l'intercommunalité sont assez conceptuelles et l'opérationnel se passe au niveau des communes"*. Les acteurs départementaux constatent une difficulté à communiquer avec les élus qu'ils considèrent néanmoins comme *"un relais indispensable au niveau des communes"* et les élus communaux se sentent éloignés par rapport aux instances de décisions. L'absence d'espace d'échange entre les acteurs engagés dans le champ de la mobilité engendrent de surcroît une confusion de compétences, qui dessert les initiatives communales et conduit à une duplication des projets (par exemple entre le TAD mis en place par la Région et la navette communale).

Pour les élus, les incertitudes quant aux pratiques des usagers est un frein à s'engager sur le champ de la mobilité : *"Je me vois mal dire on va utiliser ⅓ du budget d'investissement de la commune nouvelle pour une voie cyclable Châteauneuf-Champigné alors qu'on est incapable d'évaluer le nombre d'utilisateur futur"*. La maire de la commune nouvelle et le maire de la commune déléguée de Châteauneuf indiquent qu'à ces problématiques financières s'ajoutent des contraintes réglementaires et des arguments sécuritaires qui retardent la mise à l'agenda politique les projets de mobilité douces : *"ce type de normes ça nous freine, ça devient trop complexe"*.



## 4| Le territoire en image...

**“Si je devais prendre la départementale à vélo, je ne le ferai pas”.** Cette institutrice de Querré se rend à son travail en vélo et souligne le sentiment d’insécurité induit par l’importance du trafic routier ressenti et décrié par une majorité des habitants du territoire. Elle confie que sur la départementale D770 reliant le Lion d’Angers à la Flèche qui traverse la commune nouvelle, c’est plus de 6000 voitures et 600 poids lourds traversent le bourg de Châteauneuf par jour.

**“Les autres ne le font pas en vélo, ils ont peur de se faire écraser, les voitures klaxonnent alors on monte sur le trottoir mais les piétons ne sont pas contents”.** Un adolescent de Châteauneuf se rend au collège à vélo et partage les difficultés qu’il rencontre sur son trajet quotidien. Interpellé par l’expression “piste cyclables” qu’il ne connaît pas, il fait preuve d’un optimisme fort lorsqu’il comprend qu’il pourrait circuler en sécurité sur une voie adaptée.



*“Qu’est ce que c’est une piste cyclable ? », interrogation d’un collégien de Châteauneuf-sur-Sarthe utilisant le vélo quotidiennement*

## ... témoignages des habitants

**“Pour venir je fais du covoiturage avec un voisin, on s’est arrangé avec le patron pour qu’on ait toujours les mêmes horaires”**

Ce salarié de 19 ans travaille à la chocolaterie Mathez depuis le mois d’août. Il habite sur le territoire et est en train de passer son code. Lors de son embauche, il a pu négocier avec le directeur de l’entreprise pour résoudre son impossibilité à se déplacer.

**“Je prends le vélo, y’a pas le choix pour le moment, mais je récupère mon permis bientôt”**

Ce jeune homme de 21 ans travaille depuis trois ans à la chocolaterie Mathez. Il habite chez ses parents à Châteauneuf-sur-Sarthe et se déplace actuellement à vélo. “Les deux premières années je venais en voiture, mais là j’ai du trouver une solution”. En utilisant son vélo, ce salarié fait parler de lui au sein de l’équipe. A 13 heures, il est fréquent d’entendre au coin fumeur : “le voilà avec son vélo”.

**“On vient tous les deux en voiture mais on ne fait pas de covoiturage, c’est trop contraignant, on a pas les même vies”**

Ces deux frères de 27 et 34 ans habitent à 8 minutes de l’entreprise et apprécient la liberté que leur donne leur voiture.



Parkings entreprise Mathez  
Source : Chronos



## 5| Comment les enjeux de mobilité durable et inclusive sont-ils articulés ?

L'appropriation des enjeux d'inclusivité est forte de la part de la majorité des acteurs rencontrés sur le territoire. L'implication des acteurs du social sur la mobilité en est une illustration parlante. *"On a compris que si on ne leur proposait pas de transport c'était difficile, alors on fait ce qu'on peut pour y travailler"*, confie la chargée de mission actions sociales. *"Les personnes qui viennent d'Angers peuvent venir sans difficulté, mais pour les autres c'est tout un problème si elles ne sont pas autonomes, on y travaille mais c'est difficile"* (directeur d'ESAT).

Concernant les enjeux de mobilité durable, ils sont quant à eux largement appropriés sur la commune de Châteauneuf-sur-Sarthe et font l'objet d'une réelle volonté politique en faveur des mobilités douces et décarbonées. Cependant, *"cette vague n'a pas encore été diffusée à l'ensemble de la commune nouvelle"* souligne le maire de Châteauneuf-sur-Sarthe.

Derrière l'expression mobilité durable sont évoqués les termes de : décarbonée, optimisée, écologie, économie, souplesse, diversité des mobilités, cheminements adaptés, inclusive, convivialité, cadre de vie. La mobilité inclusive est illustrée par les notions de partage, solidarité, accessibilité, moyens publics fragiles.

Finalement, pour les acteurs porteurs de solution de mobilité, la durabilité et l'inclusivité sont des notions devant être complémentaires et compatibles. Néanmoins, dans la pratique, les enjeux environnementaux demeurent secondaires pour la majorité d'entre eux, et relèvent de choix politiques et budgétaires *"C'est une question de priorité, de savoir si on va investir sur ces thématiques là"* (élu).

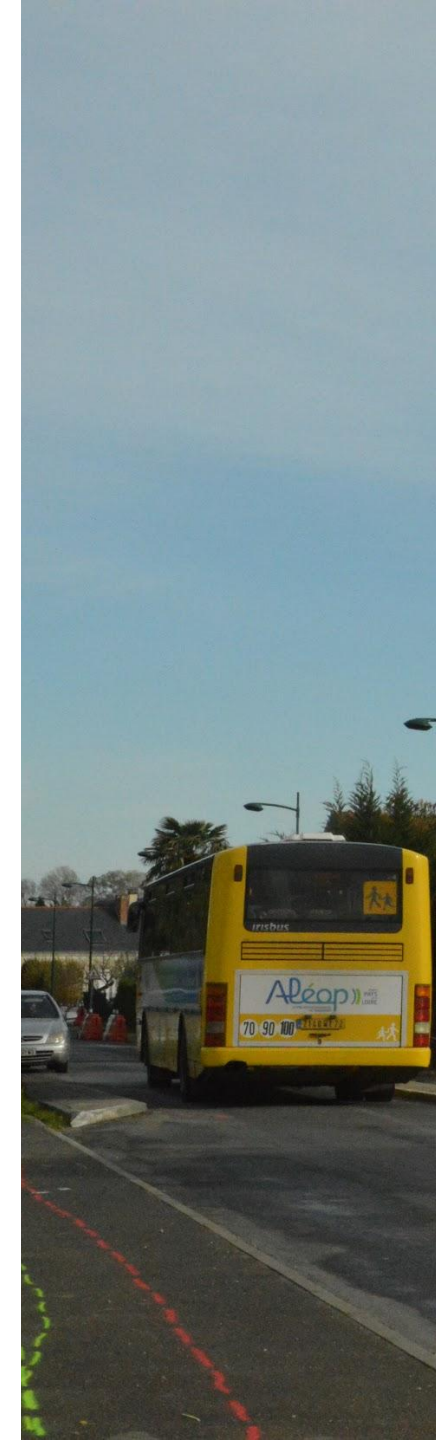
# 6 | Quelles perspectives pour le territoire ?

## Du côté des acteurs institutionnels

La Loi d'orientations des Mobilités et ses implications pour les territoires, sont envisagées comme un levier de développement territorial. *«La mobilité, c'est une nouvelle compétence qu'il va falloir s'approprier à l'échelon intercommunal et qui permettra d'aller plus dans l'aménagement du territoire»*, comme le souligne une élue. Relativement informés sur le contenu du document et ses objectifs, les acteurs porteurs de solutions de mobilité s'accordent à penser que cette loi devrait permettre une meilleure lisibilité des dispositifs et une centralisation de l'information existante *«Ce n'est pas le travail d'information qui manque, mais de savoir comment donner l'information. Il faudrait créer un outil pour que les usagers puissent savoir les possibilités pour aller à tel ou tel endroit.»* Elle devra aussi être garante d'une clarification des compétences entre les échelons territoriaux, *«une compétence c'est réglementé, sinon ça va dans tous les sens»* (opérateur TAD).

## Du côté des usagers

La solidarité rurale est une valeur forte qui émerge des entretiens avec les usagers. *«Ici on est en campagne, les gens se connaissent et s'aident facilement»*. En faisant mention de fonctionnements de voisinage, de systèmes de débrouillardise, de covoiturage non institutionnalisé, les habitants mettent en exergue des pratiques de mobilité qui échappent aux initiatives recensées mais qui répondent cependant aux enjeux de durabilité et d'inclusivité. En évoquant leurs souhaits et idées quand aux perspectives, plusieurs réflexions émergent autour de l'usage de la voiture individuelle *«qu'il faudrait apprendre à partager»*, *«c'est une solution, ici on fait des courtes distances, mais on a pas le réflexe»*. Plusieurs habitants manifestent par ailleurs un souhait de voir les conditions d'intermodalité facilitées sur le territoire.





En guise de conclusion







## Des constats partagés par les habitants...

Les habitants rencontrés font remonter des constats similaires à ceux de l'enquête quantitative. L'inadéquation entre l'offre de service et leurs besoins contraignent les uns à prendre la voiture et les autres à utiliser des modes actifs, voire à renoncer à se déplacer. Pourtant, les solutions observées d'entraide et de débrouillardise ainsi qu'une certaine prise de conscience environnementale témoignent d'une réelle volonté de se déplacer autrement.

Sur les trois territoires, la mobilité est contrainte. D'une part, l'attachement à la voiture est encore très présent, plutôt par nécessité que par dogmatisme. Cette dépendance peut d'ailleurs entraîner un sentiment de culpabilité face aux enjeux environnementaux.

D'autre part, une grande partie des usagers des modes actifs le sont "par défaut" plus que par conviction (freins économiques, pas de permis, etc.). Plusieurs freins psychosociaux peuvent empêcher l'identification et l'utilisation de certains modes : le manque de connaissance, la difficulté à comprendre le fonctionnement de l'offre, la peur liée à la perception d'insécurité, le fait de ne pas vouloir demander d'aide pour ne pas dépendre d'autrui. L'ancrage résidentiel fort peut conduire certains habitants à ne pas dépasser un certain périmètre pour chercher un emploi ou une formation et à renoncer à certains déplacements, ce qui contribue à l'isolement des populations les plus précaires.

Pourtant, les habitants rencontrés qui se sont appropriés les solutions de mobilité existantes les apprécient généralement beaucoup (garage solidaire, conseil en mobilité, etc.) lorsqu'elles répondent à leurs besoins quotidiens (faire les courses, se rendre à des rendez-vous médicaux, trouver et garder un emploi). Ils déplorent le fait que ces solutions ne soient pas plus connues et/ou que leur accès soit contraint à certaines conditions. Enfin, certains habitants font émerger, ou manifestent un vif intérêt pour, des solutions d'entraide et de partage, parfois dans une logique éco-citoyenne et/ou de lien social.

## ... et par les acteurs de la mobilité

Les acteurs de la mobilité rencontrés font face à des problématiques similaires : fermeture d'infrastructures et de service conduisant un report modal vers la voiture, cloisonnement des actions menées, difficulté à en évaluer les impacts pour mettre la mobilité à l'agenda... Pourtant, on sent une volonté de ces acteurs de coordonner leurs actions autour d'une vision partagée, pragmatique et en adéquation avec les besoins des habitants.

Malgré des initiatives remarquables, les acteurs de la mobilité notent que le manque de coordination entre les actions est un frein majeur à l'élaboration de services adaptés aux besoins des habitants. Les enjeux de mobilité durable et de mobilité inclusive sont traités séparément, par des services différents, bien que ceux-ci soient perçus par certains acteurs comme compatibles, voire complémentaires. Par ailleurs, la difficulté à évaluer quantitativement les impacts d'un service ou d'une infrastructure constitue une limite pour rendre compte de l'adéquation entre l'offre et la demande mais aussi pour justifier leur mise à l'agenda politique et par extension leur financement.

Pourtant, les acteurs commencent à inscrire leurs actions, actuelles ou en réflexion, dans une logique partenariale, dans une logique de complémentarité et non de concurrence modale, et d'articulation avec d'autres enjeux : inclusion et lutte contre l'isolement, développement économique, décarbonation. A cette fin, les acteurs tendent à se coordonner pour construire et partager une vision lors de certaines instances (expérimentation Avesnois mobilité, comité territorial d'insertion dans le Jovinien) et à travers des outils de mutualisation de données et de services.





## Des incertitudes face à la LOM...

Pour la plupart, les acteurs rencontrés sur les trois territoires ont une très faible connaissance de la LOM et de ses implications. Cependant, certains acteurs espèrent que cette loi apportera une meilleure visibilité et une meilleure lisibilité des enjeux et des solutions de mobilité.

En premier lieu, la question de la **gouvernance** face aux enjeux de mobilité se pose pour tous les territoires. Les communautés de communes de Sud Avesnois et du Jovinien se trouvant en zone blanche, il y a une forte incertitude sur le futur des solutions déployées localement lorsque ces territoires seront rattachés à une AOM. Les acteurs du Sud Avesnois essayent d'articuler leurs actions dans une logique partenariale. Les acteurs du Jovinien travaillent avec le Département dans le cadre du Comité Territorial d'Insertion pour évoquer, entre autres, les mobilités sur le territoire. Ces logiques et instances de partage peuvent préfigurer d'une bonne appropriation par ces territoires du **comité des partenaires** suggéré dans la LOM (T.I, ch.2). Parallèlement, les acteurs des Hauts-d'Anjou attendent de la LOM qu'elle aide à clarifier la répartition des compétences entre les échelons territoriaux (T.I, ch.2).

En deuxième lieu, la question du **décloisonnement entre les politiques de mobilité et les politiques sociales** fait déjà l'objet d'actions et de réflexion sur les trois territoires. Les solutions déjà proposées (conseil en mobilité, mesures tarifaires) sont d'ailleurs pour partie incluses dans la LOM (T.I, ch.2 - prise en compte des objectifs et enjeux complexes et transversaux ; T.I, ch.3). Par contre, l'articulation entre **mobilité durable et mobilité inclusive** reste encore à opérationnaliser, tant dans la LOM que sur les territoires.



En termes de solutions, les actions et les réflexions en cours sont en cohérence avec certains des leviers de la LOM :

- sensibiliser et accompagner les changements de pratique à l'aide de structures de conseil en mobilité (T.I, ch.1 & 3),
- développer des services numériques d'information multimodale (T.II, ch.1) - sur ce point, la plateforme multimodale développée pour le Sud Avesnois est connue et utilisée par les habitants
- encourager les innovations en matière de mobilité (T.II, ch.2) en créant des liens avec les entreprises, aussi dans une logique de développement économique, et en soutenant les initiatives citoyennes,
- promouvoir les modes actifs et fournir des aménagements sécurisés et voies douces (T.III, ch.1),

Par contre, le développement de l'électromobilité (T.III, ch.2) fait débat : si certains acteurs ont mis en oeuvre, ou envisagent de déployer, un maillage de bornes de recharge électrique, d'autres doutent de la pertinence de cette solution pour répondre à la fois aux enjeux quotidiens des habitants et aux enjeux de lutte contre la pollution.

Les acteurs rencontrés sur les trois territoires sont donc en attente par rapport à la LOM et espèrent qu'elle permette d'enclencher ou de maintenir des dynamiques entre les acteurs pour pérenniser certaines actions et faciliter l'émergence de nouveaux services, adaptés aux besoins de leurs habitants.





## Annexes



# Caractéristiques sociodémographiques

	Territoire	CC du Sud Avesnois	CC du Joviniens	Les Hauts d'Anjou	France
	<b>Code INSEE</b>	200 043 404	248 900 938	49 218	1
Population	Population	25 782	21 639	8 776	66 361 587
	Nombre de ménages	11 064	9 539	3 437	29 236 888
	Superficie (en km <sup>2</sup> )	179	350	143	632 734
	Densité de la population (nombre d'habitants au km <sup>2</sup> )	144,0	61,8	61,2	104,9
Âge, en %	0 à 14 ans	20,2	19,3	23,0	18,3
	15 à 29 ans	17,4	15,3	15,0	17,7
	30 à 44 ans	16,8	17,2	20,2	19,0
	45 à 59 ans	19,7	19,8	17,7	19,9
	60 à 74 ans	16,8	17,7	14,2	15,9
	75 ans ou plus	9,1	10,7	9,9	9,3
Sexe, en %	Hommes	47,9	48,3	49,5	48,4
	Femmes	52,1	51,7	50,5	51,6



# Logement et équipement automobile

	Territoire	CC du Sud Avesnois	CC du Joviniens	Les Hauts d'Anjou	France
Logement	Nombre total de logements	12 685	11 977	3 868	35 535 026
	Part des résidences principales, en %	87,2	79,6	88,8	82,3
	Part des résidences secondaires (y compris les logements occasionnels), en %	3,6	8,9	4,4	9,6
	Part des logements vacants, en %	9,2	11,5	6,7	8,1
	Part des ménages propriétaires de leur résidence principale, en %	54,3	65,0	64,6	57,6
Ancienneté d'emménagement dans la résidence principale	Depuis moins de 2 ans, en %	13,5	12,0	11,6	13,0
	De 2 à 4 ans, en %	16,9	18,4	18,0	20,1
	De 5 à 9 ans, en %	15,8	16,6	21,3	17,1
	10 ans ou plus, en %	53,8	53,1	49,0	49,9
Équipement automobile des ménages	Au moins une voiture, en %	76,3	83,1	89,6	81,0
	1 voiture, en %	49,4	46,0	43,5	46,6
	2 voitures ou plus, en %	26,9	37,1	46,1	34,4

# Diplôme et catégorie socioprofessionnelle

	Territoire	CC du Sud Avesnois	CC du Joviniens	Les Hauts d'Anjou	France
Diplôme le plus élevé de la population non scolarisée de 15 ans ou plus	Population non scolarisée de 15 ans ou plus	18 768	16 051	6 203	48 351 481
	Part des titulaires au plus d'un BEPC, brevet des collèges en %	42,5	37,0	37,6	29,5
	Part des titulaires d'un CAP ou d'un BEP en %	29,6	28,8	29,3	24,6
	Part des titulaires d'un baccalauréat en %	14,5	15,5	16,0	16,8
	Part des titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur en %	13,3	18,7	17,2	29,1
Population de 15 ans ou plus selon la CSP	Ensemble	20 521	17 455	6 679	54 243 247
	Agriculteurs exploitants, en %	0,6	1,0	3,1	0,8
	Artisans, commerçants, chefs d'entreprise, en %	2,4	3,6	2,7	3,5
	Cadres et professions intellectuelles supérieures, en %	2,9	4,6	3,7	9,2
	Professions intermédiaires, en %	8,8	12,5	10,9	14,1
	Employés, en %	15,5	16,0	19,5	16,3
	Ouvriers, en %	18,0	15,2	22,3	12,4
	Retraités, en %	29,3	30,8	27,8	26,9
	Autres personnes sans activité professionnelle, en %	22,5	16,4	9,9	16,7

# Revenus, taux de pauvreté et de chômage

	Territoire	CC du Sud Avesnois	CC du Jovinién	Les Hauts d'Anjou	France
Revenus	Nombre de ménages fiscaux	10 426	9 041	3 354	27 209 787
	Part des ménages fiscaux imposés, en %	32,4	45,1	37,0	52,0
	Médiane du revenu disponible par unité de consommation, en euros	16 196,0	19 080,0	18 881,0	20 520
	Taux de pauvreté, en %	29,3	19,1	12,2	14
Population de 15 à 64 ans par type d'activité	Ensemble	15 538	12 726	5 157	41 624 266
	Actifs en %	67,2	72,0	77,3	73,8
	- Actifs ayant un emploi en %	49,6	60,5	68,3	63,4
	- Chômeurs en %	17,5	11,5	9,0	10,4
	Inactifs en %	32,8	28,0	22,7	26,2
	- Élèves, étudiants et stagiaires non rémunérés en %	9,8	8,1	7,5	10,6
	- Retraités ou préretraités en %	7,7	8,6	8,5	6,9
	- Autres inactifs en %	15,4	11,4	6,6	8,7
Emploi – Chômage au sens du recensement	Emploi total (salarié et non salarié) au lieu de travail	7 268	7 625	2 513	26 343 023
	Taux d'activité des 15 à 64 ans	67,2	72,0	77,3	73,8
	Taux de chômage des 15 à 64 ans	26,1	16,0	11,6	14,1

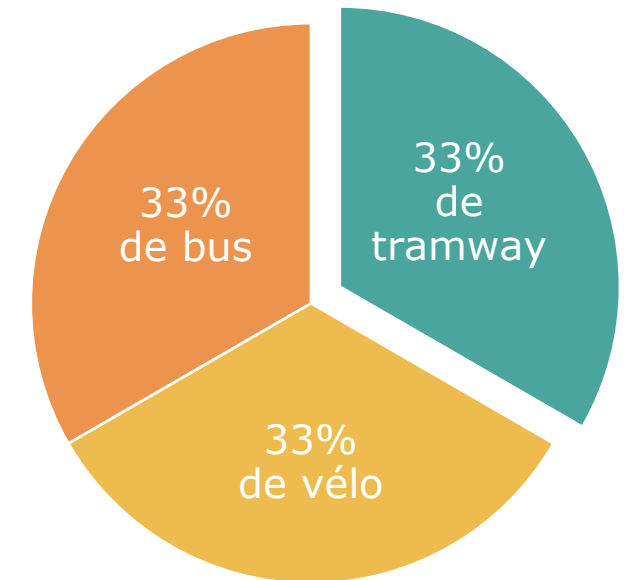


# Titre de la slide

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat.

Lorem ipsum dolor sit amet, consectetur adipiscing elit, sed diam nonummy nibh euismod tincidunt ut laoreet dolore magna aliquam erat volutpat. Duis autem vel eum iriure dolor in hendrerit in vulputate velit esse molestie consequat, vel illum dolore eu feugiat nulla facilisis at vero eros et accumsan et iusto odio dignissim qui blandit praesent luptatum zril delenit :

- suscipit lobortis
- illum dolore
- ullamcorper



# Zooms territoriaux

Edition 2019

BAROMÈTRE  
des mobilités du quotidien

