

Quartiers populaires et politiques de mobilités :

enjeux et retours d'expériences locales

Janvier 2021



Table des matières

Ce qu'il faut retenir de l'étude	4
Introduction	6

1^{ère} partie

Une politique de mobilité appliquée aux quartiers populaires : repères et pistes de réflexion 8

1 LA POURSUITE DU DÉSENCLAVEMENT DES QUARTIERS	10	3 LA MOBILITÉ, UNE DIMENSION PLEINEMENT INTÉGRÉE AU PARCOURS VERS L'EMPLOI	30
A Les quartiers, des espaces intégrés aux réseaux de transport public	11	A Prendre en compte les enjeux de mobilité dans le parcours individuel de retour ou d'accès à l'emploi	31
B La mobilité, une compétence à acquérir	14	B L'accès à la voiture individuelle, une réalité encore souvent indépassable, un modèle fragile...	36
C Intégrer les modes doux et actifs à la mobilité dans les quartiers	15	C Les garages solidaires, un maillon fort de la mobilité solidaire	38
2 LES FREINS À LA MOBILITÉ POUR LES HABITANTS DES QUARTIERS POPULAIRES	20	4 LA NÉCESSITÉ D'UNE MEILLEURE COOPÉRATION ET MISE EN RÉSEAU DE L'ENSEMBLE DES ACTEURS	40
A Les freins physiques	21	A Politique de la ville et politique de mobilité : quelle articulation au sein d'un même projet de territoire ?	41
B Les freins psychologiques, cognitifs et comportementaux ... et culturels ?	23	B Les outils de programmation, la collaboration à l'épreuve de la planification	43
C Le numérique et l'émergence de nouveaux facteurs d'exclusion	25	C La voix du citoyen, la place de l'usager au cœur des services	44
D Les freins économiques et financiers	27		
CONCLUSION	46		

2^{ème} partie

Recueil d'expériences : focus sur l'action de dix communautés et métropoles 48

Dracénie Provence Verdon Agglomération	50	Saint-Étienne Métropole	70
Grand Verdun Agglomération	54	Communauté d'agglomération Seine-Eure	74
Limoges Métropole	58	Communauté d'agglomération du Pays de St-Omer	78
Nantes Métropole	62	Communauté de communes du Sud Avesnois	82
Orléans Métropole	66	Toulouse Métropole	86

Annexe	90
Liste des personnes et institutions interrogées	94

Ce qu'il faut retenir de l'étude

« **La mobilité partout, pour tous...** », tel que l'affirme la **loi d'orientation des mobilités (LOM)**, promulguée en décembre 2019, trouve un écho particulier dans les quartiers prioritaires de la politique de la ville.

Considérant les mobilités comme un levier structurant et transversal pour le développement des territoires, l'AdCF et France urbaine les avaient inscrites, lors de la signature du « **Pacte de**

Dijon » avec le Premier ministre, comme l'une des trois grandes politiques publiques de la responsabilité des communautés et métropoles.

Les initiatives locales identifiées dans le cadre de cette étude illustrent **la variété des solutions** aujourd'hui offertes aux habitants des quartiers populaires, tout comme **les marges de progrès** qui restent à accomplir pour le prochain mandat. Mener à bien ces projets appelle à une approche globale et partenariale de la question des déplacements, au croisement des politiques de cohésion sociale et urbaine, d'accès à l'emploi et plus largement de « **droit à la ville** ».

L'action publique ne se résume plus au désenclavement

.....

Les réponses aux enjeux de mobilité se construisent et se concrétisent à plusieurs échelles : du quartier au bassin de mobilité, en considérant l'ensemble des besoins et des habitudes de déplacement des habitants. **Desservir par des lignes de transport collectif les quartiers populaires ne suffit plus** à répondre aux enjeux de désenclavement.

Il faut aller plus loin et agir sur :

- Les freins physiques, cognitifs, psychologiques, culturels et financiers ;
- L'apprentissage des possibilités offertes par les autres solutions de mobilité ;
- L'intégration de la problématique des mobilités dans les parcours de vie des habitants, notamment l'emploi, l'éducation, la formation, l'accès aux services et loisirs.

Les mobilités actives sont une solution concrète

.....

Si la voiture reste encore un marqueur social fort et, dans certains territoires, un prérequis indispensable pour se déplacer, des actions pour proposer **une alternative à l'auto-solisme** et pour accompagner le **changement de culture** et de comportement sont attendues.

Les mobilités actives font partie de ces réponses, **la marche à pied et le vélo**, « simples » en apparence, nécessitent

un engagement fort et dans la durée : aménagement de l'espace public, de la voirie, sécurisation des cheminements piétons et des pistes cyclables, réflexion sur les premier et dernier kilomètres, accès aux offres de libre-service mais aussi apprentissage du vélo et revalorisation sociale et culturelle des pratiques (particulièrement pour les femmes, les familles, les jeunes).

La mobilité c'est l'accès à l'emploi et à la formation

.....

L'accès aux sites d'activité économique, souvent situés en périphérie des centres-villes et peu ou pas reliés en transports collectifs, reste l'une des problématiques à traiter. C'est d'autant plus prégnant pour les habitants des quartiers populaires travaillant souvent en horaires décalés, atypiques.

Les offres de **co-voiturage** sont encore en construction. Cependant, un grand nombre d'**acteurs de l'économie sociale et solidaire**, acteurs associatifs portent des initiatives œuvrant pour la mobilité des habitants (auto-école sociale, garage solidaire...) mais pour

lesquelles le modèle économique, fragile, reste à pérenniser.

Il s'agira également d'inscrire **les mobilités dans les dispositifs d'accompagnement à l'emploi** et à l'insertion, et sensibiliser dès le plus jeune âge aux voies et moyens à saisir pour se déplacer dans la ville, de manière la plus sobre possible.

Le **numérique** offre de nouvelles solutions, à condition de veiller à leur appropriation par toutes et tous, sachant que les habitants des quartiers populaires souffrent souvent d'illectronisme et d'un manque de matériel disponible.

Les mobilités se jouent aux échelles du quartier et du bassin de vie

.....

À l'instar d'autres politiques publiques transversales, les mobilités nécessitent un effort particulier de coordination et de coopération :

- De **coopération** entre un grand nombre d'acteurs, pour éviter toute concurrence stérile et une action plus efficace. Plateformes de mobilité, acteurs de l'emploi et de l'insertion, associations doivent agir de concert et en bonne intelligence;
- De **coordination** entre collectivités locales, autour du couple région – intercommunalité : la région cheffe

de file et l'intercommunalité autorité organisatrice des mobilités.

La LOM introduit **plusieurs dispositions qu'il s'agit d'intégrer au projet de cohésion urbaine et sociale** et, au-delà, au projet de territoire que communautés et métropoles engageront pour le mandat 2020-2026 : définition des bassins de mobilité, signature des contrats opérationnels de mobilité, mise en place des comités des partenaires à l'échelle de chaque autorité organisatrice des mobilités.

Introduction

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), promulguée le 24 décembre 2019, invite à améliorer la mobilité du quotidien des Français.

Considérée comme une boîte à outils pour construire le « mécano » idéal d'une mobilité intermodale et optimale répondant aux besoins du quotidien, la LOM apporte des leviers importants pour déployer des solutions de déplacement et encourager les bons comportements, ainsi qu'un engagement financier de 600 millions d'euros d'ici 2025, incluant un volet « desserte des quartiers prioritaires ».

Au fil de ses articles, qu'il convient de rapprocher et de croiser, se dessinent des pistes de solutions pour tous les publics et territoires. Les collectivités y sont encouragées à renforcer leurs politiques de mobilité dans leur rôle de garant de la cohésion sociale et territoriale : en tant que « autorité organisatrice des mobilités », au sein d'un « bassin de mobilité » et signataire d'un contrat opérationnel de mobilité avec la Région¹.

Par ailleurs, le « Pacte de Dijon² », signé entre le Premier ministre et les présidents de l'Assemblée des communautés de France et de France urbaine en juillet 2018, plaçait les mobilités comme l'un des trois axes forts d'engagement des communautés et métropoles.

Si les collectivités locales n'ont pas attendu les mesures législatives et les contrats d'engagement pour répondre aux enjeux de mobilité des habitants de leurs quartiers prioritaires – les actions en faveur de la politique de la ville sont menées depuis plusieurs dizaines d'années - la mise en œuvre de la LOM invite à un regard nouveau sur ces politiques de déplacements.

Dans cette perspective, France urbaine et l'Assemblée des communautés de France (AdCF), en partenariat avec le Groupe Transdev, sont allées à la rencontre d'un panel d'intercommunalités. Les objectifs étaient de comprendre les contextes et enjeux liés à la mobilité des habitants des quartiers et de dresser un recueil des « bonnes pratiques » observées. Les initiatives sont nombreuses,

variées et illustrent l'importance de traiter des questions de mobilité dans une approche plus large, celle du parcours de vie d'un habitant. Organiser la mobilité dans les quartiers populaires c'est ouvrir le quartier, c'est intégrer pleinement le droit à la mobilité et à la ville.

Cette étude exploratoire a été rédigée sur la base d'entretiens réalisés auprès de plus d'une centaine de personnes, élus et cadres³ des communautés et métropoles, acteurs économiques et associatifs des territoires de :

- Dracénie Provence Verdon Agglomération (Région Sud Provence-Alpes-Côte d'Azur),
- Grand Verdun Agglomération (Grand Est),
- Limoges Métropole (Nouvelle-Aquitaine),
- Nantes Métropole (Pays de la Loire),
- Orléans Métropole (Centre-Val de Loire),
- Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer (Hauts-de-France),
- Saint-Etienne Métropole (Auvergne Rhône-Alpes),
- Seine Eure Agglomération (Normandie),
- Communauté de communes du Sud Avesnois (Hauts-de-France),
- Toulouse Métropole (Occitanie).

¹ Ces notions seront développées au fil de l'étude

² https://www.adcf.org/files/THEME-Amenagement-du-territoire/Pacte-de-Dijon_VF.pdf

³ Avertissement : Les entretiens avec les élus et cadres des dix intercommunalités du panel de cette étude ont été réalisés en 2019 et début 2020, c'est-à-dire lors du mandat 2014-2020.

Nous tenons, ici, à remercier très chaleureusement l'ensemble des participants à cette étude, pour leur disponibilité et les informations qu'ils ont bien voulu partager. L'AdCF et France urbaine seront, dans les

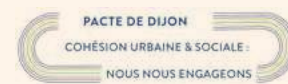
prochains mois, aux côtés des élus et cadres des communautés et métropoles pour décliner et faire vivre cette approche intégrée et transverse des mobilités, au service du bien commun territorial et des besoins des citoyens.

La question des mobilités au sein du « Pacte de Dijon » :



Pacte de Dijon

Agir sur les mobilités quotidiennes



L'État et ses services se sont engagés :

- Conforter, dans le cadre du projet de loi d'orientation sur les mobilités, le pouvoir d'agir en matière de mobilité inclusive des intercommunalités (covoiturage urbain, garage solidaire, ...)
- Honorer les engagements de l'Agence de financement des infrastructures de transport

de France (AFITF) consacrés aux appels à projets relatifs au transport collectif et aux volets désenclavement des quartiers,

- Permettre la reconquête des quartiers de gare.

Les intercommunalités signataires se sont engagées à :

- Poursuivre le désenclavement des quartiers populaires, en agissant sur l'ensemble des dimensions de la mobilité : des projets d'infrastructures utiles et performants et une offre complète et accessible des solutions de mobilité (transport collectif régulier, à la demande, individuel, covoiturage, modes doux, ...),
- Mettre en réseau, à l'échelle de l'agglomération et du bassin de vie, les acteurs des transports, économiques et associatifs,

- Porter une attention particulière aux freins psychologiques et psychosociaux à la mobilité de certains habitants, en accompagnant les initiatives prises par les acteurs locaux,
- Consacrer un volet spécifique aux quartiers populaires au sein des plans de déplacement urbain (PDU), futurs plans de mobilité selon la nouvelle Loi d'Orientation des Mobilités.

1^{ère} partie

Une politique de mobilité appliquée aux quartiers populaires : repères et pistes de réflexion

1

**La poursuite du
désenclavement
des quartiers**

p.10

2

**Les freins à la
mobilité pour les
habitants des
quartiers popu-
laires**

p.20

3

**La mobilité, une
dimension plei-
nement intégrée
au parcours vers
l'emploi**

p.30

4

**La nécessité
d'une meilleure
coopération et
mise en réseau
de l'ensemble
des acteurs**

p.40

1

La poursuite du désenclavement des quartiers





Les quartiers, des espaces intégrés aux réseaux de transport public

Les politiques publiques de mobilité observées pour cette étude confirment l'intégration des quartiers populaires relevant de la politique de la ville, dans la conception et le design des réseaux de transport public.

Les lignes structurantes permettent une irrigation de ces quartiers : des lignes de tramway pour les métropoles et grandes agglomérations aux lignes de bus à forte fréquence pour les autres communautés :

→ Les réseaux des métropoles nantaise et toulousaine ont, par exemple, été structurellement construits pour que l'armature principale irrigue les quartiers, dans l'objectif de les intégrer pleinement à la dynamique urbaine, par des liaisons directes et performantes vers le centre-ville et des connexions efficaces avec les autres lignes.

→ Les quartiers de la communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer ou encore de Dracénie Provence Verdon Agglomération sont desservis par la ou les lignes principales du réseau (toutes les 15 à 20 minutes) pour rejoindre le centre-ville.

Si la plupart des réseaux de transport français sont aujourd'hui matures, ils doivent **continuellement s'adapter** aux évolutions urbaines, environnementales, institutionnelles, sociétales et intégrer les technologies numériques. Toutes ces dimensions impliquent une

adaptation en continu de l'offre de transport de façon globale et donc pour les quartiers. Quelles solutions de mobilité proposer alors pour ces territoires, aux enjeux parfois singuliers ?

De nombreuses collectivités poursuivent le développement de leur réseau, notamment en jouant sur **la diversité modale** et en proposant des offres combinées et adaptées. Dans les projets en cours, l'intégration des quartiers populaires reste une préoccupation fondamentale du design des offres. Ces quartiers sont marqués par une forte densité de population, dont une grande proportion de jeunes et ménages peu équipés en véhicule individuel.

Cet engagement fort des autorités locales permet d'offrir des solutions de transports collectifs adaptées malgré des ruptures urbaines et physiques parfois très importantes.

Les projets actuels de développement portent donc soit sur **la modernisation des équipements existants** soit sur **un apport de nouvelles solutions de mobilité** pouvant répondre à des besoins spécifiques ou naissants. Une des dimensions de la troisième ligne de tramway lancée en 2019 par Saint-Etienne Métropole, correspond à la volonté politique de désenclaver encore plus les quartiers (cf. fiche Saint-Etienne Métropole). De même, les projets de bus à haut niveau de service (BHNS) qui redéfiniront toute l'offre de transport de Limoges Métropole et Seine Eure Agglomération sont en partie imaginés pour desservir au mieux les quartiers et offrir une meilleure qualité de transport (cf. fiches Limoges

Métropole et Seine Eure Agglomération).

Le désenclavement territorial peut aussi reposer sur un ensemble de solutions et de prestations alternatives aux infrastructures de transport collectif. C'est notamment le cas de l'offre de mobilité proposée aux habitants de Fourmies dans le Sud Avesnois, composée de solutions souples comme le transport à la demande ou la mise à disposition de vélos à assistance électrique (VAE).

« Le réseau de transport dessert historiquement les quartiers, par des lignes structurantes. C'est une priorité pour intégrer pleinement les habitants dans leur ville et leur territoire. »



Et qu'apporte la LOM ?

Quels moyens financiers dédiés aux enjeux de mobilité dans les quartiers ?

Dans le **rapport annexé** à la LOM qui dispose de la programmation des investissements dans les systèmes de transports pour la période 2019-2037, on compte quatre ambitions majeures, qui bénéficieront de manière prioritaire des futures dépenses de l'Agence de financement des infrastructures de transports de France (AFITF). La première d'entre elles étant de réduire les inégalités territoriales, notamment en matière d'accessibilité pour les "quartiers prioritaires de la politique de la ville".

Ce rapport annonce aussi une future enveloppe de **600 M€ d'ici 2025** pour développer les pôles d'échanges multimodaux et les transports en

commun, **avec une priorité pour la desserte des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV)**. Cette priorité de financement est liée à l'objectif de "développer l'usage des mobilités les moins polluantes et partagées au quotidien pour une meilleure qualité de vie".

À cet effet, l'Etat prévoit plusieurs appels à projets qui, avec les appels à projets dont la mise en œuvre est en cours, permettront d'atteindre environ 1,1 milliard d'euros engagés d'ici 2025 pour accompagner les autorités organisatrices dans les mutations des mobilités du quotidien. Outre les 600 M€ évoqué ci-dessus, 50 M€ seront destinés à accompagner les innovations, les nouveaux services de mobilité et les véhicules autonomes et connectés, et 350 M€ pour soutenir les modes actifs, notamment le vélo et la marche à pied.

Les premier et dernier kilomètres, les horaires décalés ... l'enclavement relatif à l'épreuve

La problématique rencontrée par de nombreux Français pour avoir accès à une offre de transport tôt le matin, le soir et la nuit, le dimanche ou encore pour faire le (ou les) dernier(s) kilomètre(s) jusqu'au réseau structurant de transport pénalise fortement les habitants. L'accès à des emplois de services souvent **en horaires décalés** (gardiennage, ménage, aides à la personne, travail posté dans l'industrie en trois-huit...) et concernant plus souvent les femmes est en effet rendu plus difficile pour des personnes dont la mobilité dépend souvent de l'offre de transports publics. Ce problème, auquel il est possible d'ajouter le sujet de la **garde d'enfants**, est un réel frein à l'emploi qui frappe plus fortement les familles monoparentales.

Si cela est particulièrement vrai dans les agglomérations de plus petite taille, ce phénomène n'épargne pas les métropoles dont seules les lignes structurantes disposent souvent d'une extension de leur service le soir et le weekend (jusqu'à 2h du matin pour certaines, limitant les déplacements sur leurs axes).

Pour répondre à ces enjeux de désenclavement, largement assimilables à une problé-

matique de premiers et derniers kilomètres, des territoires moins denses construisent **une offre de mobilité sur mesure**. C'est le cas à Fourmies dans le Sud Avesnois pour faciliter le retour à l'emploi. Cette offre repose sur un dispositif multimodal pour permettre aux habitants de bénéficier d'une solution pour rejoindre le réseau structurant de la Région ou les villes situées dans leur environnement proche (cf. fiche Communauté de communes Sud Avesnois).

Dans cette même **logique d'adaptation des offres aux moments utiles de la vie quotidienne**, la problématique de la **sécurité dans les transports** et dans l'espace public apparaît comme un facteur pouvant freiner les déplacements. Les habitants des quartiers peuvent renoncer à des déplacements à certains moments de la journée, parce que le sentiment d'insécurité y est trop fort. Cela peut notamment être vrai à bord des transports mais aussi lors du cheminement piéton pour accéder au point d'arrêt ou à la station de tramway. Une façon de lutter contre ce phénomène peut passer par la création d'une police métropolitaine des transports, projet engagé notamment à Nantes Métropole.





Et qu'apporte la LOM ?

Article 101 : Renforcer la sécurité et la confiance dans les transports par la descente à la demande en période nocturne et en tout point d'une ligne régulière.

Au vu du bon déroulé de l'expérimentation de descente à la demande, notamment pour les femmes en période nocturne (initiée par Nantes Métropole et testée en Ile-de-France), permettant de

réduire leur parcours à pied entre le point d'arrêt et leur destination finale, la généralisation est actée par cet article pour l'ensemble des usagers.

Ils doivent en faire la demande auprès du conducteur qui estimera s'il est possible ou pas de s'arrêter en respectant les règles de circulation et de sécurité.

C'est une réponse concrète au sentiment d'insécurité que peuvent avoir certains usagers, notamment les femmes dans les transports publics, en particulier le soir et la nuit.

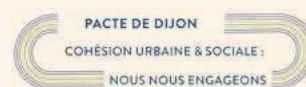


Ce que dit le Pacte de Dijon



Engagement des collectivités

Assurer la liberté d'aller et venir pour les femmes dans l'espace public, en faisant respecter les valeurs d'égalité hommes/femmes et de neutralité.



B La mobilité, une compétence à acquérir

Favoriser la mobilité de tous ne se limite pas à mettre toujours plus d'offre de transport public. Lutter contre l'enclavement des habitants des quartiers passe aussi par la compréhension de l'offre de mobilité et des solutions existantes à disposition de chacun.

Plusieurs dimensions entrent ainsi en jeu :

- Perception individuelle de la possibilité ou de l'impossibilité d'utiliser les services de mobilité disponibles, qui repose souvent sur la connaissance préalable des offres,
- Compétences de lecture et de décodage d'un plan, d'une fiche-horaire ou pour utiliser les applications et sites internet qui permettent de consulter et de construire son itinéraire,
- Capacités psychomotrices à se déplacer, à se repérer dans l'espace, à « oser » prendre les transports,
- Impossibilité de se détourner des seuls itinéraires appris pour se déplacer ne laissant pas de place possible à l'improvisation et pouvant accentuer une situation d'enclavement subie.

À Toulouse Métropole, plusieurs acteurs qui accompagnent les publics fragiles des quartiers ont relevé des phobies et des appréhensions de personnes qui,

bien que vivant à proximité du métro, refusent de l'utiliser par crainte d'aller sous terre. D'une façon plus générale, dans tous les territoires observés, la crainte de « sortir du quartier, de son territoire » a souvent été citée comme liée à un facteur de stress et de craintes renforcé par le fait que certains habitants ne se sentent pas à l'aise avec des plans, pour lire une information et être certains de bien la comprendre, suscitant la peur de se perdre.

Pour répondre à ces difficultés, **les autorités organisatrices et leurs opérateurs multiplient les dispositifs d'information et d'accompagnement à la compréhension et l'utilisation du réseau de transport**. Une attention particulière est portée dans les quartiers. Les opérations pédagogiques d'animation dans l'espace public, la sensibilisation des plus jeunes à l'utilisation des offres de mobilité, sont autant d'actions à encourager et développer pour renforcer la capacité à être mobile.

Il est important aussi d'aborder le rapport entretenu par les usagers à l'offre de transport dont ils disposent. Il doit s'analyser à l'échelle de l'ensemble des déplacements que les individus prévoient d'effectuer au cours de la journée. Si un élément fait défaut dans la chaîne de déplacement envisagée, c'est la globalité de leur choix modal qui peut être remise en cause. L'étude du CEREMA conduite pour le CGET⁴, met en exergue que dans les quartiers, les déplacements par personne sont moins nombreux, ainsi que les distances parcourues dans la journée. Toutefois, le nombre de sorties pouvant entraîner plusieurs déplacements et

les temps de trajets sont très proches de ceux observés globalement. Cela s'explique par un plus grand recours aux transports en commun « de surface » et de proximité, et à la marche à pied.

Cet élément peut s'expliquer : un sentiment d'insécurité dans les véhicules, en station ou lors du cheminement piéton, un déficit d'accessibilité spatiale, temporelle ou physique, de confort, quand les conditions de desserte sont incertaines ... Cette mobilité acquise doit être accompagnée d'une bonne intégration des enjeux urbanistiques et de continuité des itinéraires pour faciliter les déplacements notamment à pied, avec une poussette, des courses. Les membres de conseils citoyens⁵ rencontrés ont pu exprimer les efforts à poursuivre pour **assurer la continuité des itinéraires piétons**, sécurisés et praticables avec des équipements de mobilier urbain pouvant faciliter la marche en permettant des pauses par exemple pour les personnes les plus âgées ou les familles.

L'émergence de nouvelles formes de mobilités ou encore le retour des modes doux et actifs durant ces dernières années constituent, en raison de leur capacité à assurer un déplacement porte-à-porte, des réponses aux manques de la mobilité partagée et peuvent s'avérer être des opportunités pour renouveler les logiques de déplacement. Mais comment s'inscrivent-ils dans les quartiers ?

⁴ La mobilité des résidents des QPV dans les EMD, Les spécificités de comportements de mobilité, étude du CEREMA et du CGET, Nicolas JUSTE, Arnaud LANNON et Jean-Paul BIRCHEN, 2019.

⁵ Les conseils citoyens, introduits par la loi « Lamy » de février 2014, sont la réunion, à l'échelle de chaque quartier prioritaire, d'habitants et de représentants des acteurs associatifs et économiques du quartier.



Et qu'apporte la LOM ?

La LOM entend faciliter et encourager le déploiement de nouvelles solutions de mobilité pour permettre à tous de se déplacer :

→ **Articles 8, 13, et 15** relatifs à la couverture de l'ensemble du territoire par des autorités organisatrices des mobilités (AOM), à l'élargissement de leurs champs de compétences selon un cadre territorial dépassant les frontières administratives et une nouvelle coordination entre elles.

→ **Articles 18, 19, 27 et 28** relatifs à la mise en place d'un plan d'action en faveur de la mobilité solidaire et plus largement à un ensemble de mesures destinées à faciliter la mobilité des personnes à mobilité réduite (politique tarifaire, accessibilité, information voyageur, assistance en gare...). Des solutions alternatives à la voiture

individuelle proposées sur 100 % du territoire par les collectivités, grâce à des outils plus simples, moins coûteux, et mieux adaptés à leurs besoins, qu'elles pourront maintenant mettre en place : covoiturage (articles 35, 39 et 40), transport à la demande (article 8), navettes autonomes (article 31 et 32), etc.

La couverture de tout le territoire en AOM permettra de mieux prendre en compte la mobilité des habitants des quartiers des plus petites communes et de construire des solutions adaptées à ces territoires moins denses, alliant le plus souvent une petite ville centre et des communes rurales⁶. Les communautés de communes sont appelées à se positionner (avant le 31 mars 2021) sur une prise de compétence de tout ou partie de la compétence mobilités au 1er juillet 2021. Rappelons que plus d'une centaine de communautés de communes abritent un QPV.



Intégrer les modes doux et actifs à la mobilité dans les quartiers

La voiture, un mode de transport allié à une norme sociale et culturelle

.....

Pendant longtemps, se déplacer se résumait à un choix entre les transports publics et la voiture individuelle. La voiture était alors incontournable, jusqu'à devenir un vrai marqueur

d'appartenance sociale. Si la voiture individuelle reste encore très présente dans la mobilité quotidienne des Français, les projets actuels tendent à faire évoluer les pratiques et à proposer de nouvelles solutions de déplacement.

Ainsi, **les modes doux et actifs, notamment le vélo**, prennent un nouvel essor. Si de nombreuses collectivités compétentes avaient d'ores et déjà inscrit ces pratiques nouvelles dans leurs schémas directeurs de déplacements

urbains, le contexte actuel les encourage à accélérer le mouvement et à aller plus loin ; la nouvelle loi des mobilités conforte ces nouvelles orientations.

L'accès à la voiture particulière est encore assimilé à une « quête du graal », un patrimoine valorisant et indispensable, c'est particulièrement vrai dans les quartiers populaires. La voiture, souvent seul bien de valeur accessible pour les habitants des quartiers, offre la possibilité de

⁶ Étude AdCF, Transdev "Nouvelles solutions de mobilité dans les espaces de faible densité : une priorité des prochains mandats locaux", 2020]

s'évader, de « sortir du quartier » et de ne plus être « catalogué ».

Travailler sur ces enjeux référentiels et culturels devient alors un enjeu majeur dans la réhabilitation des modes doux et actifs.

Le développement des usages en matière de mobilité douce et active porte sur les **micro-mobilités**, comme

classiquement la marche à pied, le vélo ou plus récemment les nouvelles solutions offertes par les engins de déplacement personnels (les gyropodes, mono-roues ou encore trottinettes électriques, ...). Ces modes, aujourd'hui fortement associés à la pratique d'habitants et d'actifs de centre-ville, souvent des catégories plus favorisées et très connectées numériquement

et socialement, peinent encore à connaître le même développement dans de nombreux quartiers en raison de facteurs pouvant varier selon les contextes : contraintes financières, contraintes physiques, défaut de mise à disposition des offres, sécurité des biens, inadaptation de l'espace public, image socio-culturelle.

La marche à pied, degré 1 de la mobilité, un mode à part entière

Il est globalement constaté qu'une grande partie des habitants des quartiers marchent beaucoup, souvent faute de moyen de transport. Dans les grands quartiers historiques, observer les femmes qui parcourent plusieurs kilomètres par jour n'est pas rare. Prévoir, notamment dans le cadre des programmes de renouvellement urbain, pour la réhabilitation ou l'aménagement de l'espace public, l'intégration des cheminements piétons et vélos est devenu essentiel. Selon la configuration des quartiers, c'est un sujet à rapprocher de l'accessibilité des différents points d'entrée au réseau de transport.

Cette question de la marche à pied et des pratiques des habitants, notamment des femmes et familles, exige des acteurs locaux une réflexion d'ensemble : sécurisation du parcours, éclairage public, vidéosurveillance dans certains points sensibles, aménagements évitant la pratique du rodéo urbain. Ces réflexions ont par exemple permis à la Ville de Nantes de revoir la gestion de l'espace public dans les quartiers pour faciliter et sécuriser les déplacements. À Saint-Omer, pour faciliter le cheminement des habitants du quartier, les grilles du centre aquatique communautaire qui longe le quartier restent ouvertes la journée pour permettre des

trajets plus directs. Cette solution simple nécessite un échange entre tous les acteurs à partir des usages et besoins pour ne pas créer de rupture urbaine nouvelle par des équipements publics ou privés (cf. fiche Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer).

Les demandes les plus fréquentes des habitants ont souvent trait aux aménagements favorisant les cheminements piétons notamment avec poussette ou pour les personnes à mobilité réduite, les trottoirs étant parfois difficilement praticables et les parcours incomplets. Plusieurs travaux de géographes, urbanistes ou sociologues⁷ pointent le fait que l'espace public urbain est souvent pensé pour des pratiques plus souvent associées aux hommes ne prenant pas suffisamment en compte les besoins et usages des femmes et familles. Or dans les quartiers, ce phénomène peut accentuer l'exclusion d'une partie de la population pourtant la plus piétonne.

La pratique de la marche est (re) devenue un thème à part entière des politiques de mobilité.

L'initiative de Limoges Métropole de réaliser un gros ouvrage d'art, un pont, réservé uniquement aux transports publics, aux vélos et aux piétons pour franchir l'autoroute (réelle fracture urbaine), afin de rapprocher un quartier à des services marchands et non marchands et au parc d'activités, illustre ces logiques intermodales (cf. Fiche Limoges Métropole).

« La continuité et la sécurité des itinéraires piétons, l'entretien des trottoirs et de la chaussée sont essentiels pour se déplacer. »

⁷ Voir le Guide référentiel « Genre et espace public » de la Ville de Paris, éditions 2015, 2016 ou encore les travaux d'Edith Maruéjols, géographe et fondatrice du bureau d'étude bureau d'études L'ARObE (Atelier recherche observatoire égalité) ou d'Yves Raibaud, géographe chercheur et maître de conférences à l'université Bordeaux Montaigne



Mieux prendre en compte la mobilité des personnes à mobilité réduite dans les quartiers

Traiter l'enjeu de l'accessibilité des espaces publics et des solutions de mobilité pour les personnes à mobilité réduite est essentiel pour éviter l'exclusion des personnes concernées. Les habitants des quartiers en situation de handicap cumulent les difficultés liées à leur condition individuelle, économique et sociale. De plus, mieux prendre en compte leur mobilité, c'est apporter des réponses globales bénéfiques à d'autres personnes confrontées à des problématiques de déplacements comme évoquées précédemment. La LOM vient apporter quelques outils et mesures concrètes afin de faciliter la mobilité des personnes en situation de handicap :

→ **Article 18** : Mise en place d'un plan d'action commun en faveur de la **mobilité solidaire** par les acteurs institutionnels **à l'échelle d'un bassin de mobilité**.

→ **Article 19** : Accessibilité des réseaux de mobilité : faciliter et améliorer l'accessibilité des réseaux de transports publics pour les personnes à mobilité réduite (lorsqu'il existe un service dit « Transport de Personnes à Mobilité Réduite », l'accès pour les personnes disposant d'une carte mobilité inclusion mention « invalidité » sans autre condition), aménagements et continuité des cheminements pour rejoindre le point d'arrêt, la station..., publication par les AOM de l'état d'avancement

de la mise en accessibilité des réseaux, mesures tarifaires spécifiques (pouvant aller jusqu'à la gratuité) en faveur de tout accompagnateur de personnes à mobilité réduite détentrices d'une carte « invalidité » ou « mobilité inclusion » (CMI).

→ **Article 28** : Mise en place d'une plateforme unique de réservation par le gestionnaire d'infrastructure des services ferroviaires : afin d'organiser les services de substitution et d'assistance en gare pour les personnes présentant un handicap.

→ **Article 27** : Collecte des données d'accessibilité des services réguliers de transport public et des portions de voirie autour des arrêts prioritaires.

Autant d'outils qui, combinés au dispositif des schémas directeurs d'accessibilité – agendas d'accessibilité programmée (SD'AP) mis en place en 2014, seront susceptibles de faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite dans les quartiers et sur tout le territoire. Lorsque l'on sait qu'au moins 35 à 40% d'individus résidant dans l'Union européenne rencontrent des difficultés pour se déplacer à pied, à vélo ou en transports en commun (rapport "Accessibility - why we need it", ISEMOA de 2011), et que l'on additionne cet état de fait au vieillissement de la population, l'enjeu de l'accessibilité prend une dimension toute autre.

La révolution du vélo dans les quartiers ?

Les solutions d'expérimentation et les tentatives de conquête des quartiers par le vélo se multiplient :

- Stations itinérantes pensées pour trouver leur public et favoriser la découverte et l'initiation,
- Campagnes de promotion de l'usage (dans les écoles et associations),
- Réflexions avec l'autorité de police de la circulation autour de l'activation de voies cyclables pour en sécuriser l'usage, ...

Les offres de vélos en libre-service restent toutefois rares dans les quartiers des intercommunalités observées (alors que l'offre peut être présente sur le reste du territoire). Pour de multiples raisons, le pas n'est pas encore franchi. Les interlocuteurs dans les territoires explorés mentionnent souvent les craintes liées aux dégradations des stations ou des vélos, vols, ou encore le déficit d'usage et la mauvaise image du vélo.

Les obstacles à l'adoption du vélo par les habitants des quartiers sont nombreux. Plusieurs actions peuvent contribuer à lever ces difficultés, comme par exemple :

Développer des aménagements cyclables de qualité

Les aménagements de voirie sur des grandes artères qui traversent des nombreux quartiers, la continuité des itinéraires, le franchissement de carrefours, les spécificités de l'urbanisme sur dalle, constituent autant d'enjeux à prendre en considération par les gestionnaires de voirie. Le **déficit en aménagements de parcours sécurisés** est aujourd'hui le frein majeur à la non-utilisation du vélo, pour l'ensemble des citoyens.

Lutter contre le vol des vélos

Les utilisateurs de deux-roues sont amenés à les garer sur leurs balcons, dans leurs appartements et même dans les couloirs d'immeubles, lorsqu'il n'y a pas de stationnement sécurisé en immeuble ou à l'extérieur. Les solutions sont à trouver dans un travail collaboratif entre bailleurs, collectivités et habitants, afin de créer des boxes à vélo (identifiables, proches de l'entrée du bâti résidentiel, accessibles, éclairés et couverts) ou d'adapter l'environnement existant autour du bâti afin de faciliter l'entrée et la sortie des cycles (exemple d'escaliers d'entrée d'immeuble équipés de goulottes).

Inciter et former à l'usage du vélo

Les actions menées auprès des plus jeunes, dans les écoles, sont nécessaires pour ancrer, dès le plus jeune âge, la pratique du vélo dans les habitudes de déplacement. C'est pourquoi les ateliers de sécurité routière ou encore les « défis vélo » organisés notamment dans les établissements scolaires sont d'autant plus importants dans les quartiers pour installer le vélo comme un moyen évident du parcours de mobilité. Les associations qui favorisent la promotion du vélo comme à Nantes (avec des ateliers de réparation ponctuels dans les quartiers) ou à Draguignan (en réparant et donnant des vélos aux habitants) contribuent à développer une culture vélo, tout autant que les initiatives des collectivités, comme le vélo-bus « S'Cool Bus » de l'Agglomération Seine-Eure.

Développer une culture vélo

Le vélo pâtit d'un déficit d'image et d'appropriation face à la voiture, qui reste un marqueur de réussite sociale important. Cette image est souvent plus forte pour des populations à faible revenu dont la

voiture est souvent le seul bien de valeur ou réputé tel. Le vélo doit être un choix modal des usagers et non une contrainte en l'absence d'autre solution de mobilité.

Encourager financièrement la pratique du vélo

Le coût d'usage et de possession de cycle et autres engins de déplacement personnel peut constituer un frein pour leurs potentiels usagers. C'est pourquoi les incitations financières à utiliser des modes actifs et durables peuvent constituer un levier, un coup de pouce qui peut permettre de changer ses habitudes. Cela passe par les aides financières mises en place par les collectivités pour l'acquisition de vélos à assistance électrique ou la mise en place d'aides financières versées par les employeurs.

Économique, écologique, garantissant autonomie et indépendance, le vélo serait-il une vraie solution d'avenir ? Faut-il attendre l'influence d'un déploiement plus important, accéléré par les effets de la crise du Covid-19, d'une appropriation plus massive hors quartiers, d'une « mode » reconnue et affirmée, pour observer une acceptation modale du vélo et une utilisation plus forte ?



Et qu'apporte la LOM ?

Conforter et développer les mobilités actives

De nombreuses dispositions de la LOM constituent la retranscription juridique des engagements pris par le gouvernement dans le cadre de son plan vélo annoncé en septembre 2018⁸, dont l'objectif est de tripler la part modale du vélo dans les déplacements du quotidien, pour atteindre 9% en 2024.

Pour cela, il est proposé d'agir selon cinq axes que la LOM intègre :

→ **Articles 50, 60, 61 et 63 : Développer des aménagements cyclables de qualité** et, plus généralement, améliorer la sécurité des déplacements à vélo. La LOM officialise notamment dans le code des transports l'existence du schéma national des véloroutes et voies vertes.

→ **Articles 83 et 53 : Lutter contre le vol des vélos** : création d'un fichier national d'immatriculation pour les vélos neufs et d'occasion ; stationnements sécurisés des vélos en gare.

→ **Articles 53, 54 et 59 : Inciter à l'usage du vélo**, via la mise en place d'un cadre incitatif reconnaissant le vélo comme un mode de

transport pertinent et vertueux : emport de vélos non démontés dans les trains et les cars ; équipement des bâtiments en stationnement vélos.

→ **Article 57 : Développer une culture vélo** :

Chaque enfant, à la fin de l'école primaire, doit avoir été formé à la pratique autonome et sécurisée du vélo dans l'espace public. Cette formation n'est pas obligatoirement réalisée dans un cadre scolaire, mais peut l'être dans un cadre périscolaire ou même extra-scolaire.

→ **Article 82 : Encourager financièrement la pratique du vélo**. La mise en place d'un forfait

mobilités permet aux employeurs de verser jusqu'à 500 euros par an à leurs salariés se rendant au travail en utilisant un mode partagé ou actif (covoiturage ou vélo par exemple). Ce forfait pourra être versé via "un titre mobilité", à l'instar des titres-restaurant, et pourrait constituer un levier vers l'appropriation du vélo pour en faire un véritable mode de déplacement quotidien. (cf encadré LOM en partie 2.D).

Autant de mesures qui permettront de sécuriser la pratique du vélo et d'en faciliter l'usage, et ce dès le plus jeune âge.

⁸ <https://www.ecologie-solidaire.gouv.fr/plan-velo-et-mobilites-actives#>

2

Les freins à la mobilité pour les habitants des quartiers populaires



Si les politiques de mobilité sont pensées dans l'intérêt général et ont une portée globale, chaque déplacement qu'il soit occasionnel ou récurrent, pour se rendre au travail par exemple, est une réalité à appréhender de façon individuelle.

La mobilité, cette compétence à acquérir, peut se confronter à plusieurs obstacles qui sont plus ou moins prégnants selon les individus et le contexte.

Ces freins sont nombreux et de natures différentes :

- **Les freins physiques**, de deux ordres : l'un lié à un défaut de solutions pour se déplacer et l'autre aux enjeux de mobilité et de santé.
- **Les freins psychologiques, cognitifs et comportementaux**, parfois trouvant leur origine dans une dimension culturelle : « la mobilité ça s'apprend ».
- **les freins financiers et économiques**, car la mobilité a un coût.

A Les freins physiques

Le défaut de solutions pour se déplacer, achever le désenclavement des quartiers

.....

Si les politiques de transport et les opérations de renouvellement urbain liées aux enjeux de la politique de la ville ont permis de désenclaver les quartiers en leur donnant généralement un accès au centre-ville et autres pôles de centralité, **l'accès aux sites d'activité économique reste encore difficile**. En effet, dans bien des

territoires, la desserte des lieux de travail, notamment les zones d'activité à la périphérie des cœurs d'agglomération, est une problématique majeure du réseau de transport. L'accès à ces zones, notamment pour des salariés en horaires décalés, est un défi pour toutes les autorités organisatrices. Cela le devient d'autant plus lorsqu'il s'agit de sortir du ressort territorial d'une autorité organisatrice de la mobilité pour se rendre dans un bassin d'emplois voisin. La logique de bassin de mobilité, introduit par la LOM, prend ici tout son sens (cf. partie 4 « Mise en réseau des acteurs »).

À Draguignan, les acteurs qui accompagnent les publics éloignés de l'emploi

se heurtent aux problèmes de transport à destination des bassins d'emploi voisins, le littoral varois (Fréjus, Toulon), qui offre des emplois saisonniers (cf. fiche Dracénie Provence Verdon Agglomération). Dans cette région, la pratique individuelle de l'autostop est souvent citée comme un dernier recours, avec toutes les difficultés qu'elle comporte.

Mobilité et santé

.....

Certaines populations sont limitées ou empêchées dans leur mobilité, pour des raisons physiques qui existent globalement dans la

société mais qui prennent une nouvelle ampleur dans les QPV.

Trois catégories de personnes se distinguent :

- Les personnes rencontrant des difficultés dans l'accès aux soins (et le sujet du non-recours) : Les défauts

de soin et de prise en charge à temps les fragilisent davantage et engendrent une diminution physique pouvant même générer un handicap.

- La mauvaise alimentation est un phénomène de plus en plus important, qui provoque des problèmes de santé

comme le développement de l'obésité.

→ Le vieillissement de la population.

Aujourd'hui **la prise en compte du vieillissement dans les parcours de vie et plus particulièrement de mobilité n'est pas suffisante**. Si les quartiers ont une moyenne d'âge souvent inférieure à la moyenne nationale, la présence de personnes âgées, souvent présentes dans le quartier depuis

longtemps et aux revenus faibles, est une réalité parfois oubliée. La crise sanitaire liée à la pandémie COVID 19 a mis en lumière ce phénomène.

L'adaptation des logements comme les trajectoires résidentielles vers un habitat plus adéquat (par exemple des résidences spécialisées) sont des dimensions sur lesquelles les collectivités travaillent. Toutefois, l'enjeu

de la mobilité physique du quotidien dans et hors le quartier doit aussi faire partie intégrante de l'accompagnement des personnes âgées pour maintenir le lien social et les activités.

« Parler mobilité et comment la faciliter, cela passe par une approche globale des familles. Il faut aussi prendre en compte leur situation sanitaire, travailler à l'éducation pour une meilleure hygiène de vie, encourager la pratique sportive dans le quartier ou ailleurs, l'envie de sortir, lutter contre la malbouffe et l'obésité, notamment dès le plus jeune âge »



B Les freins psychologiques, cognitifs et comportementaux ... et culturels ?

L'évolution de nos déplacements et de nos manières de nous déplacer induit de nouveaux apprentissages à maîtriser : code de la route, conduite d'une voiture, repérage dans des espaces urbains hypercomplexes, lecture d'un plan de réseau de transport, acquisition des nouveaux alternatifs...

Autant de "savoirs" invisibles et déterminants qu'il est bien difficile d'assimiler avant plusieurs années de pratique (et d'assimilation de la langue française dans certains cas), et qui peuvent constituer autant de freins à la mobilité.

L'apprentissage de la mobilité prend plusieurs formes et intervient à différents moments de la vie.

Dans certaines intercommunalités, les structures, coopérations entre acteurs et initiatives existent. Cependant certains publics restent difficiles à atteindre et à former (les jeunes notamment).

Quelques exemples d'initiatives locales :

Au Grand Verdun, le service transport et l'opérateur s'associent et mènent des opérations régulières de "recrutement" et de formation à l'usage du réseau de transport collectif (cf. fiche Grand Verdun).

Toulouse Métropole a mis en place diverses mesures comme simplifier le nom de chaque station de métro et les symboliser (en surface ou en sous-sol) en utilisant des pictogrammes représentatifs (cf. fiche Toulouse Métropole).

La Communauté de communes du Sud Avesnois a opté pour le développement de services de coaching en mobilité et ainsi bâtir des réponses sur mesure grâce à une appropriation du panel des solutions de mobilité offertes sur le territoire (cf. fiche Communauté de communes Sud Avesnois).

« Les pictos utilisés avec le projet « mon métro en images » permettent aux usagers, notamment ceux qui ont des difficultés de lecture de mieux se repérer. Nous pouvons adapter notre approche avec les publics précaires pour apprendre à repérer son itinéraire. C'est une bonne initiative complémentaire au lancement de l'application mobile. Il ne faut jamais penser 100% numérique. »

Autre frein possible, **le frein culturel**, susceptible de ralentir l'apprentissage à la mobilité et de limiter l'accès aux offres de mobilité.

Des « référentiels de mobilité » peuvent également écarter certains usages ou certains modes. La pratique du vélo par exemple ne fait pas partie du référentiel culturel de certaines populations issues de l'immigration, notamment pour les femmes. Dès lors, l'acceptation de solutions de mobilité actives nécessite un travail de compréhension et d'accompagnement spécifique et renforcé.

Le sujet de la mobilité et des déplacements devrait être systématiquement intégré aux projets menés dans le cadre de l'éducation et de la formation tout au long de la vie.

À Limoges Métropole, par exemple, la collectivité a travaillé de concert avec les autres acteurs du territoire en faveur des nouveaux résidents, notamment issus de l'immigration, à la recherche d'un emploi : un dispositif d'aide à l'obtention du permis de conduire a été mis en place via la plateforme de mobilité de la Haute-Vienne, qu'il a fallu adapter afin d'identifier les différences inhérentes au code de la route français et rendre cet accompagnement plus efficace pour les bénéficiaires (cf. fiche Limoges Métropole).

Les limites de la politique de la ville en matière de mobilité

.....

La politique de la ville a permis d'allouer des moyens spécifiques pour doter les quartiers en équipements et services (centres administratifs, commerces, sites culturels et sportifs...). Le bénéfice pour la vie de quartier a toutefois une contrepartie : **certains habitants ne sont plus incités à « sortir du quartier »**. Ce manque d'habitude peut constituer un frein lorsqu'il s'agit d'être mobile pour suivre une formation ou chercher un emploi. C'est ainsi que des habitants des grands ensembles toulousains peuvent exprimer une crainte d'emprunter le métro, car atteints d'une réelle angoisse à utiliser le réseau souterrain, ou encore la peur de perdre leurs repères et de se perdre en allant

dans le centre-ville (cf. fiche Toulouse Métropole).

Pour lutter contre ces freins psychologiques, les politiques publiques peuvent encourager les opérations qui invitent à sortir de son quartier, comme à Nantes où les établissements scolaires, les centres de loisirs, emmènent les enfants des quartiers en sortie dès le plus jeune âge pour qu'explorer la ville et les autres quartiers fasse partie des schémas culturels de tous (cf. fiche Nantes Métropole).

À Saint-Étienne Métropole, le programme de médiation et d'accompagnement aux usages des transports publics mis en place avec l'opérateur du réseau familiarise les plus jeunes à la mobilité et s'inscrit dans les actions de prévention contre l'insécurité et la délinquance. Les médiateurs en charge de ce programme ont pour mission de créer une culture apaisée des transports collectifs par leur présence dans les rames, mais

également au sein des établissements scolaires, où ils assurent des journées de prévention avec les élèves afin de les familiariser avec le réseau de transports collectifs et les comportements à y adopter dès le plus jeune âge (cf. fiche Saint-Étienne Métropole).

« C'est un quartier sur trois communes, mais qui « se reconnaît » comme son propre quartier puisqu'il est assez uni, et aux bords de chacune des communes. Les habitants ne se sentent pas très liés à leurs centres-villes respectifs. Le quartier « fait bloc » et cela rend la mobilité plus compliquée »



Le numérique et l'émergence de nouveaux facteurs d'exclusion

Si les quartiers politiques de la ville ne connaissent pas intrinsèquement des niveaux inférieurs d'équipements numériques ou de raccordement aux réseaux (ils sont même souvent mieux desservis que d'autres quartiers moins denses ou que les territoires ruraux), les habitants des quartiers sont victimes pour leur part d'un déficit d'acculturation aux usages numériques.

C'est derrière ces inégalités d'usage que naissent d'autres inégalités sociales, notamment en ce qui concerne l'acculturation à la révolution numérique de la mobilité et l'appropriation des nouvelles mobilités. Les seniors, les demandeurs d'emploi et bénéficiaires de minima sociaux, les mères au foyer, les personnes handicapées, les migrants font partie des publics les plus en difficulté face au numérique.

En 2017, 40% de la population française déclarait ne pas être à l'aise avec l'environnement et l'usage du numérique, et 13 millions de personnes en sont à ce jour exclus, soit 20% de la population. Les motifs d'exclusion des usagers sont liés aux situations de précarité voire de pauvreté à hauteur de 38%, d'illectronisme à 30%, de défiance et peur de l'usage avec 32% des personnes interrogées ne disposant pas de la maîtrise de l'environnement numérique et/ou administratif⁹.

« L'Agglomération de Saint-Omer a la volonté claire de ne pas être dans une logique de tout-numérique. Il y a un agent, au contact du public, formé sur l'offre de transport en commun dans toutes les mairies qui peut renseigner les habitants sur les transports »

Si le développement massif des nouvelles technologies de l'information et de la communication peut constituer une opportunité formidable de développement de nouveaux modes et usages, il pose, néanmoins, la question des compétences à mobiliser (capacité et facilité d'utilisation). Les acteurs de la médiation numérique peuvent alors jouer un rôle important. Au cœur du quartier, il est utile d'identifier toutes les ressources d'accès et d'aide au numérique qui existent ou qui pourraient être mobilisées pour ne pas laisser de côté les personnes peu à l'aise avec les démarches « 100% numérique ».

« La complémentarité « numérique » et « lieu physique » est essentielle pour beaucoup »

L'exemple de l'accompagnement proposé par l'espace public numérique dit *Digilab* du quartier de La Source à Orléans, qui mobilise quatre médiateurs numériques avec en appui le service social du CCAS et assure à l'échelle de la métropole une mission de coordination des projets numériques,

pourrait faire école. Il s'agit bien de développer une culture de la capacité numérique (qui ne doit pas se réduire à la formation/information des publics) au profit d'une acculturation aux nouvelles mobilités et nouveaux usages propulsés par la révolution numérique (cf. fiche Orléans Métropole).

A contrario, le numérique peut aussi être une opportunité pour capter les jeunes publics et les initier aux bons usages. À Verdun, l'écoute des jeunes publics et notamment ceux issus des quartiers prioritaires a encouragé la mise en place du ticket de transport par SMS (cf. fiche Grand Verdun). À Saint-Étienne Métropole, les différents Espaces Publics Numériques (EPN) assurent l'information et la formation aux nouveaux services (application mobile, *e-ticketing*). Des démarches prenant en compte la pratique numérique des habitants (parfois plus à l'aise avec des messageries instantanées par exemple) pour accompagner le design de services numériques sont à expérimenter. Ces initiatives de co-construction des services avec les usagers permettront de rendre le développement de la « mobilité numérique » plus facilement appropriable par tous.

⁹ Baromètre du numérique 2019 de l'ARCEP

Les bénéficiaires d'une meilleure autonomie numérique, Rapport de France Stratégie, Juillet 2018

Enquête Capacity pilotée par la Mission Société Numérique et co-financée par l'Agence Nationale de la Recherche, 2018.



Et qu'apporte la LOM ?

L'accélération du numérique au service de l'offre de mobilité ...

Le titre II de la LOM a pour objectif d'intégrer la profonde révolution de l'innovation et des pratiques en matière de mobilités. Partage, open data, calculateurs d'itinéraires, vente de titres en ligne, nouveaux modèles, transport à la demande, *free floating*, véhicules autonomes, etc. : on ne se déplace déjà plus aujourd'hui comme on le faisait hier. Ce bouleversement sans précédent doit être intégré dans les politiques publiques, et le déploiement des technologies numériques doit favoriser l'organisation des correspondances entre modes et donner très largement accès à toutes les offres, grâce à des formes d'information et de billettique plus intégrées.

... dans une logique inclusive pour tous.

Cette révolution numérique, qui a tout d'une opportunité formidable pour favoriser l'apparition d'une mobilité intuitive et sans couture, doit

être accompagnée, pour qu'elle soit intégrée et maîtrisée par tous. En effet les problématiques d'illectronisme, de zones blanches ou de disparités en équipement numérique et modalités de connexion, restent prégnantes dans la société. Ces inégalités frappent plus particulièrement les territoires où résident les Français les plus en difficulté comme les quartiers populaires. Des moyens financiers et humains devront donc impérativement être déployés afin de donner tout son potentiel à cette révolution, et permettre au plus grand nombre d'en bénéficier.

L'utilisation des applications de mobilité peut être un support à des sessions de formation ou d'apprentissage du numérique pour les jeunes (écoles, missions locales, point information jeunesse...) ou pour des publics en insertion. Cela passe au préalable par une sensibilisation des personnels qui accompagnent les publics, un échange avec l'Autorité organisatrice et l'opérateur du réseau peut dès lors être envisagé pour explorer les moyens d'information à mobiliser collectivement.

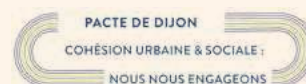


Ce que dit le Pacte de Dijon



Engagements des collectivités

- Saisir les opportunités de la transformation numérique de l'économie afin d'en faire une « seconde chance » pour les publics les plus éloignés de l'emploi et les décrocheurs précoces du parcours scolaire,
- Piloter la création, l'installation et le développement de lieux uniques consacrés au numérique et au digital, dans lesquels se retrouvent espaces de coworking, de fablab, de création et de formation aux métiers, des espaces pour les structures d'accompagnement, pour les acteurs économiques,



Engagements de l'État

Initier et mettre en œuvre un grand plan national de lutte contre l'illectronisme et l'illectronisme, à destination de l'ensemble des habitants aujourd'hui confrontés à cette situation.

D Les freins économiques et financiers

La mobilité a un coût et le droit de se déplacer, concept largement affirmé depuis la Déclaration universelle des droits humains, se heurte potentiellement au frein financier. Comment dès lors favoriser l'équité en accompagnant la mobilité des personnes les plus précaires ?

Les freins économiques trouvent plusieurs réponses adaptées notamment en :

- Facilitant l'accès aux transports en commun via la mise en place d'une politique tarifaire claire et lissée de tout préjugé discriminant afin d'éviter le non-recours au droit,
- Facilitant l'accès au permis de conduire (aides financières),
- Facilitant l'utilisation ou l'acquisition d'un véhicule quel qu'il soit et son entretien,
- En favorisant le covoiturage pour réduire le coût marginal de déplacement.

Rendre le réseau de transport financièrement accessible à tous

.....

Le droit au transport a été précisé par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) de 2000 qui impose une réduction

de 50% *a minima*, pour les personnes dont les ressources sont inférieures au seuil d'obtention de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMUC). Cette **tarification sociale** progressivement mise en œuvre par les autorités organisatrices apporte une première réponse concrète.

En 2008, la loi de Revenu de Solidarité Active a invité à considérer les ressources rapportées à la composition du foyer pour attribuer les aides aux personnes bénéficiaires. Cette **tarification solidaire** calculée à partir du coefficient familial permet de répondre de façon équitable selon la capacité financière de l'usager et non pas en fonction de son statut (par exemple lié à l'âge). Un modèle qui reste encore peu utilisé, de l'ordre de 12 % des réseaux urbains selon un recensement effectué par le CEREMA en 2016 (soit entre 24 et 29 réseaux).

La mise en place d'une tarification solidaire a souvent été accompagnée d'une suppression de gratuité qui pouvait être attribuée à certaines catégories de population ou en remplacement des tarifications sociales. En remettant à plat la gamme tarifaire d'un réseau, l'arrivée de tarifs solidaires ne fait pas nécessairement baisser le tarif moyen des abonnements réduits. La décision d'une autorité organisatrice de mettre en œuvre une tarification solidaire doit se faire sur la base d'une offre lisible reposant sur des seuils de coefficient familial adaptés au territoire et en nombre limité. Cette politique tarifaire, pour être efficace, doit **allier les principes de solidarité et de soutenabilité financière**, en interrogeant et pilotant annuellement la grille tarifaire retenue.

Proposer des tarifs sociaux ou solidaires ne suffit pas à ce que les bénéficiaires aient effectivement recours à ces tarifs et profitent pleinement de l'offre de mobilité rendue accessible. Il est en effet primordial d'agir à la fois sur le parcours des usagers et les freins psychologiques liés à l'appartenance à une catégorie sociale.

La tarification solidaire doit avant tout être **lisible et facilement compréhensible** selon la logique « vous êtes dans cette situation (coefficient familial), vous avez droit à cette réduction appliquée sur le tarif normal ». La démarche pour bénéficier d'un tarif social-solidaire a généralement été simplifiée et il est recommandé que le titre ou l'abonnement soit délivré directement par le dispositif de distribution du réseau de transport via son agence commerciale, sur simple présentation d'une attestation Caisse d'allocation familiale faisant figurer le quotient familial du foyer.

Il faut également **remédier au non-recours au droit à bénéficier de cette tarification solidaire**.

Ce non-recours peut être dû à une question de représentation, une personne en situation précaire ne souhaitant pas effectuer les démarches pour acquérir une carte de transport différente des autres afin de ne pas être perçue différemment.

Les opérateurs ou travailleurs sociaux évoquent également des cas où la personne ne sait pas, ne comprend pas ou ne se sent pas concernée par l'appellation « tarification solidaire » et ignore qu'elle peut y avoir droit, notamment chez les plus jeunes ou les personnes âgées. C'est pourquoi les efforts de communication et

d'accompagnement de l'opérateur en lien avec les structures en charge de l'accompagnement social des publics fragiles sont nécessaires. Une communication simple, ciblée et régulière au sein même des quartiers (sur les arrêts phares du réseau de transport, dans des événements locaux, en lien avec les maisons de quartier...) est ainsi utile pour toucher au plus près les bénéficiaires potentiels des tarifs réduits.

« Pour lutter contre le non-recours au droit, il faut une politique lisible, un parcours simple et informer sans cesse via tous les canaux et les acteurs relais sur le terrain »

Nantes Métropole a ainsi fait le choix de ne pas stigmatiser les usagers bénéficiaires de tarifs sociaux en donnant à tout le monde le même titre de transport, une carte d'abonnement similaire pour tous. Seul le prix acquitté au moment de l'achat est différent selon la situation sociale de l'utilisateur (cf. fiche Nantes Métropole)



Et qu'apporte la LOM ?

Actions en faveur de la mobilité solidaire :

L'article 18 de la LOM offre une certaine souplesse d'action aux AOM en leur laissant le choix d'organiser ou de contribuer à la mise en œuvre et au financement de **services de mobilité à caractère social**, ou de verser des aides individuelles à la mobilité.

Les dispositions de cet article donnent en effet la possibilité aux Autorités organisatrices (compétence facultative) d'intervenir aux côtés des autres acteurs œuvrant en faveur de la mobilité des personnes fragiles pour organiser l'accompagnement vers la mobilité de certains publics en difficulté, en particulier, dans les territoires peu denses et les QPV, avec des services allant au-delà du conseil en mobilité : apprentissage du vélo, microcrédits, aide à l'achat d'un deux-roues, aide au passage du permis de conduire, remise à niveau du permis, auto-école solidaire, garage solidaire, location de voiture, etc.

Article 82 : La création du forfait mobilité durable pour les actifs

Tous les employeurs privés et publics pourront contribuer aux frais de déplacement domicile-travail en covoiturage ou à vélo de leurs salariés, ainsi qu'avec d'autres services de mobilité partagés (passager ou conducteur). Ce forfait pourra s'élever jusqu'à 500€/an (en franchise d'impôt et de cotisations sociales), et le cumul de la prise en charge des différents modes de transports et de la prise en charge des transports en commun est autorisé dans la limite du plafond de 500€.

Il remplacera l'indemnité kilométrique vélo mise en place jusqu'à ce jour, mais dont la mise en œuvre est restée limitée car trop complexe. Ce forfait répond à une demande des employeurs de disposer d'un outil souple pour soutenir ces modes vertueux. L'État généralisera la mise en place du forfait mobilité durable pour le vélo et le covoiturage pour tous ses agents d'ici 2020, à hauteur de 200€/an.



Et qu'apporte la LOM ?

Articles 35, 39 et 40 : Favoriser le covoiturage, partout...

Le covoiturage peut être une solution à double titre :

- Un nouveau moyen de se déplacer augmentant l'offre de mobilité à disposition dans le territoire,
- Un déplacement moins onéreux.

Les subventions accordées aux covoitureurs :

La LOM donne la possibilité aux Autorités Organisatrices de la Mobilité de subventionner les usagers d'un service de covoiturage, qu'ils soient conducteurs ou passagers. Ces subventions, exonérées d'impôt, peuvent être délivrées soit directement aux usagers, soit indirectement via l'intermédiaire d'une plateforme de covoiturage.

Faciliter la pratique du covoiturage :

Pour faciliter le stationnement et la circulation des covoitureurs, des mesures sont prises pour que les collectivités puissent accorder des facilités de circulation et de stationnement aux covoitureurs :

- Le détenteur du pouvoir de police de la circulation et du stationnement peut réserver des emplacements de stationnement aux véhicules porteurs d'un signe distinctif de covoiturage, au même titre qu'aux véhicules à très faibles émissions.

→ Le détenteur du pouvoir de police de la circulation est habilité à réserver des voies au covoiturage, de manière temporaire (c'est-à-dire à certaines heures) ou permanente. Et des modalités de contrôle de l'usage de ces voies pourront être mises en place.

Points de vigilance :

L'encadrement réglementaire de ces mesures revêt une importance considérable, car les décrets d'application ne devront pas avoir pour effet de rendre le covoiturage « conducteur » beaucoup plus intéressant que les transports en commun ou que le covoiturage « passager ».

Le covoiturage de courte distance pourrait être un moyen de déplacement supplémentaire apporté aux habitants des quartiers, notamment pour se rendre dans des sites d'activité non desservis ou mal desservis en transport en commun.

L'existence d'un maillon associatif actif et d'acteurs au cœur des quartiers représente un atout pour animer les « communautés » de covoitureurs qu'ils soient nouveaux ou en soutenant directement des initiatives individuelles ou collectives existantes, portées par des acteurs de l'emploi et de l'insertion notamment.

3

La mobilité, une dimension pleinement intégrée au parcours vers l'emploi



L'accès à l'emploi est une priorité historique de la politique de la ville : formation, insertion et emploi constituent le socle de l'objectif n°1 du Pacte de Dijon. Un objectif également partagé dans les dispositions de la Loi d'Orientation des Mobilités, actant que les transports sont essentiels dans notre vie quotidienne pour l'accès à la formation, au travail et à l'emploi : "le droit à la mobilité est au cœur de

la promesse républicaine". La mobilité physique est une composante du parcours d'insertion professionnelle pour nombre d'habitants des quartiers. Les efforts des collectivités pour désenclaver les quartiers (offres de transport en commun, tarification solidaire...) apportent des réponses nécessaires mais pas toujours suffisantes pour permettre une réelle autonomie des habitants.



Prendre en compte les enjeux mobilité dans le parcours individuel de retour ou d'accès à l'emploi

En 2018, le laboratoire de la Mobilité Inclusive¹⁰ observait que près d'**un Français sur quatre déclarait avoir déjà renoncé à un emploi ou une formation par manque de moyen de se déplacer.**

Cependant, si lier mobilité et recherche d'emploi n'est pas une spécificité inhérente aux quartiers, les différents terrains explorés dans le cadre de cette étude confirment que l'accès à une solution de mobilité est un enjeu majeur pour un grand nombre d'actifs et de personnes en recherche d'emploi des quartiers prioritaires.



28% des personnes en insertion ont abandonné un travail ou une formation, faute de pouvoir s'y rendre.

Près d'**un Français sur cinq** déclare avoir déjà renoncé à se rendre à un entretien d'embauche parce qu'il était compliqué ou trop chronophage de s'y rendre.

Source : Enquête du Laboratoire de la Mobilité inclusive : « Mobilité et accès à l'emploi » réalisée par Elabe, 2017.

¹⁰. Le **Laboratoire de la Mobilité Inclusive** rassemble seize membres (associations, fondations, entreprises, chercheurs, ...) et a vocation à faire émerger le thème de l'accès à la mobilité dans le débat public, d'analyser les difficultés de mobilité quotidienne et d'expérimenter des solutions innovantes. Son action en faveur de la mobilité inclusive repose sur la nécessité d'appréhender la mobilité dans sa globalité, en incluant toutes les dimensions sociales, économique et cognitive. La mobilité comme levier indispensable d'accès et de retour à l'emploi constitue l'un de ses credos. <https://www.mobiliteinclusive.com>

L'approche terrain pour comprendre et lever les freins

Étant souvent implantés au cœur des quartiers, les acteurs de l'emploi sont en prise directe avec les attentes et besoins des habitants : ils sont ainsi plus à même de connaître leurs difficultés et d'accompagner la recherche de solutions. Leur expérience au plus près des besoins locaux est un atout dans la compréhension des habitudes et des freins rencontrés par les demandeurs d'emploi.

« Incrire les solutions de mobilité dans le parcours vers l'emploi : révéler les possibles »

Si les acteurs de l'emploi et de l'insertion travaillent à un projet global dans l'accompagnement des habitants, **le traitement de la mobilité est une composante essentielle vers une autonomie des publics cibles.**

Face aux difficultés de mobilité résidentielle pour se rapprocher des emplois et aux difficultés de mobilité quotidienne, certaines personnes sont amenées à accepter un emploi moins bien rémunéré mais situé à proximité de leur domicile.

19 % des recruteurs affirment que la situation géographique constitue l'une des principales causes de refus de la part des candidats

Enquête du Laboratoire de la Mobilité inclusive : « Mobilité et accès à l'emploi » réalisée par Elabe, 2017.

Ainsi des éléments pré-déterminants peuvent les conduire à définir une frontière spatiale sur le bassin de vie.

Certains candidats seraient alors écartés "d'office", selon un préjugé voulant qu'une distance domicile-travail trop importante rend les travailleurs "moins productifs" : risque d'absentéisme, de retard et de fatigue des employés, donc de turnover. Ceci peut être particulièrement vrai dans les emplois en périphérie avec des horaires atypiques : transport et logistique, commerce de gros, industrie, etc.



« Les emplois francs vont avoir un impact positif sur la mobilité. Tous les quartiers prioritaires des Hauts-de-France vont en bénéficier »

Communauté d'agglomération du Pays de Saint-Omer

Le dispositif des **emplois francs** est généralisé à l'ensemble des QPV depuis le 1er janvier 2020. L'objectif est d'encourager les embauches au sein des QPV, favoriser la mobilité professionnelle. Une mesure pour lever les freins à la mobilité physique.

L'exemple de la plateforme logistique qui s'est développée au sud de la Métropole d'Orléans est emblématique de la transversalité des enjeux de mobilité pour les habitants de certains quartiers. L'apparition de ces nouvelles zones d'activité, représentant un grand nombre d'emplois à pourvoir (pour la plupart "peu qualifiés") et donc un potentiel économique non négligeable pour le territoire, implique inévitablement une modification du plan de déplacement et de la logique du réseau de transport public (éloignement des lignes structurantes et du centre, horaires "décalés"). Mais la plasticité des politiques publiques de mobilité (solutions de transport à la demande ou de lignes à tiroir à certaines heures) connaît des limites et nombreux sont les travailleurs qui "s'y

rendent à pied au moins une fois par jour faute de trouver une alternative" (Cf. fiche Orléans Métropole).

Une fois ces éléments mis en perspective, on comprend dans quelle mesure la prise en compte du sujet mobilité est centrale dans l'accompagnement vers l'emploi et repose sur plusieurs aspects :

→ **La compréhension des freins** à la mobilité dans toutes leurs composantes,

→ La nécessité d'un **diagnostic mobilité individualisé** afin de prendre en considération toutes les particularités de chaque projet professionnel,

→ La **connaissance par les conseillers emploi et insertion des solutions de déplacement existantes.**

Les actions observées par exemple à Orléans Métropole ou à Seine-Eure Agglomération permettent de poser un diagnostic précis dès lors que la capacité à être mobile est perçue comme problématique dans la recherche d'emploi (cf. fiches Orléans Métropole et Communauté Seine-Eure Agglomération).

Un autre type d'action peut faire des acteurs de la mobilité les vecteurs de l'accompagnement vers l'emploi. C'est ce qu'incarne l'initiative de la **Semaine du Bus de l'Emploi** que la Mission Locale de Saint-Étienne et de la Couronne stéphanoise, organise grâce à la mobilisation d'un bus de l'opérateur du réseau en itinérance dans un quartier différent chaque jour de la semaine. À son bord, les agences d'intérim du territoire échangent directement avec des demandeurs d'emploi. Les recruteurs viennent à la rencontre de ceux qui osent difficilement pousser la porte d'une agence pour l'emploi, que les démarches administratives contraignent ou repoussent et/ou qui n'ont pas les moyens de s'y rendre (cf. fiche Saint-Étienne Métropole).

Les plateformes de mobilité : mutualiser pour agir plus efficacement

Outil de coopération au service de tous les acteurs concernés au plan local (transports publics, collectivités, associations, entreprises...), les plateformes de mobilité recensent et analysent les offres et initiatives en matière de mobilité et contribuent à les renforcer et à en démultiplier les effets positifs.

Ces structures accompagnent et soutiennent les personnes en insertion ou en recherche d'emploi pour :

- acquérir une autonomie dans leurs déplacements,
- trouver un mode de transport adapté à leurs besoins,
- se repérer dans les réseaux de transport existants.

Les plateformes de mobilité revêtent des formes diverses, selon les territoires. Souvent sous la forme associative, elles offrent une plus grande lisibilité aux usagers dans une logique de « **guichet unique** »¹¹.

« Au travers d'une approche basée sur l'accompagnement en mobilité (diagnostic, orientation, suivi, évaluation), la plateforme de mobilité facilite l'accès des plus fragiles à une mobilité plus autonome. En complément de sa mission de coordination, d'information et d'accompagnement, elle peut proposer des solutions de mobilité lorsque des besoins non couverts sont recensés. »
Laboratoire de la mobilité inclusive

À partir de diagnostics individualisés,

elles proposent aux publics repérés et orientés par les acteurs de l'emploi et de l'insertion, des offres de formation adaptées (préparation au permis de conduire par exemple) et des aides (microcrédit pour acheter ou réparer un véhicule, location à frais réduit, auto-école sociale). Les outils de diagnostic et l'implication de tous les acteurs sont essentiels au traitement du sujet : méthodes partagées pour comprendre les freins au parcours professionnel, identifier clairement les acteurs capables de dresser un diagnostic et d'accompagner la mobilité des usagers.

« Les plateformes de mobilité sont de formidables outils sociaux fédérateurs des énergies au service des mobilités »

Les plateformes réunissent plusieurs expertises spécialisées dans la consolidation des compétences sociales et l'insertion professionnelle. Ces dernières années, elles se sont formées aux mécaniques éducatives de la mobilité et la reconnaissance de leurs actions a conduit à proposer une **formation diplômante de Conseiller Mobilité Insertion**. Avec le soutien du Laboratoire de la Mobilité Inclusive (LMI), le diplôme interuniversitaire combinant les savoirs et savoir-faire de l'École d'Urbanisme de Paris, de la Chaire d'Économie Sociale et Solidaire de l'Université Paris Est et des professionnels de la mobilité inclusive est depuis 2017 dispensé¹².

Ce diplôme a pour objectifs de :

- renforcer et structurer les connaissances et savoir-faire en matière de conseil, accompagnement et formation à la mobilité des personnes en parcours d'insertion sociale et/ou professionnelle et plus largement des personnes ayant des besoins de mobilité ;
- accompagner les trajectoires professionnelles des Conseillers Mobilité Insertion déjà en exercice (dans des

associations, fondations, missions emploi, ...), en proposant une certification reconnue des pouvoirs publics.

Par ailleurs, l'**information et la formation régulières des travailleurs sociaux et conseillers en insertion et emploi** sur l'offre de transport, sur les tarifs solidaires et sociaux en vigueur, sur

l'utilisation d'applications pour construire son itinéraire, la présentation des solutions existantes pour louer ou réparer un véhicule, les modes d'emploi des services annexes comme les systèmes de vélo en location ou encore covoiturage et autopartage, ... sont des actions assez simples auxquelles opérateurs et services des autorités organisatrices consacrent souvent du temps. Si dans plusieurs territoires, les échanges se font ponctuellement, il semble utile d'instaurer des points réguliers à destination des structures qui accompagnent les habitants des quartiers.

Malgré leur professionnalisme, les plateformes souffrent encore **d'un éparpillement des acteurs et d'un essoufflement du modèle associatif traditionnel** animé par des équipes engagées qui pâtissent souvent d'un manque de moyens face à une demande croissante.

L'alliance associative pour mutualiser les actions, développer de nouvelles expertises en s'appuyant sur une ingénierie publique est devenue une combinaison efficace pour répondre aux enjeux d'inclusion dans les territoires. Les appels à projet et autres interventions publiques de soutien au tissu associatif répondent depuis plusieurs années à des logiques de concentration des moyens souvent perçus comme éloignés des besoins du terrain. Loin de prôner le modèle unique avec des « grands opérateurs » de la mobilité solidaire, il faut pouvoir renforcer la confiance partagée entre les acteurs publics et privés, en assurant à la fois des financements sur la durée et une efficacité des dispositifs d'accompagnement des publics.

¹¹ Voir la note du CGET, « Plateformes de mobilité : Un levier pour faciliter l'accès à l'emploi et l'insertion sociale », Deniz Boy et Michelle Brosseau, Mars 2016.

¹² <https://www.eup.fr/formations/dju-certification-diagnostiquer-et-accompagner-la-mobilite-des-personnes-en-insertion-sociale-et-professionnelle/>



Article 82 : améliorer et accompagner la mobilité des actifs.

→ Des déplacements domicile-travail plus propres et au cœur du dialogue social

La question des déplacements des salariés sera désormais inscrite comme un des thèmes des négociations obligatoires à mener dans les entreprises de plus de 50 salariés. Des accords devront être trouvés sur la manière dont les employeurs s'engagent pour faciliter les trajets de leurs salariés : aménagements d'horaire ou d'équipe, télétravail, facilitation de l'usage du vélo ou du covoiturage, prise en charge d'une partie des frais... Cet accompagnement pourra prendre la forme d'un titre-mobilité, sur le modèle du ticket restaurant (voir encadré LOM en partie 2.D relatif au forfait mobilité).

→ Déplacements domicile-travail et plans de mobilité employeurs

La LOM entend favoriser des pratiques moins dépendantes de l'autosolisme dans les déplacements domicile-travail. Dans cette optique, les obligations en matière de réalisation de plans de mobilité, anciennement « plans de déplacements des employeurs » et renommés « plans de mobilité employeurs » (PDM-E) par la LOM, sont modifiées.

Les obligations de la loi relative à la transition énergétique pour la croissance verte (LTECV) sont assouplies par la LOM qui propose plutôt de privilégier les négociations internes aux entreprises dans le cadre du « dialogue social », en ajoutant la mobilité des salariés parmi les sujets dont doivent traiter les discussions annuelles entre employeurs et salariés.

Ainsi, les entreprises de plus de 50 salariés sur un même site et dans lesquelles sont constituées des sections syndicales représentatives doivent mener des négociations annuelles sur la qualité de vie au travail, portant notamment sur l'amélioration de la mobilité des salariés. L'objectif de ces négociations est de viser une réduction du coût de la mobilité, d'inciter à l'usage des modes de transport vertueux ainsi qu'à la prise en charge des frais de déplacements durables notamment grâce à la mise en place du "forfait mobilité durable" (transports en commun, mobilités actives et partagées...).

Cette prise en compte de la mobilité des salariés de l'entreprise dans le dialogue social pourra s'avérer être plus pertinente et plus réactive que des modifications de l'offre de transport public par l'AOM pour répondre à l'implantation d'une nouvelle activité sur une partie du territoire encore mal desservi. Une fois les négociations menées, les salariés pourraient alors disposer d'une aide financière leur permettant de venir à vélo ou en covoiturage par exemple. Des pratiques qui permettront à l'AOM de modeler son service public avec plus de recul (bornes de vélos en libre-service, soutien financier à une communauté de covoitureurs, nouvelles dessertes sur des lignes existantes et/ou nouveaux horaires...).

→ Instauration des comités de partenaires

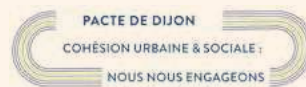


Ce que dit le Pacte de Dijon



Engagements des collectivités

- Renforcer l'accès à l'emploi des populations les plus éloignées des marchés du travail,



Engagements de l'État

- Garantir la stabilité des dispositifs qui concourent, dans les quartiers, à l'insertion économique, à la gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences (GPEC), à la formation initiale et continue des personnes les plus fragiles,



B L'accès à la voiture individuelle, une réalité encore souvent indépassable, un modèle fragile...

Dans les quartiers populaires comme dans la plupart des territoires, l'accès à l'autonomie passe souvent par la voiture individuelle : pouvoir aller où l'on veut, où l'on doit, quand on veut, quand on le doit.

C'est pourquoi, pour beaucoup, le sujet de l'accès à l'emploi a tendance à se résumer par l'accès à la voiture et donc avant tout au permis de conduire. Notons aussi que nombre d'employeurs

exigent des candidats à un poste la possession du permis B, alors que celui-ci n'est nullement nécessaire à l'exercice des tâches professionnelles. Cette barrière exclut de fait de l'emploi celles et ceux qui n'ont pas de permis. Dans leurs échanges avec les employeurs, les structures d'accompagnement à l'emploi et/ou les plateformes de mobilité pourraient conduire des actions de dialogue avec les représentants des entreprises, pour les inciter à modifier leurs critères de recrutement et faire évoluer leurs exigences.

Cet accompagnement au permis prend des formes diverses selon les territoires, les acteurs et les publics cibles. Dans le cadre de la politique de lutte contre la délinquance, cet accompagnement peut être un des outils en lien avec les forces de l'ordre pour aborder le sujet. À Nantes, des sessions réunissent une quinzaine de jeunes des quartiers sélectionnés sur un profil « en train de basculer vers la délinquance ».

« L'accompagnement au permis est aussi un support à la relation pour travailler plus globalement sur les problématiques des personnes les plus en difficulté. On peut même

La part des ménages non-motorisés est plus importante en quartier prioritaire (+12 à +17 points) et la possession du permis, moins répandue (-22 à -25 points).

Observatoire national de la politique de la ville (ONPV), Rapport annuel 2017.

y aborder la lutte contre la consommation de stupéfiants. Les acteurs spécialisés sont essentiels car ils suivent sur la durée les jeunes, connaissent leurs échecs et leur honte liés à leur problème de compréhension de la langue, ou leur inadaptation dans les leçons collectives »

Ils bénéficient ainsi de leçons gratuites et des messages forts sont passés sur la sécurité routière et les risques liés à la pratique du rodéo urbain.

Accompagner l'obtention du permis de conduire

Le permis de conduire est aujourd'hui très cher (1 800€ en moyenne¹³) et les délais d'obtention sont souvent longs. Des dispositifs d'aide à l'obtention du permis de conduire sont déployés dans tous les territoires, subventionnés et portés par de nombreux acteurs.

Avec un coût plus abordable et une notion d'engagement du stagiaire associé à des méthodes pédagogiques adaptées, les **auto-écoles sociales** offrent une solution pour accéder au permis.

¹³. Conférence de presse du Premier ministre du 2 mai 2019 présentant le dispositif : « Le permis pour tous : une formation personnalisée et de qualité, un permis de conduire moins cher »



Et qu'apporte la LOM ?

Articles 98 et 99 : un permis de conduire plus rapide et plus accessible

→ Création d'un **livret d'apprentissage numérique** pour chaque candidat du permis de conduire, afin de retracer le parcours de formation de l'élève.

→ Mise en place d'un **contrat type** entre le candidat au permis de conduire et son établissement d'enseignement à la conduite, qui doit obligatoirement être écrit.

→ La **conduite supervisée** permet à un candidat, d'au moins 18 ans, d'acquérir une expérience supplémentaire de conduite avant de passer l'épreuve pratique ou après en cas d'échec. Ce qui n'était jusqu'ici possible qu'après validation de la formation initiale de 20h minimum de conduite.

→ La **conduite encadrée** permet à un candidat, d'au moins 16 ans, d'acquérir une expérience de conduite pendant une formation

professionnelle dans le cadre de laquelle il passe les épreuves du permis de conduire avant sa majorité. Elle permet donc au candidat d'obtenir son permis de conduire dès ses 18 ans à condition qu'il ait obtenu son diplôme.

→ Dans certains départements désignés par arrêté, l'**attribution nominative des places d'examen du permis de conduire** aux candidats qui en font la demande par voie électronique sur un système dédié ou par le biais d'une auto-école. Il s'agira d'une expérimentation qui fera l'objet d'une évaluation.

→ Afin d'inciter les auto-écoles à acquérir des **simulateurs de conduite**, si elles sont imposables, elles pourront déduire jusqu'à 40% de la valeur d'origine des simulateurs qu'elles auront acquis neufs ou loués avec option d'achat.

Ce dispositif facilitateur devra bénéficier de la même manière aux structures de l'action sociale telles que les auto-écoles sociales.

Aide à l'acquisition de véhicule, location et prêt de véhicule

.....

La mise à disposition de véhicules (voitures, deux-roues motorisés...) est un dispositif présent dans tous les territoires. Des associations comme IFAIR dans l'agglomération Seine-Eure ou encore des garages solidaires comme celui de Toulouse disposent d'un parc de véhicules en location (cf. fiches Toulouse Métropole et Communauté d'agglomération Seine-Eure). Le modèle économique

et la responsabilité assurantielle posent cependant de nombreuses questions.

La mise à disposition de véhicules appartenant à la collectivité pour une somme minime, assurance comprise, est une solution qui peut apporter un réel avantage aux demandeurs d'emploi. Dès 2017, le Conseil régional des Hauts-de-France a ainsi mis en location 500 véhicules de son parc de voitures de service (2€ par jour), dont les habitants de Fourmies ont pu bénéficier. Les collectivités locales peuvent étudier le développement de cette solution pour apporter une réponse concrète et des moyens aux citoyens qui en ont le plus

besoin. La Région Hauts-de-France, dans une perspective de solidarité collective, étudie la possibilité de mutualiser les véhicules des collectivités locales d'un même territoire pour offrir une flotte locative la plus large possible (cf. fiche Communauté des communes Sud Avesnois)



Les garages solidaires, un maillon fort de la mobilité solidaire

Les garages solidaires peuvent faciliter l'insertion sociale et professionnelle des personnes bénéficiaires éloignées de l'emploi (ou en situation de précarité), en leur permettant l'accès ou le retour à la mobilité, à l'aide d'un véhicule individuel et/ou en les accueillant en parcours d'insertion pour les former au métier de la mécanique et les accompagner plus globalement dans leur parcours d'insertion socioprofessionnelle.

Les structures responsables de ces sites, qu'elles soient associatives comme à Nantes Métropole ou entreprises d'insertion comme à Toulouse Métropole, apportent une réelle plus-value aux habitants des quartiers qui disposent d'un service essentiel à leur mobilité (cf. fiches Nantes Métropole et Toulouse Métropole).

Outils de l'économie sociale et solidaire, ils mettent à disposition une structure active au cœur des quartiers et permettent de limiter l'implantation de « garages sauvages » sur la voie publique dont le non-encadrement soulève des problèmes de sécurité et de responsabilité et dont l'impact

pour l'environnement est négatif.

On en dénombre une centaine en France. Certaines structures emploient des salariés en contrat à durée déterminée d'insertion (CDDI) et disposent d'un conventionnement SIAE (Structure de l'Insertion par l'Activité Économique), comme les ateliers chantiers d'insertion et les entreprises d'insertion.

La viabilité des garages repose pour beaucoup sur l'engagement et l'action des équipes en place. Les besoins d'investissements en matériels, la responsabilité en termes d'assurance et le manque de main d'œuvre sont autant de points de difficultés pour répondre aux besoins pourtant croissants.

« Les garages solidaires sont essentiels pour leurs usagers, le moyen de pouvoir continuer à aller travailler et aussi un repère local avec des personnes à leur écoute. Il faut réinventer le modèle pour pérenniser le service. Cela doit passer par le renforcement de partenariats »

La question du modèle et de la pérennité des structures est évoquée par un grand nombre d'acteurs rencontrés. Les pistes évoquées pour y remédier sont les suivantes :

→ La solidité des partenariats locaux

Le recensement des garages solidaires dont la pérennité est observée fait état *a minima* d'un réseau de partenaires locaux engagés dans la durée avec la structure : les collectivités locales et les services de l'État ; les partenaires mécènes susceptibles d'apporter des subventions de fonctionnement et d'investissement (ex : fondations PSA, MACIF, RTE, Vinci, ...) et les partenaires financiers (présents ou non sur le territoire) avec lesquels des solutions de micro-crédit social aux usagers du garage solidaire peuvent être envisagées pour l'accession à la propriété d'un véhicule (de 800€ à 3000€ sont à rembourser en 3 ans, avec des taux d'environ 2 %).

→ La consolidation du modèle économique

S'il n'existe pas de modèle économique type pour les garages solidaires, car chacun présente des spécificités propres à son territoire, à la structure porteuse, ou à ses partenaires, il est néanmoins indispensable pour chacun d'entre eux d'envisager des leviers de consolidation de leur activité. Certains pensent à l'opportunité d'une diversification autour de leur activité comme un garage itinérant ou self-garage, du dépannage solidaire ou de la vente de véhicules et autour des dispositifs de mobilité solidaire comme la mise en place d'une plateforme de mobilité ou d'une auto-école sociale. La mutualisation des moyens, des fonctions et même des ressources est également à étudier avec les acteurs du territoire : mécénat de compétences et

de moyens avec les opérateurs locaux, intégration d'un réseau de garages solidaires et/ou agrégation avec des structures de la mobilité (fédérations et mises en lien avec les autres garages, plateformes de mobilité, auto-écoles).

→ **Le choix du meilleur modèle de gouvernance**

Dès le choix de la forme juridique et de la rédaction des statuts, il s'agit d'envisager des règles de fonctionnement adaptables au projet porté par la structure et susceptible d'évoluer (la forme associative par exemple rendrait la vente/location des véhicules réparés problématique).

Les modèles de gouvernance coopératifs peuvent être un axe à développer en fonction du nombre de salariés et de bénévoles (exemple des SCOP, Sociétés coopératives et participatives).

Mais ces réflexions ne peuvent être menées que si une ingénierie de base (moyens humains et financiers) est disponible pour accompagner la transformation des garages solidaires qui le nécessitent.



Et qu'apporte la LOM ?

Voir encadré LOM en partie 2.D relatif au plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire

L'article 18 de la LOM offre une certaine souplesse d'action aux AOM en leur laissant le choix d'organiser ou de contribuer à la mise en œuvre et au financement de services de mobilité à caractère social ou de verser des aides individuelles à la mobilité.

Un mécanisme de financement ou d'ingénierie apporté par les AOM pourrait aider à pérenniser les garages et les auto-écoles solidaires. La LOM caractérise ces structures ou d'autres programmes comme services de mobilité à caractère social. Il pourrait être opportun que cette nouvelle catégorie de services et leur mise en place au plan local s'accompagnent de financements spécifiques de la part de l'État.

4

La nécessité d'une meilleure coopération et mise en réseau de l'ensemble des acteurs





Politique de la ville et politique de mobilité : quelle articulation au sein d'un même projet de territoire ?

Politiques de cohésion et politiques de mobilité nécessitent une coordination d'ensemble. Le droit à la ville, comme le droit à la mobilité, amène à réfléchir collectivement aux enjeux de mobilité urbaine, résidentielle et sociale, à l'échelle du quartier et bien au-delà, à une échelle territoriale pertinente.

Les enjeux de cohésion sociale et territoriale sont au cœur des politiques de mobilité. Garantir l'inclusion en facilitant l'accès à l'emploi, à l'éducation, à la santé, aux services marchands et non marchands est un des objectifs de la LOM. Un objectif qu'il est proposé d'atteindre en définissant une offre de mobilité coordonnée et optimale à l'échelle du bassin de vie, de son périmètre d'usage du quotidien, de son bassin d'emploi, de son bassin de mobilité quotidienne, en s'affranchissant des frontières administratives.

« Le travail de l'administration en mode projet est essentiel. La lutte contre les discriminations

est souvent un bon point d'entrée pour que la politique de la ville irrigue les autres politiques publiques relevant d'autres élus et d'autres directions »

La LOM vient s'inscrire dans le prolongement de la loi NOTRe, renforçant l'importance de la relation région - intercommunalités, dans l'architecture de la mobilité. En qualité de chef de file de la mobilité, les régions définiront, en concertation avec les collectivités concernées, les **bassins de mobilité** comme nouvelle échelle de référence de la mobilité du quotidien, sur le périmètre desquels seront conclus des **contrats opérationnels de mobilité** entre toutes les collectivités concernées.

Les bassins de mobilité réuniront les collectivités, AOM ou non (ainsi que les départements), intervenant sur ce périmètre dans l'objectif de définir les modalités de leur action commune concernant l'offre locale de mobilité. Ces nouveaux périmètres devront correspondre à des bassins d'usage préexistants et identifiés, respecteront les périmètres intercommunaux, afin de s'assurer de la cohérence des offres de mobilité qui y seront proposées et d'optimiser les logiques d'intermodalité. Géographiquement, un bassin de mobilité s'étendra sur

une ou plusieurs intercommunalités à fiscalité propre dans leur entièreté (sauf exception). De plus, pour assurer une certaine cohérence, des bassins de mobilité "interrégionaux" pourront être définis (un bassin pourra regrouper des intercommunalités présentes sur deux régions frontalières)¹⁴.

Ces espaces de coordination et de coopération auront notamment l'obligation d'élaborer un **plan de mobilité solidaire**. Ce plan aura pour objectif de rassembler les acteurs de la sphère sociale, de l'emploi et de l'insertion et les AOM, pour mieux articuler leurs actions et proposer un accompagnement plus efficace des publics vulnérables, en particulier en matière d'accès à l'emploi.

Les acteurs d'un bassin de mobilité seront invités à conclure un **contrat opérationnel de mobilité, dont le contenu sera variable et dépendra des enjeux propres à chaque territoire**, pour mettre en œuvre l'action commune décidée. En plus des AOM présentes sur le bassin de mobilité, de la région en tant que cheffe de file de l'intermodalité, des syndicats mixtes de coordination, des départements et des gestionnaires d'infrastructures de mobilité, pourraient ponctuellement être associés à ces contrats des collectivités non AOM, ou des acteurs du territoire tels que les agences d'urbanisme. Ces nouveaux outils devront *a minima* préciser les modalités concrètes de

¹⁴ Étude AdCF, Transdev "Nouvelles solutions de mobilité dans les espaces de faible densité : une priorité des prochains mandats locaux", 2020.

la coordination entre les différentes autorités organisatrices, en particulier en matière de dessertes, d'horaires, de tarification, d'information du public, de création de pôles d'échanges multimodaux et de systèmes de rabattement, ainsi que de gestion des situations dégradées, autant d'outils nécessaires à la fluidité des déplacements domicile-travail. Ils pourraient prévoir également des engagements de mobilité solidaire pris par les différentes AOM du bassin de mobilité, engageant toutes les parties prenantes.

Les contrats conclus de manière pluriannuelle, selon une temporalité et des modalités de révisions fixées par ses signataires, détermineront les résultats attendus et les indicateurs de suivi des modalités de l'action commune définie et pourront faire l'objet d'une évaluation à mi-parcours présentée au comité des partenaires (Voir encadré LOM "Comité des Partenaires").



Et qu'apporte la LOM ?

Plan d'action commun en faveur de la mobilité solidaire : Article 18

L'autorité organisatrice de la mobilité régionale, les AOM « locales », les syndicats mixtes de type « loi SRU », le département et les organismes concourant à l'emploi doivent coordonner leurs actions en faveur de la **mobilité solidaire**.

C'est notamment dans ce cadre que la région et le(s) département(s) sont tenus, **à l'échelle de chaque bassin de mobilité, de piloter l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'action commun en matière de mobilité solidaire**, auxquels sont associés les organismes publics et privés en charge de l'accompagnement des personnes en situation de vulnérabilité économique et de handicap ou dont la mobilité est réduite.

Ce plan d'action commun a, en particulier, deux vocations :

- définir les conditions de conseil et d'accompagnement individualisé à la mobilité des personnes précitées,
- prévoir des actions concrètes de mobilité pour favoriser le retour à l'emploi.

Ces différentes dispositions valent également pour l'Île-de-France, où Île-de-France Mobilités, la région Île-de-France, les départements franciliens et la ville de Paris doivent à la fois se coordonner et élaborer et mettre en œuvre un ou plusieurs plans d'action en faveur de la mobilité solidaire.

B Les outils de programmation, la collaboration à l'épreuve de la planification

Le **plan de déplacement urbain (PDU)** est l'outil de référence de la planification des mobilités urbaines. Il est obligatoire pour les autorités organisatrices de mobilité dont le ressort territorial est inclus ou coupe une aire urbaine (INSEE) de plus de 100 000 habitants.

La loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine prévoit que l'ensemble des plans, schémas et contrats territoriaux doivent prendre en considération les objectifs inscrits dans le contrat de ville 2015-2020.

À Limoges Métropole, par exemple,

le nouveau PDU s'appuie sur une analyse croisée des besoins d'aménagements urbains et de déplacements des quartiers, avec un objectif de réfléchir à la programmation urbaine en cohérence. Les programmes de renouvellement urbain intègrent les enjeux de mobilité et le PDU traite particulièrement la mobilité dans les QPV (cf. fiche Limoges Métropole).

Tisséo Collectivités a missionné l'agence d'urbanisme et d'aménagement de Toulouse aire métropolitaine pour réaliser un diagnostic sur la mobilité des quartiers et nourrir ainsi l'élaboration de leur projet global de mobilités (cf. fiche Toulouse Métropole).

La mobilisation des compétences en ingénierie et études permet de croiser les réflexions et d'apporter des éclairages guidant l'action publique. Ainsi, à Saint-Étienne Métropole, l'agence d'urbanisme

de la région stéphanoise, EPURES, a produit une étude sur "Les déplacements des habitants des quartiers du Contrat de Ville" pour instruire les politiques de la mobilité et de la ville sur les temps de transport nécessaires entre les quartiers et les différentes zones d'emplois (cf. fiche Saint-Étienne Métropole). Ces travaux ont permis de mieux appréhender et caractériser les problématiques pour guider les priorités d'action publique et les choix d'aménagement du réseau de transport.

Les nouveaux **plans de mobilité** tels que définis par la LOM auront notamment pour objectif de "renforcer les champs d'intervention des autorités organisatrices de la mobilité dans les zones urbaines pour répondre aux enjeux environnementaux et de cohésion sociale et territoriale".



Et qu'apporte la LOM ?

L'article 16 de la LOM modifie l'article L1212-4 du code des transports et dispose qu'à compter du 1er janvier 2021, les **Plans de Mobilité (PDM)** se substitueront aux Plans de Déplacement Urbains (PDU), dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants. L'objectif est de renforcer ces outils de planification, afin qu'ils **intègrent l'ensemble des nouvelles formes de mobilité**. Ainsi les plans de

mobilité traiteront notamment des besoins en matière de :

- mobilités actives et partagées,
- mobilité inclusive,

→ mesures en faveur de la limitation de l'étalement urbain.

Le sujet de la **mobilité inclusive** induit une vision décloisonnée des politiques de mobilité et des politiques sociales au service de l'accès à l'emploi et à la

formation professionnelle.

Dans leur définition structurelle (à partir de 2021), les PDM assureront "le renforcement de la cohésion sociale et territoriale, notamment l'amélioration de l'accès aux services de mobilité des habitants des territoires moins denses ou ruraux et des **quartiers prioritaires de la politique de la ville** ainsi que des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite".



La voix du citoyen, la place de l'utilisateur au cœur des services

Accompagner la mobilité du quotidien des habitants des quartiers nécessite des actions de proximité, allant de la compréhension des usages et des besoins à l'utilisation des solutions de mobilité existantes, en passant par leur construction et leur évolution.

Le contact avec les usagers est évidemment primordial pour construire et faire évoluer les offres de mobilité. Si nous avons rappelé le rôle essentiel du tissu associatif et des réseaux d'acteurs institutionnels pour travailler à des solutions globales, remettre au cœur du

sujet le citoyen, en prenant en compte ses besoins et compétences est un gage de réussite des actions menées.

Les pouvoirs publics ont également mis en place différentes actions comme l'implantation d'antennes de services publics ou encore des actions plus directes comme **la création de dispositifs de concertation citoyenne.**

Ces dispositifs et les temps de la concertation concernent également les sujets de mobilité :

→ **En amont** d'un projet d'aménagement ou de rénovation, imposés par la loi via le processus d'enquête publique ;

→ **Au moment du lancement** du projet pour accompagner les publics pendant les travaux mais aussi pour les intégrer dans la réalisation. Les riverains

apprécient souvent d'être impliqués et interrogés. Leur intégration facilite le temps des travaux et favorise l'appropriation des nouveaux aménagements ou des futurs services. L'exemple de la concertation des habitants du quartier de Montreynaud à Saint-Étienne a permis d'adapter l'offre en lien avec la nouvelle ligne de tramway, pour intégrer au mieux le quartier dans la dynamique globale du projet métropolitain (cf. fiche Saint-Étienne Métropole) ;

→ **Au quotidien**, par des échanges réguliers, le suivi des réclamations et des habitudes des habitants des quartiers.

Les conseils citoyens et la question de la mobilité ?

.....

Instaurés par la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine du 21 février 2014, les conseils citoyens des quartiers prioritaires permettent aux habitants d'échanger, de proposer des idées et de participer à la vie publique. En tant qu'usagers de leur quartier, ils sont reconnus comme « experts ». La constitution et la mobilisation de

ces conseils citoyens restent toutefois complexes et leur action est très variable selon les territoires.

À Draguignan, les conseils citoyens se sont structurés et bénéficient d'une relation de confiance avec les responsables de la politique de la ville, qui leur apportent une écoute régulière pour suivre et accompagner les projets conduits (cf. fiche Dracénie Provence Verdon Agglomération).

À Verdun, il a été décidé de créer trois conseils citoyens pour deux quartiers. Ils sont animés par les centres sociaux

selon un principe d'autonomie et d'indépendance de façon à donner la parole aux habitants qui ne l'ont pas ou qui n'osent pas la prendre. Ils intègrent des personnes volontaires et tirées au sort, rassemblent une trentaine de citoyens, soit environ dix représentants par quartier (cf. fiche Grand Verdun).

Lors de leurs réunions, ils abordent les problématiques de mobilité avec beaucoup de pragmatisme. Le **cheminement piéton** est une réelle préoccupation, pour les enfants et les femmes ; la signalétique des services

publics s'invite fréquemment dans les débats, tout comme l'aménagement des espaces publics. Enfin, ce sont des lieux où s'expriment également les difficultés de mobilité pour sortir de la ville, pour se déplacer dans un environnement inconnu, dès lors que les repères du quotidien sont perdus.

Pour aller plus loin et pour imaginer le développement de nouvelles solutions de mobilité (développement des transports en commun, pratique du vélo, covoiturage...), les acteurs

publics, associatifs comme les opérateurs pourraient s'appuyer sur ce noyau engagé de citoyens pour les faire réagir aux offres envisagées, pour tester des solutions et avoir des relais-ambassadeurs.



Et qu'apporte la LOM ?

Article 15 : Le Comité des Partenaires, une instance pour porter la voix des citoyens ?

Chaque AOM doit créer un Comité des partenaires avec les parties prenantes de la mobilité sur son territoire. Elle est libre d'en fixer la composition et les modalités de fonctionnement, à condition **d'y associer des représentants d'employeurs, d'usagers et d'habitants.**

Ce comité se réunit selon une récurrence *a minima* annuelle ainsi qu'avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité et de la politique tarifaire. Il doit également débattre, sur consultation de l'AOM, de la qualité des services et de l'information des usagers mise en place.

Ce comité se réunit également avant toute instauration ou évolution du taux du versement mobilité et avant l'adoption du document de planification dont l'AOM concernée a la charge (plan de mobilité par exemple). Détail qui peut avoir son importance dans une logique proactive

afin d'enrichir la concertation et l'adaptation des offres de mobilité aux besoins, cette disposition de la LOM ne nécessite aucun texte d'application. En d'autres termes, la constitution de comités des partenaires est une obligation qui s'applique à toutes les AOM depuis la promulgation de la LOM.

Ainsi, une action immédiate des AOM qui en verraient la nécessité pourrait être d'inclure les conseils citoyens des quartiers prioritaires mais également des acteurs de la sphère professionnelle du développement social (régies de quartier, missions locales, bailleurs, ...) **au Comité des partenaires.** Cette instance à l'échelle de l'AOM traitant la mobilité sur l'ensemble du territoire pourrait bénéficier de l'éclairage des habitants des quartiers et présenter une étude d'impact grandeur nature sur les futurs engagements pris en matière de mobilité, de mobilité solidaire et pour mieux appréhender les parcours de vie et les attentes.

Conclusion

La mobilité structure les territoires et permet les échanges humains. À l'aube de la décennie 2021-2030, elle entre dans une nouvelle dimension.

Plusieurs défis sont face à nous :

- Les défis de l'**offre de services dans sa globalité** pour répondre aux problématiques de désenclavement territorial et social ;
- Les défis d'**évolutions culturelles** apportées par les populations et leurs mixités, les nouvelles générations et les anciennes... et qui obligent à un effort de dialogue entre habitants et acteurs publics et à la mise en place d'actions d'accompagnement adaptées ;
- Les défis **sanitaires et écologiques** y sont concentrés et pour autant les réponses sont complexes à déployer, à l'image de l'apport de solutions alternatives comme le vélo ou la marche à pied ;
- Les défis **économiques** y sont permanents avec notamment les difficultés liées à l'accès à l'emploi et à la formation.

La période actuelle fait se coïncider plusieurs éléments : le temps de la reprise et de la relance après la crise du COVID-19 ; la mise en œuvre des dispositions nouvelles introduites par la LOM ; les nouveaux mandats communaux et intercommunaux. Cette **convergence des calendriers** peut représenter une **opportunité** et permettre d'inscrire à l'agenda des projets de territoire les enjeux de mobilité des habitants des quartiers populaires.

Dans cette perspective, il s'agira de :

- S'appropriier et utiliser à bon escient les nouveaux outils de la LOM ;
- Développer les nouvelles formes et cultures de mobilité ;
- Travailler sur les ruptures urbaines, engager des processus de concertation plus inclusifs, utiliser les leviers de l'économie sociale et solidaire ;
- Accompagner le tissu associatif différemment, de manière plus ambitieuse et pérenne ;
- Faire converger les politiques de cohésion sociale et de mobilité urbaine ainsi que les démarches de planification et de programmation.



2^{ème} partie

Recueil d'expériences : focus sur l'action de dix communautés et métropoles

1 **Dracénie Provence
Verdon Agglomération**
p.50

2 **Grand Verdun
Agglomération**
p.54

3 **Limoges Métropole**
p.58

4 **Nantes Métropole**
p.62

5 **Orléans Métropole**
p.66

6 **Saint-Étienne Métropole**
p.70

7 **Communauté
d'agglomération Seine-Eure**
p.74

8 **Communauté d'agglomération
du Pays de St-Omer**
p.78

9 **Communauté de communes
du Sud Avesnois**
p.82

10 **Toulouse Métropole**
p.86



Dracénie Provence Verdon Agglomération



Le territoire

Politique de mobilité

→ Le mitage et l'étalement urbain fort dans les territoires provençaux ont façonné une culture voiture forte.

→ La ville de Draguignan est bien couverte par le réseau Tedbus. Ville à taille humaine, la marche à pied est courante, notamment pour les plus défavorisés.

→ Les liaisons avec les autres communes et les zones d'activités de DPVA (Les Arcs, Le Muy) ou des territoires voisins (Fréjus, Saint-Raphaël, Toulon) sont plus problématiques pour une question de modèle économique.

Politique de la ville

→ **3 quartiers** : 2 à Draguignan et 1 à Le Muy

→ **8 490 habitants** dans les quartiers soit 7% de la population totale de la collectivité

→ 2 types de quartier :

- Centre ancien de Draguignan (11% de la population vivant en quartier) et centre-ville du Muy (16%)
- 1 quartier d'habitat en périphérie du centre-ville et d'équipements de loisirs (Les Collettes à Draguignan)



Les enjeux

Poursuite du désenclavement

→ Conforter la desserte en bus du centre-ville de Draguignan.

→ Réduire l'isolement des habitants du centre-ville du Muy (une personne sur deux sans véhicule personnel): nœud autoroutier et centre-ville en périphérie des grands axes, offres en transports urbains et interurbains réduites et peu attractives.

→ Poursuivre le travail sur les itinéraires doux pour relier les quartiers de Draguignan et rompre des « frontières mentales ».

Freins psychologiques

→ Accompagner les habitants pour ouvrir les horizons physiques et psychologiques.

Autonomie et employabilité

→ Accompagner le passage du permis de conduire et inscrire la mobilité dans le projet d'insertion sociale.

Mise en réseau des acteurs

→ Travailler au-delà des découpages administratifs pour le bassin de vie du Muy.

→ Dialogue Intercommunalités/communes : Coordonner l'investissement dans les infrastructures facilitant les mobilités douces.



Bonnes pratiques

Une politique mobilité au service de tous

TedBus permet aux habitants de Draguignan de relier rapidement les centres d'activités et administratifs de la ville par deux lignes structurantes dont l'offre a été améliorée en 2018. La navette électrique de centre-ville (petit véhicule) lancée en 2019 facilite les déplacements des habitants et des touristes au cœur de la vieille ville. Les personnes âgées plébiscitent

ce service gratuit qui leur permet d'être plus mobiles, avec un service qui s'arrête sur simple signe de la main le long du parcours.

DPVA porte le projet de vigne à vélo qui s'intègre dans le schéma des vélos routes et voies vertes, à vocation initialement touristique, le schéma intercommunal vise à mailler et relier les communes et quartiers. Le lien entre les zones d'habitation (Draguignan centre et les quartiers) et les zones d'activités (ex: Trans-en-Provence) jusqu'à la gare des Arcs est un moyen de faciliter la mobilité. L'agglomération n'agit que sur les voiries communautaires ou les axes vélos ou par fonds de concours.

Structurer les actions locales

La Fabrique, espace de vie sociale (centre de Draguignan) anime ponctuellement des ateliers de réparation de vélos issus de dons de particuliers. Les vélos sont ensuite distribués aux jeunes du quartier (jusqu'à 5 vélos par semaine en 2018). Cette activité repose surtout sur la mobilisation de bénévoles dont la pérennité est difficile à assurer et à inscrire dans un projet plus global répondant pourtant à des besoins locaux. L'enjeu de l'appropriation et de la participation des habitants reste un enjeu fort.

« Le projet politique est "Sortons de notre quartier !" »

Mobilité et accès à l'emploi

« Les acteurs de l'emploi intègrent la dimension mobilité dans le projet global d'accompagnement des publics les plus fragiles, sujet qui représente une problématique majeure de l'accès à

l'emploi des jeunes » selon la Mission locale Dracénie Cœur de Var. Cela passe notamment par un soutien à l'apprentissage et au passage de l'examen du permis de conduire.



Données-clés du territoire

Population :

110 014 habitants

1^{ère} ville : Draguignan 40 058 habitants

2^{ème} ville : Vidauban 11 545 habitants

Nombre de communes : 23

Nombre d'emplois :

35 964 emplois, dont 44,1% dans l'administration publique, enseignement, santé, action sociale, 38,4% dans le commerce, transports, services divers et 9% dans la construction



La mobilité : chiffres-clés

Nom du réseau de la collectivité territoriale : TedBus

Nombre de voyages annuel : 628 094

Total des kilomètres (en milliers) : 1 552

Nombre de déplacements quotidiens domicile-travail : 40 168 déplacements

Part modale des déplacements domicile-travail :

→ Voiture : **81 %**

→ Transport en commun : **3 %**

→ Marche : **7,8%**

→ **78%** des déplacements au sein de DPVA

Zoom sur..

APS, la proximité pour les publics les plus en difficulté

L'association de prévention spécialisée accompagne et vient en aide aux jeunes en difficulté. Déjà installée dans le département (Fréjus, Hyères...), elle a débuté ses missions sur le territoire de DPVA en 2017. Seule structure dont les travailleurs sociaux sont présents au quotidien sur le lieu de vie, l'APS aide et conseille les habitants sur toutes leurs problématiques.

Faciliter l'accès au permis de conduire

Grâce à des conventions avec des auto-écoles et une tarification adaptée, les jeunes bénéficient d'un soutien pour passer leur permis de conduire. L'APS accompagne les jeunes dans le dispositif de la Bourse





au permis : en échange de temps consacré (en moyenne 6 demi-journées) auprès d'une association d'utilité publique, un jeune peut bénéficier d'une prise en charge financière de son permis (reste à charge de 500€). À chaque versement effectué par le bénéficiaire, l'APS complète la somme due à l'auto-école. 10 à 15 jeunes sont ainsi accompagnés par an dans le

cadre d'un véritable projet d'insertion professionnelle avec un suivi étroit entre l'association et l'auto-école pour vérifier l'assiduité du stagiaire et ses progrès.

Aussi, la **Mission locale** peut attribuer des aides ponctuelles pour la prise en charge de l'abonnement de bus et peut orienter des jeunes vers des aides financières au permis en lien avec la Maison de l'étudiant et Pôle Emploi.

Par ailleurs, en 2019, la Mission locale a été retenue sur un financement politique de la ville pour mettre en œuvre un soutien à la préparation au permis de conduire avec une inscription à des cours en ligne : « **Digischool** », afin d'accompagner 30 jeunes des quartiers prioritaires rencontrant des difficultés dans l'apprentissage du code de la route.



Chiffres-clés

→ **6 éducateurs** de rue répartis entre Draguignan et Le Muy + 1 adulte-relais à Draguignan

→ **Suivi de 150 personnes** à Draguignan et 120 au Muy dont 70% d'hommes



La participation citoyenne, un défi de tous les jours

Après des premières années dédiées à la définition du rôle du Conseil citoyen qui a vu une partie de ses membres renouvelée, les Conseils se sentent reconnus et entendus par les instances institutionnelles. À Draguignan, les Conseils citoyens sont portés par deux structures (La Fabrique dans le centre ancien et le Centre social et culturel aux Collettes). Ce portage permet de rassurer les membres par le soutien et la dynamique impulsée par

les responsables des structures.

Le rôle premier des conseillers est d'être pédagogue à la fois pour préciser son rôle, ne pas être le « bureau des plaintes » et pour conduire l'administration à adapter son langage administratif et rendre les actions accessibles aux habitants. La participation aux comités de pilotage assidue, l'écoute des avis formulés sur les projets présentés, et les échanges sur des rencontres régulières thématiques ou informelles

sont des pratiques instituées. Le délégué du Préfet va chaque mois à la rencontre des conseils pour écouter et partager sur la vie des quartiers. Cette relation humaine régulière est un ingrédient de la confiance réciproque.

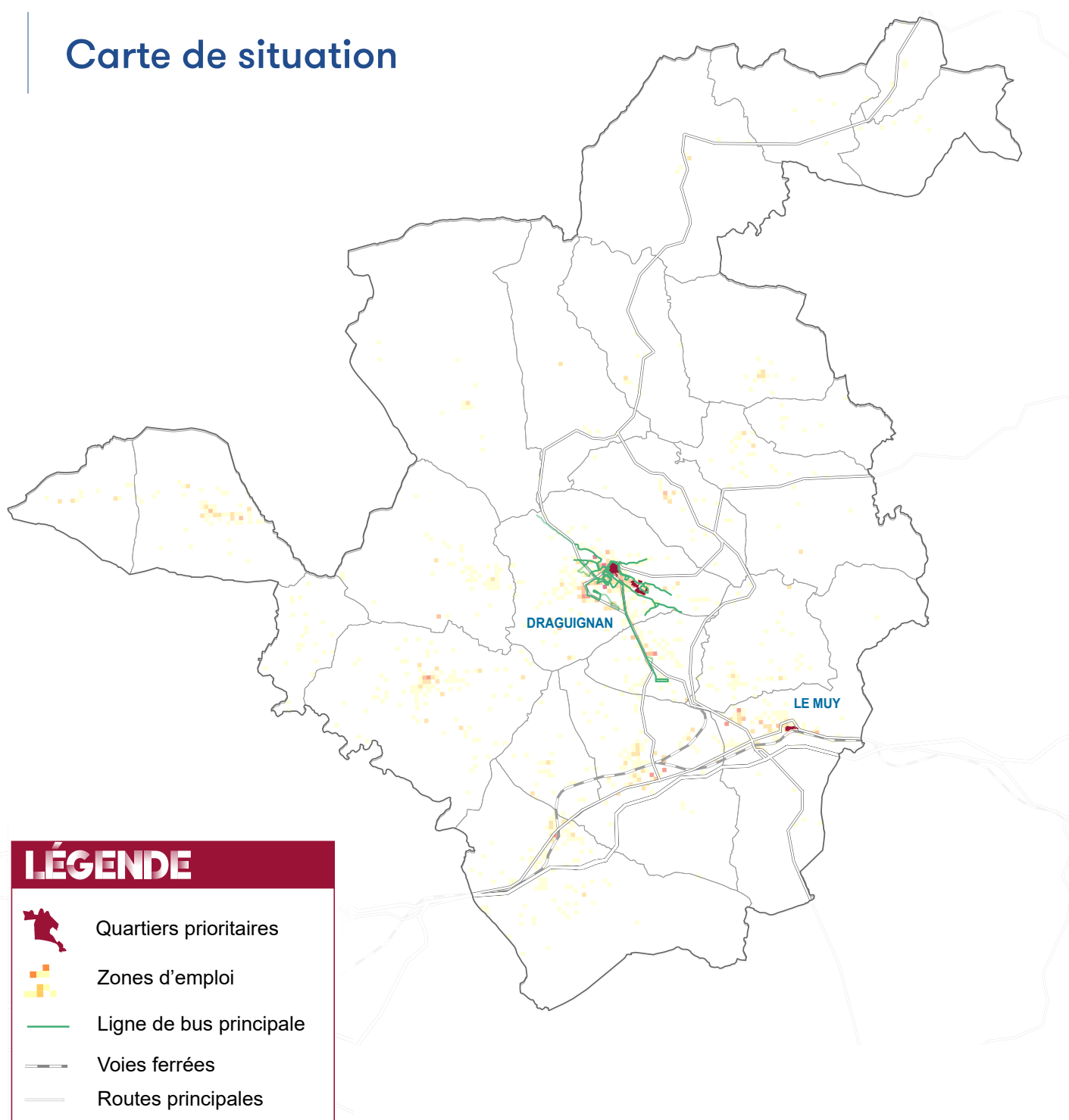
Conserver les membres du conseil actifs reste un défi quotidien qui nécessite implication mutuelle et dialogue permanent. Les Conseillers ont aussi besoin de plus de visibilité en lien avec toutes les actions menées

au titre de la politique de la ville.

Si le sujet de la mobilité n'est pas un thème traité en tant que tel, les difficultés liées à l'accès à l'emploi revêtent souvent une dimension mobilité que les citoyens évoquent. Aussi, le lien avec la Fabrique et ses actions en faveur du vélo permettent de diffuser

les informations, de mieux déceler des besoins locaux et de pousser demain des réflexions pour agir sur ce champ (voir encart « bonnes pratiques »).

Carte de situation



GRANDVERDUN
Agglomération

Grand Verdun Agglomération



Le territoire

Politique de mobilité

- Un réseau structuré autour d'une ligne reliant les quartiers et assurant les dessertes et connexions essentielles.
- Une amplitude horaire adaptée pour faciliter l'accès à l'emploi.
- Des projets en lien avec les mobilités douces et actives.

Politique de la ville

- **2 quartiers situés dans la commune de Verdun**
- **3808 habitants dans les quartiers**, soit 13% de la population de la Communauté d'agglomération ; 21% de la ville de Verdun
- **Le quartier des Planchettes** est situé en lisière de ville
- **Le quartier Centre Verdun - Cité Verte** regroupe plusieurs quartiers avec ruptures (îlot Anthouard Pré l'Evêque) et zone escarpée (ville haute qui concentre des situations de pauvreté)



Les enjeux

Poursuite du désenclavement

- Quartier Centre Verdun Cité Verte : connecter les îlots entre eux et au reste du territoire. Améliorer la circulation au sein du quartier.
- Quartier des Planchettes : bonne desserte et réhabilitation de l'espace public (programme ANRU). Insuffler l'usage des mobilités douces et actives. Améliorer l'utilisation des transports en commun.

Lever les freins physiques et psychologiques

- Lutter contre l'assignement à résidence.

- Résorber les problématiques psycho-sociales.

- Travailler l'axe mobilité-santé, améliorer l'accès aux soins.

Autonomie et employabilité

- Améliorer l'employabilité, notamment des femmes.
- Donner les moyens de l'émancipation dans un souci d'inclusion économique, sociale et culturelle.

Mise en réseau des acteurs

- Travailler dans une logique de projet de territoire en articulant toutes les politiques publiques.
- Réaffirmer le principe d'une gouvernance partagée associant les membres des Conseils citoyens.



Bonnes pratiques

Des actions prioritaires dans le protocole d'engagements renforcés et réciproques

Au-delà du développement des infrastructures et des pratiques de mobilités douces et actives, le protocole prévoit une bonification de subventions pour des projets relevant de l'axe « donner les moyens de l'émancipation et de la mobilité » et proposés en dehors des structures déjà existantes.

Vers une culture vélo

Aménagement progressif de l'espace public pour accueillir le vélo : le quartier des Planchettes est aménagé et relié au centre-ville et à la zone d'activité commerciale.

Progressivement les modes doux sont travaillés pour s'intégrer dans les habitudes de déplacement, comme :

- La mise à disposition de vélo via l'AMIE (association d'information et d'entraide); le rachat de vélos à La Poste pour une mise en location aux jeunes, qui les personnalisent avec des pièces détachées (pour une meilleure appropriation).
- Le projet « **Coup de jeunesse**

à la mobilité » : Travail sur les transports en commun, création d'une plate-forme de covoiturage et mise en place de la Véloroute voie verte afin de développer les transports doux – Lauréat du PIA « Projets innovants en faveur de la jeunesse ».

Aide à l'obtention du permis de conduire

Bourse citoyenne portée par la mission locale : un permis de conduire peut être financé à hauteur de 1000 euros pour les personnes de 16 à 25 ans, habitant un QPV, en contrepartie d'un bénévolat de 70h dans un dispositif d'insertion socio-professionnelle. 20 permis financés par an.

« C'est difficile de faire de la Politique de la Ville dans un département rural »



Données-clés du territoire

Population :

28 434 habitants

1^{ère} ville : Verdun 17 923 habitants

2^{ème} ville : Belleville-sur-Meuse 3 163 habitants

Nombre de communes : 25

Nombre d'emplois :

14 759 emplois, dont 35,3% dans le commerce, transports, services divers, 48% dans l'administration publique, enseignement, santé, action sociale, 9,9% dans l'industrie



La mobilité : chiffres-clés

Nom du réseau de la collectivité

territoriale : TIV devient REZO pour la rentrée 2021

Nombre de voyages annuel : 585 577

Nombre de km du réseau : 325 (en milliers)

Nombre de déplacements quotidiens

domicile-travail : 2 625 déplacements

Part modale des déplacements domicile-travail par jour :

→ Voiture : **76,5 %**

→ Marche : **11,2 %**

→ Transport en commun : **3,4%**

→ **79,2%** des déplacements au sein de la CA – 20,8% vers les autres collectivités

Zoom sur...

Trois conseils citoyens pour deux quartiers

Une participation citoyenne exemplaire

Il a été décidé de créer trois Conseils citoyens pour deux quartiers. Ils sont animés par les Centres Sociaux et Culturels selon un principe d'autonomie et d'indépendance de façon à donner la parole aux habitants qui ne l'ont pas ou qui n'osent pas la prendre. Ils intègrent des personnes volontaires et tirées au sort, rassemblent une trentaine de citoyens, soit environ 10 représentants par quartier. Ils ne sont pas issus de

conseils de quartier transformés. Dès leur création, ils ont été accompagnés par des médiateurs ou autres acteurs afin d'en faire de vrais espaces de dialogue bénéfiques à la participation et au processus de décision de la collectivité.

Les réunir pour échanger sur des thématiques publiques est régulier. Ils abordent les problématiques de mobilité avec beaucoup de pragmatisme. Le **cheminement piéton** est une réelle préoccupation, pour les enfants et les femmes ;





la signalétique des services publics s'invite fréquemment dans les débats.

Ce sont des lieux où s'expriment également les **difficultés de mobilité pour sortir de la ville** : sortir d'un contexte relativement maîtrisé est compliqué.

Un esprit de **coopération et d'échange** : ils se réunissent régulièrement pour échanger sur leur fonctionnement, partager leurs point de vue, apporter leur expertise d'usage, et leur connaissance des besoins des habitants.

L'expression y est plutôt libre et permet d'identifier et de capter les essentiels

pour améliorer le quotidien, limiter les freins, éviter les écueils et identifier de nouveaux services et outils à mettre en place. L'entraide citoyenne y est spontanée et s'avère être primordiale.

Les conseils citoyens ont un rôle majeur dans l'animation de la vie des quartiers et dans leur valorisation.

Actions et pragmatisme envers les publics jeunes

Apprendre à utiliser les services publics de transport

Depuis 2018, le service transport et l'opérateur s'associent et mènent des opérations communes régulières. Ils vont à la rencontre des publics dans les quartiers, les centres sociaux et les associations et proposent leurs services de formation à l'utilisation des services de mobilité proposés par le Grand Verdun.

Sur cette base d'opérations de "recrutement" in situ, ils ont formé une quarantaine de jeunes en 2019 et les ont convertis à l'usage du réseau de transport en commun. Le dispositif se professionnalisant et s'avérant très efficace, ils espèrent **former entre 50 et 100 jeunes en 2020**.

Le parcours de formation proposé est très simple :

→ une séance en salle pour expliquer le mode d'emploi du réseau de transport (codes et usages),

→ une mise en situation non accompagnée, 15 jours plus tard, puis séance de débrief sur retour d'expérience

→ une mise en situation accompagnée pour bien installer les acquis.

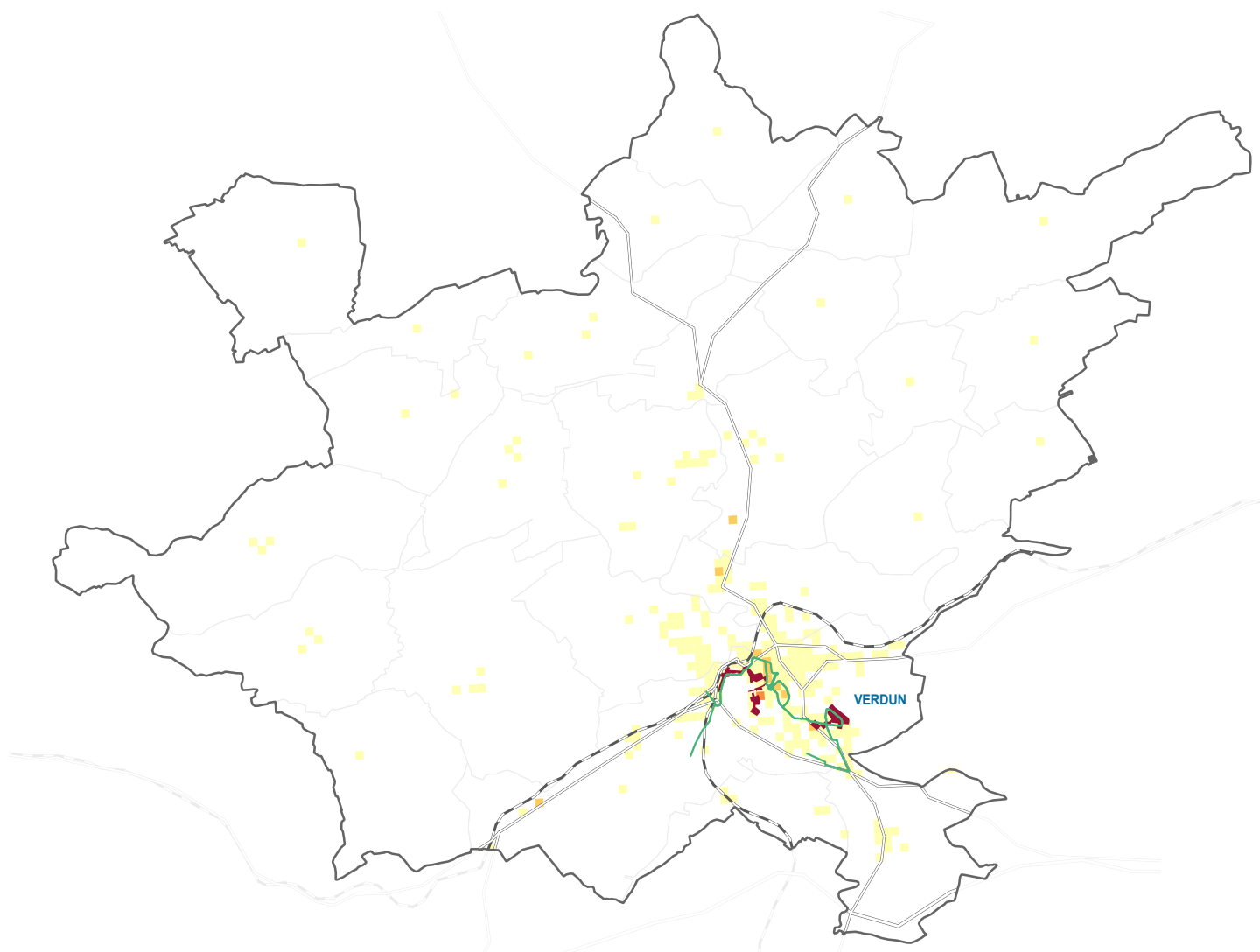
Utiliser les services numériques

Le numérique est une opportunité pour capter les jeunes publics et les initier aux bons usages. L'écoute des jeunes notamment issus des quartiers prioritaires a encouragé la mise en place du **ticket de transport par SMS**. Partant du principe que les jeunes n'ont pas toujours un euro en poche pour acheter un titre de transport dès lors qu'ils décident d'emprunter le réseau de transport public, cette solution a été proposée. Une mesure qu'ils ont appréciée et saluée et qui leur facilite l'accès aux services.






Selon le même principe l'**application**

Zen Bus donnant l'information en temps réel de géolocalisation d'un bus a été déployée. Un outil qui rencontre davantage de succès et facilite l'appropriation du réseau, notamment dans les séances de formation, plutôt que l'apprentissage de la lecture du plan.

Carte de situation



LÉGENDE

-  Quartiers prioritaires
-  Zones d'emploi
-  Lignes de bus principales
-  Voies ferrées
-  Routes principales



Limoges Métropole

Communauté urbaine



Le territoire

Politique de mobilité

- Un projet de restructuration de l'offre de mobilité ; un réseau de TC s'appuyant sur 3 lignes armatures desservant les quartiers : 2 lignes de BHNS (Bus à haut niveau de service) et une ligne de rocade.
- Une volonté d'intégration forte des quartiers pour leur redonner un statut d'entrée de ville.
- Des projets d'aménagements urbains d'envergure, en lien avec les mobilités douces et actives.

Politique de la ville

- **9 quartiers situés exclusivement à Limoges.**
- **24 000 habitants dans les quartiers**, soit 11% de la population de l'intercommunalité, 22% de la ville de Limoges
- Des quartiers situés à la lisière de la ville de Limoges, les positionnant comme des portes d'entrée
- 4 quartiers retenus pour le nouveau PNRU (Programme National de Rénovation Urbaine) : une inscription dans la continuité



Les enjeux

Poursuite du désenclavement

- Faire des quartiers de véritables entrées de ville requalifiées et reflétant une mobilité renouvelée (P+R, espaces publics revalorisés, multimodalité, ...).
- Refonte du réseau de transport intégrant encore mieux les quartiers, améliorant les liaisons vers les zones d'emploi, de formation, d'équipements, de services et de loisirs.
- Insertion urbaine des quartiers dans le tissu environnant : requalification des espaces publics et réappropriation des usages : mobilités douces et actives.

Lever les freins psychologiques

- Lutter contre l'assignement à résidence.
- Identifier et résorber les

problématiques psycho-sociales : références culturelles différentes pour les populations issues de l'immigration ; manque de repères spatio-temporels pour d'autres.

Autonomie et employabilité

- Lutter contre les freins à l'emploi : l'accès au permis de conduire reste incontournable.

Mise en réseau des acteurs

- Coordination via la plateforme mobilité 87.
- Analyse croisée des besoins d'aménagements urbains et de mobilités : articulation des documents de programmation notamment PDU et NPNRU (Nouveau Programme National de Renouvellement Urbain), en lien avec le PLH (Programme local de l'habitat) et le PCAET (Plan climat-air-énergie territorial).



Bonnes pratiques

Améliorer l'accès des zones d'emploi, de formation, d'équipements, de services et de loisirs

- Des actions décidées dans le Contrat de Ville 2015-2020 et réalisées :
 - Création d'une plateforme de la mobilité pour favoriser le développement de la mobilité géographique, rendre autonome les publics vulnérables et fragiles pour un retour à l'emploi;

- Un quartier en bonne voie de désenclavement : la Bastide, une entrée de ville renouvelée.

- Une tarification pour tous du réseau TCL : nouvelles gamme et grille tarifaires favorisant l'accès aux offres de transport.
- Un diagnostic ciblé : enquêtes déplacements et stationnement administrées dans certains quartiers.
- Une analyse croisée des besoins d'aménagements urbains et de mobilité, une volonté de travailler la programmation urbaine en cohérence : le nouveau PDU tient compte des enjeux de mobilités dans les quartiers.

- Une nouvelle offre de mobilité engagée (mobilités.limoges-metropole.fr) pour poursuivre le désenclavement des quartiers :

- 2 lignes armatures de BHNS (en 2023) relieront les quartiers ;
- une ligne de bus de rocade reliant la majorité des quartiers et facilitant l'accès aux commerces ;
- une opportunité pour requalifier l'espace public de façon « mobilités compatibles » et mixer les usages : aménagements cyclables, charte piétons, zones apaisées et de rencontres.

« Un maître mot : l'accompagnement sous toutes ses formes, encore et toujours ! »

Accompagner diversement tous les publics en mobilisant tous les acteurs

→ La plateforme de mobilité 87, créée en 2016 (dispositif à l'Accompagnement à la Mobilité pour l'Insertion) fédère 4 associations spécialisées dans l'insertion sociale et professionnelle et agit selon 3 axes : le conseil en mobilité, la formation, les services solidaires et de droit commun. 500 personnes accueillies/an, 90% en provenance de Limoges dont 50% issues des quartiers. Le regard et les façons de faire évoluent : un accompagnement global, amont et aval, aide à rompre avec les schémas

classiques. Le rôle et l'investissement des conseillers mobilités (nouveau métier) sont fondamentaux.

Parmi les services, la location de scooters et voitures reste complexe (assureurs réfractaires !) – volonté d'y associer un dispositif de garage solidaire pour davantage travailler la chaîne de l'insertion via l'implication (association Varlin Pont Neuf) Réflexion pour une indépendance associative et financière de la plateforme – actuellement subventions de l'Europe (FSE), l'Etat, la Région Nouvelle-Aquitaine, le Département de la Haute Vienne et Limoges Métropole

→ Les associations s'appuient sur les acteurs du territoire : les TCL interviennent dans des ateliers pour former au repérage dans l'espace et le temps ; les outils d'information et de guidage sont ainsi adaptés.

→ Le vélo à l'école et l'école du vélo – de nombreuses actions sont menées envers les publics jeunes et les femmes pour l'apprentissage du vélo. Mobilisation des acteurs comme l'association Varlin Pont Neuf ou le CIDFF. Limoges Métropole dispose d'une offre de location de vélos classiques et à assistance électrique bénéficiant d'une tarification solidaire.



Données-clés du territoire

Population :

207 986 habitants

1^{ère} ville : Limoges 132 660 habitants

2^{ème} ville : Panazol 10 693 habitants

Nombre de communes : 20

Nombre d'emplois :

98 473 emplois, dont 43,4% dans le commerce, transports, services divers, 41,2% dans l'administration publique, enseignement, santé, action sociale, 9,4% dans l'industrie



La mobilité : chiffres-clés

Nom du réseau de la collectivité territoriale : TCL

Nombre de voyages annuel : 15,9 millions

Total des kilomètres (en milliers) : 5312

Nombre de déplacements quotidiens domicile-travail : 79 299 déplacements

Part modale des déplacements domicile-travail :

→ Voiture : **80,2 %**

→ Transport en commun : **7,6 %**

→ Marche : **7,5%**

→ **93%** des déplacements au sein de la communauté – 7% vers les autres CT





Zoom sur...

Désenclavement du quartier de la Bastide : 2 aménagements majeurs

Le Pôle d'Echanges Multimodal de la Bastide a été livré le 20 mai 2019, faisant du quartier une entrée attractive pour la Communauté urbaine.

Desservi actuellement par 4 lignes du réseau TCL, il doit être équipé d'un P+R et accueillir l'une des futures lignes de BHNS (Bus à haut niveau de service) reliant un autre QPV (Beaubreuil), le campus universitaire, le centre

hospitalier, le technopôle et la gare.

Plus de végétation, plus de nouvelles voies, plus de places pour les piétons et les cyclistes, nouveau centre commercial, nouvel espace de vie et de ville ; ces aménagements revalorisent le quartier et lui redonnent une véritable fonction d'entrée de ville.

Un pont réservé aux transports en commun, aux vélos et aux piétons pour franchir l'autoroute et relier le quartier



La poursuite de désenclavement du quartier est engagée via le projet de franchissement de l'A20 pour rapprocher le quartier du Puy Ponchet et ses nombreux services marchands et non marchands, et le technopôle ESTER, parc d'activités de 2800 emplois au quartier de la Bastide.

Un objectif : mieux raccorder le quartier et gommer la rupture urbaine de l'autoroute – mise en service en 2022.



Conseiller en mobilité : un métier, une utilité !

La mobilité ça s'apprend ! La **plateforme mobilité 87** fonctionne avec une gouvernance à 4 têtes associatives dans le but d'additionner les savoir-faire et compétences, de déployer une force commune pour mieux coordonner ce dispositif dédié à la mobilité avec un objectif d'insertion sociale et professionnelle.

Pour agir, un dispositif de parcours a été défini dont la première étape consiste à établir un diagnostic mobilité puis à définir pour l'individu un cursus de formation adapté.

Le rôle du conseiller en mobilité est de manager cette démarche et d'accompagner l'individu jusqu'à l'autonomie. La plateforme compte 4 conseillers en mobilité.

À quoi ressemble un parcours pour un individu en insertion ?

- Un atelier collectif pour sensibiliser et expliquer,
- Une évaluation théorique,
- Un entretien individuel, des évaluations pratiques,

- Un bilan orientations et recommandations,
- Un accompagnement renforcé jusqu'au terme de la démarche, le plus souvent l'obtention du permis de conduire.

Le métier de conseil en mobilité, c'est aussi comprendre les publics et appréhender les difficultés. Illustration avec quelques exemples :

- Une approche multiculturelle : pour bien former certaines personnes issues

de l'immigration, il faut comprendre leur culture. Une communauté de Guinéens très présente sur le territoire a été particulièrement accompagnée pour lever les freins culturels,

→ Certains ateliers de culture routière sont dispensés au sein même des quartiers avec les associations de proximité pour créer plus de lien. Cette

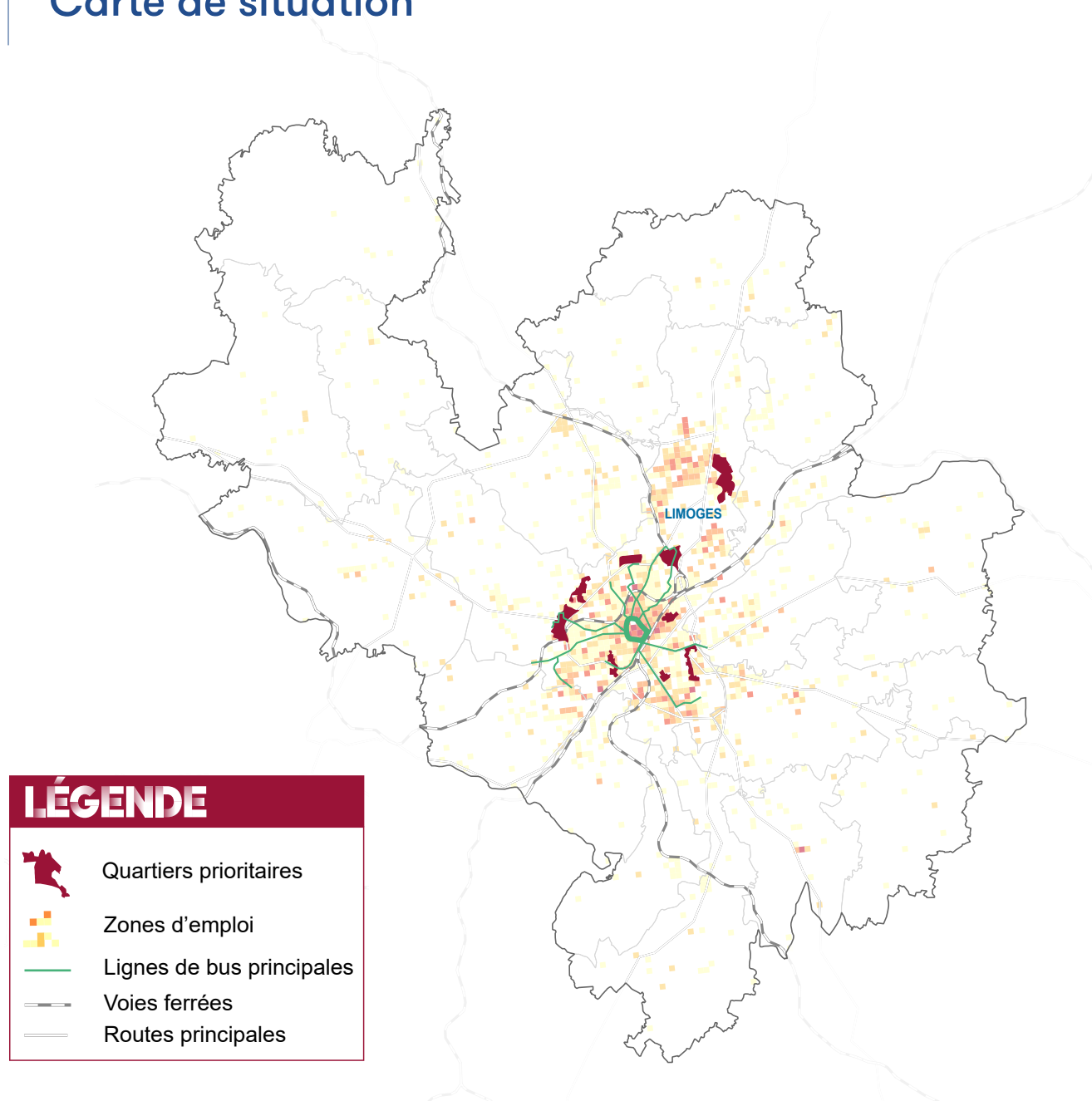
approche permet d'identifier davantage les personnes isolées et notamment les jeunes. C'est une « arme » pour mieux intégrer le tissu social,

→ Partant du constat que les jeunes n'apprennent plus de la même façon et sont de moins en moins concentrés, des parcours intensifs et adaptés à leurs comportements sont développés. Leur

réussite fait d'eux de bons prescripteurs,

→ L'accompagnement à l'échec au permis de conduire (« *deuil* ») doit être mis en place, pour ne pas laisser la personne empêchée en situation d'échec mais l'aider à trouver d'autres alternatives.

Carte de situation





Nantes Métropole



Le territoire

Politique de mobilité

- Les quartiers sont historiquement bien intégrés aux dynamiques urbaines (liaisons et dessertes) à l'intra-périphérique.
- Le dynamisme et l'attractivité de la Métropole entraînent une saturation des transports.

Politique de la ville

- **15 quartiers** : 11 à Nantes, 1 à St-Herblain, 1 partagé Nantes/St-Herblain, 1 à Orvault, 1 à Rezé.
- **70 000 habitants** dans les quartiers soit 11% de la population.



Les enjeux

Poursuite du désenclavement

- Répondre aux besoins de mobilité pour accéder à l'emploi : horaires décalés, zones périphériques.

- Développer les pratiques de mobilités actives et partagées.

Lutter contre les freins psychologiques

- Sécuriser la mobilité des habitants et apaiser les quartiers aux abords des points d'arrêt.

Autonomie et employabilité

- Accompagner l'appropriation des solutions de mobilité.

Mise en réseau des acteurs

- Mobiliser les collectivités, l'Etat et tous les acteurs de l'emploi : se connaître, partager et se faire confiance.
- Renforcer la prévention pour lutter contre les rodéos en deux-roues et faciliter le stationnement des résidents en évitant l'effet « parc-relais ».



Bonnes pratiques

L'offre de mobilité s'adapte en permanence aux besoins des populations

- En 2016, une politique tarifaire volontariste et plus équitable a été mise en place. Elle prend en compte le quotient familial et offre entre 50 à 90% de réduction par rapport au tarif standard de l'abonnement et donne également accès au réseau à titre gratuit. En 2019, plus de 60 000 personnes bénéficiaient de la tarification solidaire dont 56% de la gratuité.
- L'offre de nuit sur le réseau tramway et les bus Chrono (jusqu'à minuit ou 2 heures du matin) permet d'assurer le lien

avec le centre-ville et tous les quartiers.

- S'appuyant sur un réseau de transport intégrant pleinement les quartiers, les acteurs locaux, avec l'impulsion de Nantes Métropole, renforcent les collaborations pour accompagner les usages et mieux cibler les besoins de mobilité, notamment à destination de l'emploi.

La sécurité et l'amélioration du cadre de vie pour favoriser la mobilité

- Partenariat renforcé entre les forces de l'ordre, les collectivités et l'opérateur : équipes de prévention et médiation, interventions de la police en partenariat, dépôts de plainte facilités pour les agents en cas d'agression, lutte contre les rodéos.
- Après l'aménagement d'axes

traversant accueillant des lignes de transport performantes, les travaux portent dorénavant sur les micro-mobilités, les cheminements piétons (trottoirs adaptés et continus, éclairages, obstacles aux rodéos urbains...), des voies cyclables pour assurer le maillage avec la ville et les quartiers pavillonnaires voisins.

- Dans le cadre de la politique de prévention de la délinquance, sont organisées deux fois par an des sessions accueillant une quinzaine de jeunes « en train de basculer » pour suivre 45H de leçons de conduite théoriques et pratiques. Objectif : sensibiliser à la sécurité routière, arrêter la pratique du rodéo urbain... 30 médiateurs de quartier organisent des ateliers spécifiques sur la prévention routière auprès des jeunes toute l'année.

« La mobilité s'apprend dès le plus jeune âge, elle s'inscrit dans une démarche globale. Emmener les classes en sortie dans le centre-ville de Nantes ou à 500 km, c'est leur montrer qu'on peut sortir du quartier et c'est aussi cultiver le sentiment d'appartenance à la ville dans son ensemble. »

→ Le quartier Malakoff bénéficie de sa proximité avec le centre-ville et la gare, de transports efficaces et d'équipements tertiaires amenant de l'emploi au cœur de quartier. Effet indirect, moins de disponibilité de places

de stationnement en raison de l'absence de parking résidentiel et du report de stationnement pour des usagers qui utilisaient le quartier comme parc-relais. Un long travail de pédagogie avec les habitants en pied d'immeuble pour

définir une politique de stationnement résidentiel a été conduit afin de limiter le stationnement des personnes extérieures dans le temps et l'espace.



Données-clés du territoire

Population :

638 931 habitants

1^{ère} ville : Nantes 306 694 habitants

2^{ème} ville : Saint-Herblain 46 603 habitants

Nombre de communes : 24

Nombre d'emplois :

339 457 dont 56% dans le commerce, transports, services divers, 29,5% dans l'administration publique/enseignement/santé et 8,5% dans l'industrie



La mobilité : chiffres-clés

Nom du réseau de la collectivité territoriale : TAN

Nombre de voyages annuel : 143,8 millions

Total des kilomètres (en milliers) : 27 498

Nombre de déplacements quotidiens domicile-travail : 272 412 déplacements

Part modale des déplacements domicile-travail :

→ Voiture : **63 %**

→ Transport en commun : **20%**

→ Marche : **5,7 %**

→ **91%** des déplacements au sein de la métropole



Zoom sur...

Partager et se connaître au service de l'accompagnement des publics

Speed Dating Mobilité

Le département déplacements de Nantes Métropole participe aux différents forums de l'emploi pour présenter, avec la SEMITAN, le réseau aux demandeurs d'emploi et expliquer la tarification solidaire. Cela permet de toucher un large public et de lutter

contre le non-recours aux avantages sociaux, priorité de la collectivité.

Tous les deux ans, Nantes Métropole (Direction de l'Emploi & de l'Innovation sociale) réunit tous les partenaires, opérateurs et institutionnels qui interviennent dans le champ de l'emploi, de l'insertion et de la





mobilité. En 2019, les participants ont pu échanger et découvrir l'ensemble des offres et dispositifs existants sur le territoire. Un moyen de se tenir informés et de rencontrer dans un

cadre convivial les autres acteurs pour faciliter les échanges au quotidien. La connaissance des offres et accompagnements des publics sur le territoire est ainsi renforcée et partagée. Maison

de l'emploi de la métropole, Pôle Emploi, Missions locales, PLIE, Chantier d'insertion, Conseils régional et départemental ont tous répondu présents.

La voiture, condition souvent indispensable à l'autonomie

Mécanord est un garage **pédagogique et solidaire** qui permet aux personnes à faibles ressources d'entretenir à faibles coûts leur véhicule, afin de conserver ou de reprendre une activité professionnelle, une formation, ou tout simplement de rester mobiles. Les personnes qui le souhaitent peuvent, pour un coût inférieur, participer à la réparation de leur véhicule. Selon la configuration, le tarif horaire varie de 6€ à 9,90€. Dans la Métropole le taux de motorisation des ménages est de 0,9 contre 0,8 par ménage dans les quartiers et 35% des ménages des quartiers ne disposent pas de véhicule.

Depuis les années 1990, l'antenne nantaise de l'UFCV, association nationale de jeunesse et d'éducation populaire à but non lucratif, porte la structure dans un partenariat historique fort avec la collectivité. Les usagers sont responsabilisés : chacun doit fournir ses pièces que le garage ne gère pas. Il ne dispose pas de stock pour des raisons pratiques et financières. Le mécanicien du garage intervient donc pour les réparations et forme les usagers sur des petites tâches d'entretien, contrôle...

¼ des usagers sont « ancrés dans la vie active » en situation précaire et ont besoin d'un véhicule (horaires de travail atypiques, emploi situé

en dehors de la Métropole ou outil de travail à transporter). La majorité des usagers échange aussi avec la coordinatrice action insertion sociale via la mobilité pour bénéficier de conseils et informations sur leurs droits (mise en relation avec d'autres associations (insertion, aide à la parentalité...), tarification solidaire du réseau TAN. Au-delà du service de réparation, Mécanord est un relais social important où tout est fait pour « être mobile, ne pas s'enfermer! ».

Avec un budget de 113 000€, Mécanord est limité en capacité d'accueil, mais le besoin en mécaniciens et en investissements pour ouvrir un deuxième site est fort. Sous l'impulsion de Nantes Métropole, des projets fédérateurs capables de réunir les acteurs doivent permettre d'assurer la pérennité du modèle. La demande croissante et les ressources contraintes qui reposent beaucoup sur le dynamisme et la mobilisation des acteurs posent des questions sur le développement et l'avenir de la structure. La mobilisation de fonds privés pour accompagner les investissements pourrait être une solution tout comme la structuration en coopérative.



Chiffres-clés Mécanord

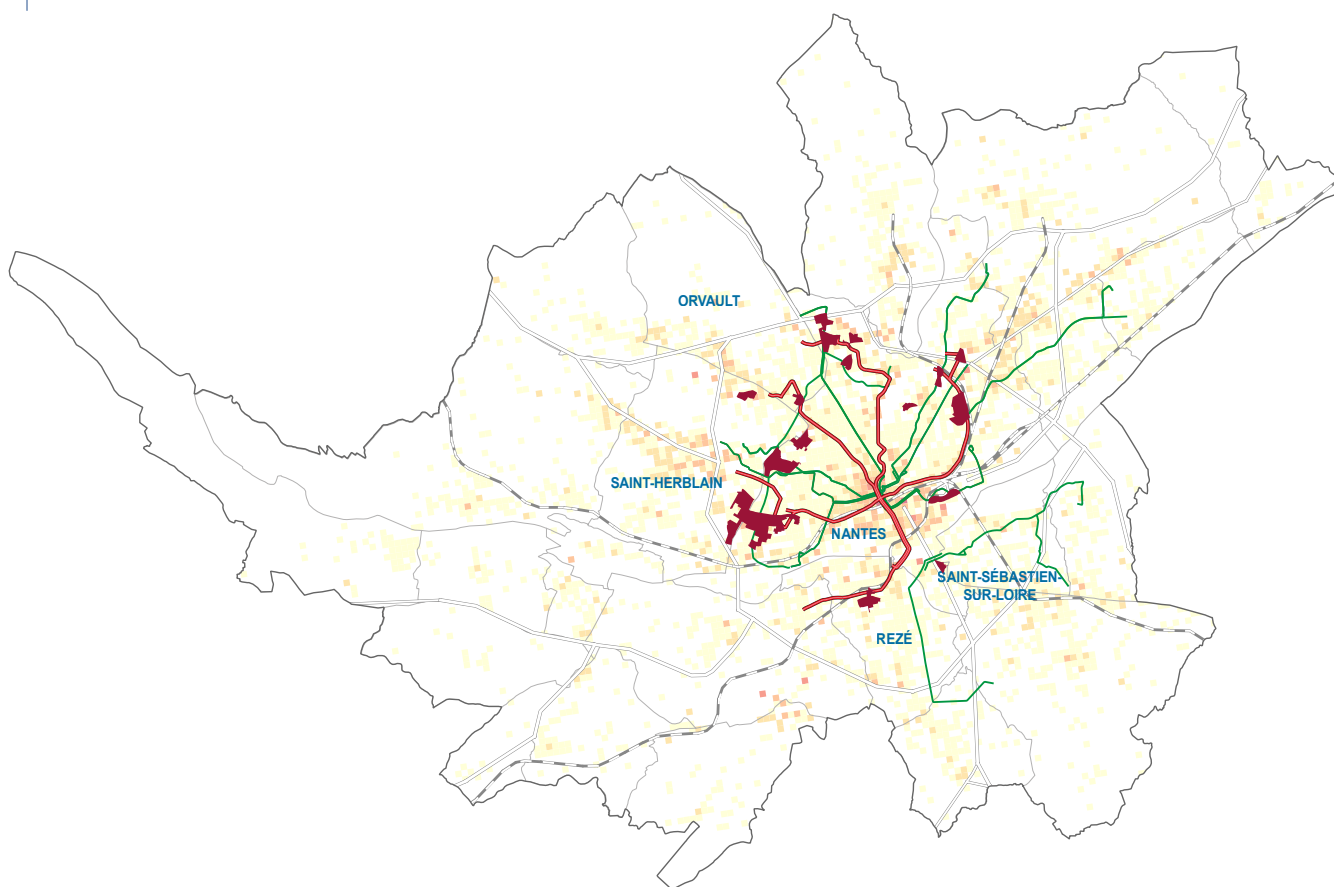
→ Cotisation annuelle de **30€**

→ En moyenne, **550 inscrits** sur 12 mois qui réalisent 3 interventions par an

→ **60%** des usagers issus des QPV Nord

→ 42% des usagers sont des femmes dont plus de 80% vivent seules avec au moins un enfant

Carte de situation



LÉGENDE

-  Quartiers prioritaires
-  Zones d'emploi
-  Tramway
-  Lignes de bus principales
-  Voies ferrées
-  Routes principales




Orléans Métropole



Le territoire

Politique de mobilité

→ **L'objectif n°1** du futur PDU métropolitain : en 2028, un déplacement sur deux sera effectué autrement qu'en voiture, en s'appuyant notamment sur le potentiel cyclable du territoire et l'itinéraire "La Loire à vélo" qui traverse la métropole sur près de 20km.

→ Pour y arriver le plan vélo est en cours de révision, une centrale de mobilité sera mise en place, des offres de mobilités à la demande et dynamiques sont proposées sur les zones peu denses, et l'intermodalité est pensée à une échelle plus large que la métropole.

Politique de la ville

→ **10 quartiers** : 4 à Orléans dont deux quartiers de très grande envergure : L'Argonne, à l'Est du centre-ville et La Source, 10 km au Sud d'Orléans-centre, 3 à Fleury-les-Aubrais, 2 à Saint-Jean-de-la-Ruelle, 1 à Saint-Jean-de-Braye

→ **31 948 habitants** dans les quartiers, soit 11,5% de la population métropolitaine



Les enjeux

Poursuite du désenclavement

→ L'éloignement géographique du quartier de La Source vis-à-vis du centre-ville (30' en empruntant la ligne A du tramway) implique une réflexion spécifique, afin de poursuivre un décroisement tridimensionnel (spatial, de fréquentation et économique).

Lever les freins psychologiques

→ Accompagner les habitants des quartiers à élargir le périmètre géographique de leurs déplacements et à construire un parcours intermodal (appropriation du réseau de transport et des modes doux).

Autonomie et employabilité

→ Les nombreuses créations d'emplois logistiques dans le Nord de la Métropole nécessitent un ajustement de l'offre de mobilité pour une desserte efficace sur des horaires décalés.

Mise en réseau des acteurs

→ Les partenaires du contrat de ville travaillent en synergie afin de reconnecter certains quartiers avec leur environnement économique, et éviter leur fonctionnement "en clos".



Bonnes pratiques

La culture de la mobilité comme grand défi en filigrane du contrat de ville

→ Le premier pilier du contrat de ville intitulé "**cohésion sociale**", fait la promotion d'une culture du lien avec les habitants, attache une attention particulière au renforcement de leur autonomie et répond à un enjeu de mixité fonctionnelle des quartiers en se saisissant de la question de l'égalité d'accès aux droits. Le second pilier fait référence au "**cadre de vie et au renouvellement urbain**" et traite la mobilité comme un levier d'at-

tractivité des quartiers et de réduction des inégalités sociales et territoriales.

Des projets structurants de désenclavement et de promotion des modes doux

→ **La deuxième ligne de tramway**, mise en service en 2012, répondait à l'impératif de création de liaisons inter-quartiers et de lien avec le centre de la métropole. Combinée aux opérations de renouvellement urbain, qui ont notamment pour objectif de développer un urbanisme de proximité et l'accueil de la diversité sociale, ce projet structurant contribue à la transformation du **quartier de L'Argonne**

→ **L'espace public numérique** dit Digilab de La Source (4 médiateurs

numériques salariés de l'association Action avec en appui le service social du Ccas d'Orléans à la Source) jouxte dans l'espace Olympe de Gouge le Cria 45 qui assure désormais à l'échelle de l'agglomération une mission de coordination des projets numériques

→ En lien avec le renouvellement urbain et dans l'objectif de favoriser les mobilités actives: des expérimentations de déploiement de station flottante de vélo en libre-service sur les quartiers pourraient être envisagées, la promotion des cheminements piétons suit son cours avec la réouverture de venelles, et la création d'une passerelle au-dessus de la route tangentielle (projet sur le Quartier des Chaises) est à suivre.

« Apprendre à se déplacer
comme on apprend à lire dans
un parcours complet d'insertion
pour redonner confiance. »

Un tissu associatif propice aux initiatives visant à faciliter la mobilité des habitants

La Régie de Quartier **RESPIRE**, association dont l'objectif est d'impliquer les habitants dans l'amélioration de la vie des quartiers

afin d'établir ou rétablir des liens entre les populations, propose des services accessibles aux collectivités mais aussi aux entreprises et aux particuliers de l'agglomération orléanaise. Pour ce qui est de lever les freins à la mobilité on retiendra principalement

ses activités de Garage solidaire et d'Auto-école solidaire, qui bénéficient aux habitants et leur permettent d'être titulaire du permis de conduire, d'acquérir ou d'entretenir leurs véhicules à très bas prix. Autant de prérequis indispensables à leur autonomie.



Données-clés du territoire

Population :

282 828 habitants

1^{ère} ville : Orléans 114 782 habitants

2^{ème} ville : Olivet 21 520 habitants

Nombre de communes : 22

Nombre d'emplois :

144 352 emplois dont 50% dans le transport, commerces, services divers, 33,4% dans l'administration publique, enseignement, santé et action sociale et 9,7% dans l'industrie, avec une croissance des emplois sur la plateforme logistique au Nord de la Métropole



La mobilité : chiffres-clés

Nom du réseau de la collectivité territoriale :

TAO

Nombre de voyages annuel : 32,8 millions

Total des kilomètres (en milliers) : 11 869

Nombre de déplacements quotidiens domicile-travail :

117 209 déplacements

Part modale des déplacements domicile-travail :

→ Voiture : **69,8 %**

→ Marche : **6,8 %**

→ Transport en commun : **15,8%**

→ **89%** des déplacements au sein de la métropole



Zoom sur..

CRIA 45 : « cartographions nos déplacements ! »

Le Centre de ressources contre l'illettrisme, l'analphabétisme et l'illectronisme, CRIA 45 (qui intervient depuis 1996 à l'échelle du département sur l'accompagnement au développement des « compétences de base »), dresse le constat qu'une faible maîtrise

de la langue française a un impact sur la mobilité et la capacité à se situer dans l'espace. Compétence essentielle pour aller vers et "dans l'emploi".

Pour répondre à cet impératif, le CRIA 45 anime l'action "Cartographions nos déplacements" qui s'appuie sur le





principe d'accessibilité socio-cognitive : la mobilité de chacun correspondrait à la configuration de la relation entre l'appropriation en actes (lieux fréquentés) et l'appropriation en pensée (lieux représentés) de l'espace.

Son programme global d'accompagnement vers un parcours de formation s'articule autour de 3 actions phares:

1.Évaluation contextualisée grâce à un test de positionnement. Ce module peut faire partie du parcours des demandeurs d'emploi sur prescription des travailleurs sociaux et conseillers emplois. Le test sert à évaluer les

capacités de mobilité des publics (appropriation des transports, repérage dans l'espace et le temps, capacité à se déplacer suite à la confirmation pour un entretien d'embauche...).

2.Ateliers mobilité pour travailler l'accessibilité socio-cognitive : déconstruction des représentations linéaires pour se repérer dans l'espace, positionner les lieux, en identifiant les zones d'emploi... Ces ateliers passent par un travail sur les représentations mentales, in situ dans le quartier de La Source, par des déplacements en petit groupe dans la Métropole ou encore l'organisation

d'un parcours contextualisé à partir d'informations et défis donnés (nom de lieu, annonce d'emploi) aux stagiaires qui doivent se rendre en autonomie à destination à l'aide d'un plan ou en utilisant les outils numériques.

3.Formation des conseillers en insertion sociale et emploi pour structurer une démarche pédagogique et d'accompagnement à l'échelle métropolitaine.



Bénéficiaires

→ Demandeurs d'emploi

→ Participants inscrits dans un parcours d'insertion de la Métropole

→ Les habitants des quartiers populaires de la Métropole



Chiffres-clés

→ **500 personnes** reçues chaque année pour évaluation des compétences de base avant orientation vers un parcours de formation, la mobilité est un des champs des compétences évaluées.

→ **74 bénéficiaires** des ateliers mobilité en 2018, dont 1/3 issus des quartiers.

→ **100 prescriptions** de test de positionnement par les partenaires (Pôle Emploi, Mission locale...) dont 50% pour des habitants des quartiers

La deuxième ligne de tramway pour recoudre la ville et le territoire

La deuxième ligne de tramway (en service depuis 2012) avait comme ambition de « recoudre la ville » et plus largement l'agglomération, et a entraîné dans son sillage de nombreux projets de rénovation urbaine, notamment en ce qui concerne le quartier des 3 fontaines à St Jean de la Ruelle (Anru 1) et de l'Argonne (situé en zone franche urbaine-territoire entrepreneur).

Ce dernier présentait des signes de paupérisation accrus lors de l'élaboration

du contrat de ville, et le premier plan de renouvellement urbain couplé à l'arrivée du tramway, a amorcé une profonde transformation qui se poursuivra avec le second plan de renouvellement urbain afin de faire émerger une véritable mixité résidentielle dans ces quartiers désormais à "deux pas du centre-ville".

Afin d'atteindre les impératifs de mixité fonctionnelle du quartier (logements, activités, équipements, etc...), et de consolidation de son potentiel de

développement économique (ESS, artisanat, TPE...), les apports d'une desserte cadencée et robuste étaient primordiaux. Il s'agissait de construire pour le quartier une offre structurante de mobilité en lien avec les attentes des habitants et les besoins du territoire pour renforcer son attractivité, garantir l'accès à des services diversifiés aux habitants et irriguer les opportunités d'emploi sur le quartier.

L'importance de cette deuxième ligne de

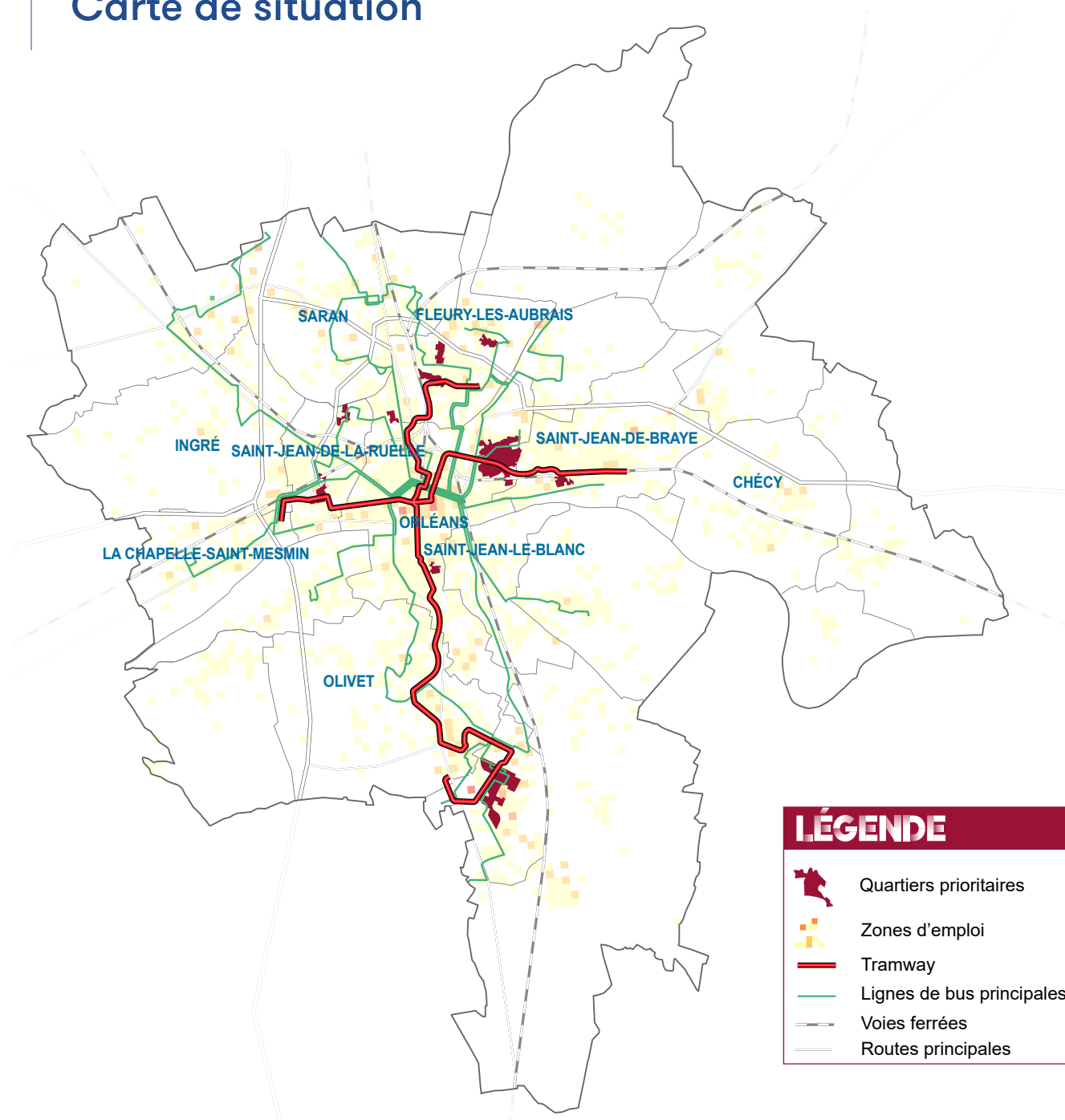
tramway est mesurable par l'attention apportée à son tracé, redonnant du liant aux déplacements à l'échelle de la Métropole. Pour que ce nouvel axe structurant joue son rôle pleinement, l'appropriation par ses futurs usagers devait être optimale, et c'est en ce sens que la concertation nommée « CLEO » (Concevoir la ligne Est-Ouest), menée avec toutes les parties prenantes, a permis de faire déplacer des stations

et d'en positionner de nouvelles, afin que la desserte soit construite au plus près des besoins de mobilité.

Enfin, le travail d'appropriation de la ligne par le quartier et ses habitants s'est poursuivi lors de sa mise en service avec l'élaboration de parcours de connaissance du quartier et des alentours des nouveaux arrêts par les associations en synergie avec les services de la Métropole.

Si le tramway a répondu à l'impératif de desserte pour certains quartiers prioritaires, le projet métropolitain orléanais (2020-2030) garde à l'esprit l'importance de l'amélioration de la structure viaire interne à l'échelle de la ville durable et du cadre de vie quotidien des habitants avec la volonté de créer un réseau de mobilités douces.

Carte de situation





Saint-Étienne Métropole



Le territoire

Politique de mobilité

- La nouvelle ligne de tramway (T3) et ses nouvelles connexions donnent de nouvelles perspectives de mobilité aux habitants des quartiers desservis.
- Un travail de fluidification du trafic routier et ferroviaire est en construction sur la vallée du Gier (trait d'union géographique entre les deux métropoles de la région).

Politique de la ville

- **15 quartiers** : 6 à Saint-Etienne, 2 à Saint-Chamond, 2 à la Ricamarie, 2 à Rive-de-Gier 1 à Andrézieux-Bouthéon, 1 à Grand-Croix, 1 au Chambon-Feugerolles.
- **40 000 habitants** dans les quartiers, soit 10% de la population
- **4 types de quartiers** :
 - Excentré et collinaire
 - De faubourg
 - De centre-ville
 - Dans les vallées



Les enjeux

Poursuite du désenclavement

- Mieux relier le quartier de Montreynaud (collinaire et séparé de la ville centre Saint-Etienne par l'A72) pour mieux l'intégrer aux réseaux de transport

Lever les freins psychologiques

- Susciter une appropriation des modes actifs en s'appuyant sur le renouvellement du service de VLS (Vélivert) et les cheminements piétons

Autonomie et employabilité

- Créer de meilleures liaisons le long des vallées de l'Ondaine et du Gier vers les zones d'activité

Mise en réseau des acteurs

- Travail de pédagogie pour l'appropriation des outils numériques facilitant l'accès aux services de mobilité (application mobile, e-ticketing)



Bonnes pratiques

La Société de Transport de l'Agglomération Stéphanoise (STAS), une institution stéphanoise

- Les actions historiques liées aux besoins des habitants des quartiers sont l'un des crédos de la STAS :
 - Un Bus-emploi qui amène les employeurs directement dans les quartiers politique de la ville
 - Acculturation des Stéphanois aux outils numériques facilitant l'accès aux services de mobilité, via la dynamique des espaces publics numérique (EPN) de Saint-Étienne Métropole
- Une démarche de concertation

avec les habitants, notamment sur une nouvelle offre de transport (la 3ème ligne de tramway et une nouvelle ligne de bus), afin de l'adapter aux attentes du territoire

- Un programme de médiation et de prévention au sein des quartiers afin d'engager une appropriation des transports en commun et plus largement du vivre ensemble.

L'intégration de la mobilité dans les actions menées au titre du contrat de ville

- En 2014 la Métropole, la Ville de Saint-Etienne et la Direction Départementale des Territoires de la Loire ont missionné l'Epures (l'agence d'urbanisme de la région stéphanoise) pour mener une étude sur la mobilité des habitants des quartiers de la Métropole: elle préconisait d'élargir le spectre d'accompagnement à la

mobilité individuelle et à la mobilité alternative, les TC ne permettant pas de répondre à l'ensemble des besoins.

- Dans le contrat de ville (2015-2020), la mobilité est traitée de manière transversale : employabilité, lutte contre les freins psychologiques et linguistiques, lutte contre l'illectronisme ou apport de solutions de solvabilité.

- Mise en œuvre d'un Plan Local pour l'Insertion et l'Emploi Métropolitain et de relais emploi sur les quartiers pour proposer notamment la mise en relation avec l'association AID'AUTO 42, proposer des solutions aux personnes en difficulté de mobilité, inscrites dans un processus de maintien ou de retour à l'activité professionnelle: diagnostic mobilité, ateliers d'accompagnements à la mobilité, apprentissage du code accompagné, réentrainement à la conduite et à l'utilisation du transport à la demande.

« La politique de mobilité n'est pas pensée spécifiquement à l'échelle des quartiers mais pour l'ensemble de la métropole »



Données-clés du territoire

Population :

404 859 habitants

1^{ère} ville : Saint-Etienne 172 000 habitants

2^{ème} ville : Saint-Chamond 35 339 habitants

Nombre de communes : 53

Nombre d'emplois :

164 970 emplois, dont 43,2% dans le commerce, transports, services divers, 33,7% dans l'administration publique, enseignement, santé, action sociale, et 16,1% dans l'industrie

Particularité : la branche de l'ESS représente 20% de l'emploi privé



La mobilité : chiffres-clés

Nom du réseau de la collectivité territoriale : STAS

Nombre de voyages annuel : 46 millions

Total des kilomètres (en milliers) : 10 975

Nombre de déplacements quotidiens domicile-travail : 330 080 déplacements

Part modale des déplacements domicile-travail :

→ Voiture : **74,8 %**

→ Transport en commun : **12,5%**

→ Marche : **5,7 %**

→ **85% au sein de la métropole** 15% vers les autres CT (dont 9% vers Lyon)

Zoom sur...

La concertation et la pédagogie menées pour la desserte du quartier de Montreynaud

Le projet de désenclavement du quartier de Montreynaud par l'**extension de la troisième ligne de tramway et la restructuration du réseau de transports imaginé pour désenclaver le quartier collinaire de Montreynaud** (mise en service fin 2019) prévoyait une démarche d'inclusion des habitants au design du projet.

Les inquiétudes des habitants de Montreynaud

se sont vite cristallisées sur la non-prolongation de la ligne de Tramway "T3" au cœur du quartier. La ligne de rabattement prévue ne semblait pas convenir.

Un travail d'information mené avec les acteurs du quartier (conducteurs de la STAS, tissu associatif, mairie de proximité) sur la nouvelle offre, combiné à **une action forte de concertation** (plateforme en ligne et réunions





publiques] ont permis de rassurer sur les objectifs de restructuration et d'amélioration de l'offre, mettant en avant des solutions plus fréquentes, plus rapides et plus intermodales:

- Une nouvelle ligne métropole (le M9 + de 68 passages/jour) fait le lien entre le quartier de Montreynaud et la nouvelle ligne de Tramway grâce à un pôle d'échanges multimodal pensé pour assurer une correspondance fluide
- Une Nouvelle ligne de quartier (Ligne 8) construite par et pour les habitants de Montreynaud au fil de la concertation avec un accès direct aux lignes de tramway.



Le programme de médiation et de prévention de la STAS : un lien permanent avec les habitants des quartiers

La STAS dispose de **4 coordinateurs prévention**, dont les missions ont pour objectif de créer une **culture apaisée des transports collectifs** au sein de la Métropole stéphanoise et de l'ensemble de ses quartiers.

Si l'activité principale de ces agents de médiation est d'être présents dans les véhicules afin de maintenir un climat calme et serein pour le bien de tous, l'action conjuguée des différents partenaires acteurs du vivre ensemble (médiateurs, éducation nationale, associations de quartiers...), de l'équipe prévention de la STAS, des formations dispensées aux agents, et de la vidéosurveillance, permet de déployer un programme plus vaste:

- Avec les **habitants des quartiers**, les médiateurs les connaissent parfois personnellement et nouent des liens avec eux

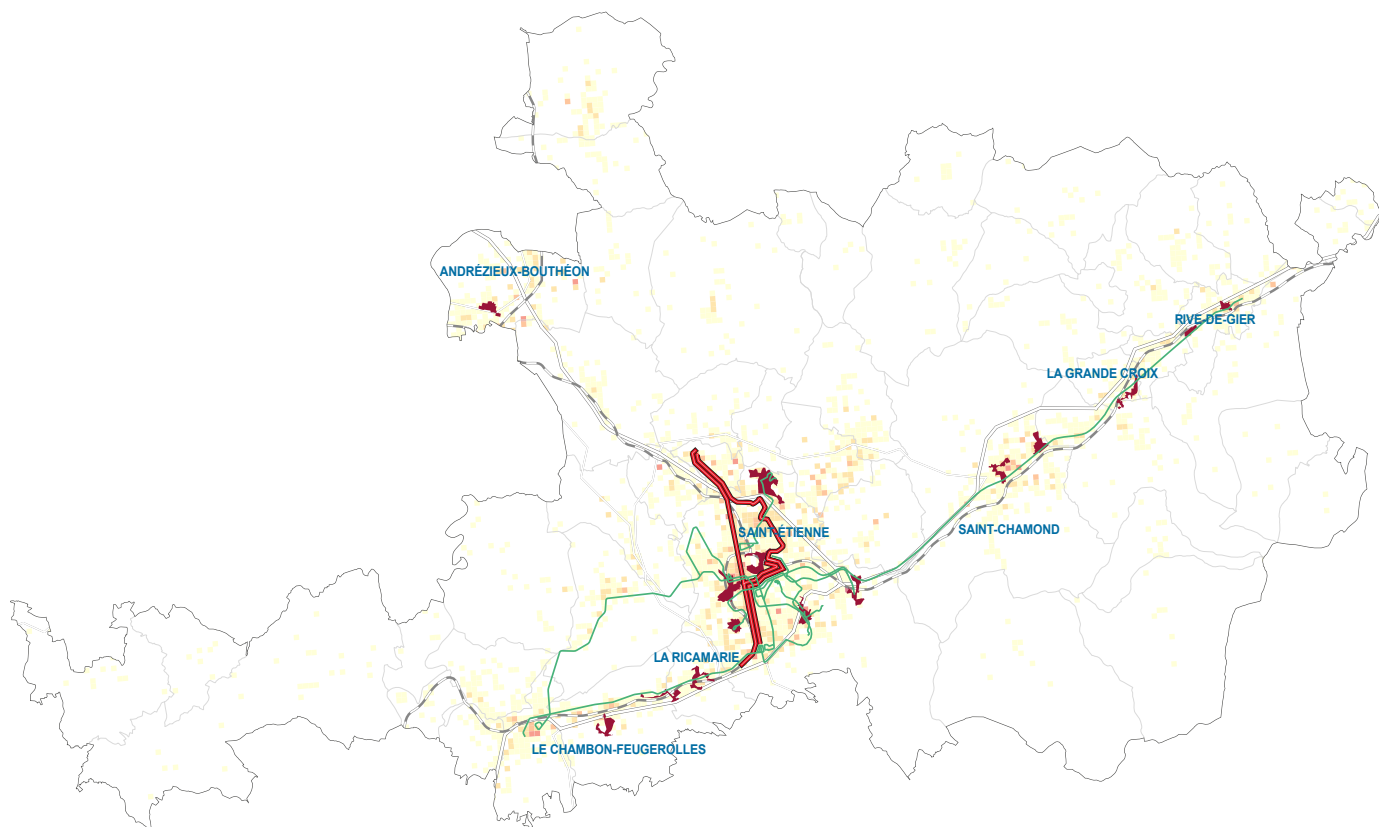
- Avec les **forces de l'ordre** (police municipale, SUGE (SNCF) et police nationale)

- Avec les **établissements scolaires**, où ils assurent des journées de prévention avec les élèves afin de les familiariser au réseau de transport collectif et aux comportements à y adopter dès le plus jeune âge : en 2017, 4 751 élèves ont été sensibilisés sur tout le territoire métropolitain dans 39 écoles primaires, 31 collèges, 3 lycées. 43 conducteurs ou vérificateurs en sus des agents de prévention ont également participé aux interventions dans 102 classes, soit un total de près de 131 heures de participation civique.







- Avec les **associations des quartiers** : sportives, culturelles, de prévention spécialisée, des centres sociaux et de Protection Judiciaire de la Jeunesse dans les principaux secteurs du territoire.

L'investissement des 4 coordinateurs prévention de la STAS s'élevait en 2017 à 2 242 heures d'accompagnement, de présence aux horaires des sorties scolaires, de réunions, de rencontres avec les associations de quartier et le personnel des établissements scolaires (hors temps de présence dans les véhicules du réseau).

Carte de situation



LÉGENDE

-  Quartiers prioritaires
-  Zones d'emploi
-  Tramway
-  Lignes de bus principales
-  Voies ferrées
-  Routes principales



Seine-Eure

Communauté d'agglomération



Le territoire

Politique de mobilité

- "Bipôle" urbain (Louviers-Val de Reuil) lié par un axe routier structurant.
- Un grand nombre d'emplois est pourvu par des non-habitants du territoire, ce qui implique une prédominance des axes routiers reliant la CA à la Métropole de Rouen et à l'Île-de-France.

Politique de la ville

- **3 quartiers** dans 2 communes : 2 à Louviers, 1 à Val-De-Reuil
- **10 010 habitants** dans les quartiers soit 13,5% population totale de la collectivité.
- Le **Pôle Mobilité et Insertion** œuvre pour développer l'autonomie des personnes en difficulté de mobilité : (dossier Projet France Mobilité)



Les enjeux

Poursuite du désenclavement

- Développer les mobilités douces afin de renforcer les liaisons entre les différents quartiers et tirer parti du potentiel paysager du territoire.

Lever les freins psychologiques

- Appréhension à sortir de son quartier et à emprunter un transport collectif

Autonomie et employabilité

- Accompagnement vers l'autonomie et la motorisation (70% des demandeurs d'emploi des quartiers sont titulaires des permis et 41% des actifs résidents de l'agglomération travaillent à l'extérieur)

Mise en réseau des acteurs

- Travailler en mode projet au sein de la collectivité : réunir les compétences mobilité et solidarités



Bonnes pratiques

Le renforcement de l'offre et de l'infrastructure

- Amélioration du réseau SEMO pour le rendre plus attractif en renforçant l'offre, notamment dans les quartiers :
 - Une ligne de Bus à haut niveau de service sera mise en place d'ici à 2021 le long de l'axe structurant autour duquel s'organisent les fonctions urbaines ; centralités et quartiers des deux villes pôles, zones d'activité et d'emploi.

- Nouvelle desserte au centre du QPV Maison-Rouge à Louviers
- La desserte des bus sera prolongée les weekends et en fin de soirée

- Une politique vélo ambitieuse : plan de 180 km de pistes cyclables (dont 150km en projet), associé à une promotion de l'usage du vélo ("vélothèque" ; "s'coolbus")

Portage politique de l'impératif d'insertion sociale

- Volonté de travailler avec les bailleurs sociaux pour la création de lieux sécurisés pour le stationnement des cycles et deux-roues motorisés, afin d'encourager ces modes.

- Soutien de Seine-Eure Agglo aux initiatives d'insertion sociale par l'accompagnement à une autonomie durable en termes de mobilité.



« Les quartiers font l'objet d'une politique d'inclusion et non d'exception »



Données-clés du territoire

Population :

103 285 habitants

1^{ère} ville : Louviers 19 180 habitants

2^{ème} ville : Val-de-Reuil 13 601 habitants

Nombre de communes : 60 (depuis le 01/09/2019)

Nombre d'emplois :

32 218 emplois, dont 38,1% dans le commerce, transports, services divers, 32,5% dans l'industrie et 23,4% dans l'administration publique, enseignement, santé, action sociale

10 600 pour le seul secteur pharmaceutique principalement situé sur l'axe Louviers-Val-de-Reuil



La mobilité : chiffres-clés

Nom du réseau de la collectivité territoriale : SEMO

Nombre de voyages annuel : 2 millions

Total des kilomètres (en milliers) : 1 675

Nombre de déplacements quotidiens domicile-travail : 29 843 par jour (50% sur l'axe Val-de-Reuil – Louviers)

Part modale des déplacements domicile-travail :

→ Voiture : **83,1%**

→ Transport en commun : **5,4%**

→ Marche : **5%**

→ **62%** des déplacements au sein de Seine-Eure Agglo, 38% vers l'extérieur dont 20% vers Rouen Métropole.

Zoom sur...

L'Association IFAIR

Insertion, Formation, Animation Individualisée pour Réussir (**IFAIR**), basée à Évreux depuis 1994 et Louviers depuis 1999 propose des accompagnements pour que les difficultés de mobilité ne soient plus un frein d'accès à l'emploi.

Missions et activités :

- Garage social 2 roues en "Self-service" : mise à disposition de matériels et conseils pour effectuer les réparations nécessaires;
- Prêt/location de deux-roues motorisés et vélos à assistance électrique (possibilité d'achat à terme);

→ Conseils et diagnostic en mobilité pour gagner en autonomie : orientation par des prescripteurs (travailleurs sociaux), formation des publics en difficulté.

→ Formation des professionnels de l'insertion pour intégrer la mobilité dans l'accompagnement social;

→ Services de transport à la demande dédiés à l'emploi (insertion professionnelle et formation);

→ Auto-école sociale.

L'IFAIR ancre son action dans le réseau local de l'Economie sociale et solidaire ce qui lui permet d'entretenir des





relations fortes avec les acteurs du territoire. Le soutien de l'association par le **Pôle Mobilité et Insertion*** de Seine-Eure Agglo contribue au succès et à la longévité de cette plateforme de mobilité.

**Au sein du service Politique de la Ville le Pôle Mobilité et insertion œuvre pour développer l'autonomie des personnes à travers plusieurs actions telles que l'auto-école sociale, la location de deux-roues et de voitures sans permis et le transport à la demande.*

Services de l'IFAIR sur adhésion de 10€/an

→ Entre 30 et 35 **véhicules de prêt** à Louviers

→ **Service de transport à la demande** pour accéder à l'emploi (en 2018) :

- 2 voitures avec 2 conducteurs salariés dédiés
- 1 400 trajets/an, 160 bénéficiaires
- 90% des trajets se font en dehors de l'agglomération
- Prix de la course assimilé au prix du ticket de bus (2€ aller-retour)

→ **Formation à la mobilité des usagers** : 2 modules par an de 35H, pour environ 30 personnes formées

→ **Formation des prescripteurs** : 3 ateliers par an de 8 à 15 personnes chacun

→ Profil des adhérents à l'IFAIR :

- 25% sont habitants de QPV

- 17% sont bénéficiaires du RSA
- 48% sont des femmes
- 60 à 70% des prêts de deux-roues motorisés sont attribués à des hommes.
- Une grande diversité dans l'âge et les profils d'usagers, avec une moyenne à 30-35 ans

Le Bus à Haut Niveau de Service, un projet pour améliorer la mobilité de tous et mieux accéder à l'emploi



Le projet de BHNS (Bus à haut niveau de service) a pour objectif de relier la gare de Val-de-Reuil et la place Thorel à Louviers. Il vise à faciliter les déplacements des habitants en desservant les principaux quartiers et les zones d'emploi (notamment le secteur des industries pharmaceutiques). Ce sont 9,5 km d'infrastructures routières qui sont aménagées pour

gagner 10 % de temps de parcours entre Louviers et Val-de-Reuil.

La concertation avec la population et les entreprises a permis d'affiner le projet pour notamment proposer un renforcement de l'offre plus tôt le matin, plus tard le soir (amplitude de 4h30 à 22h30) et le weekend répondant ainsi mieux aux besoins des habitants des quartiers pour qui la future ligne facilitera la mobilité

au quotidien et l'accès à l'emploi. 1/3 des emplois de l'agglomération se situent sur l'axe du BHNS. Les aménagements autour de l'axe font aussi la place belle aux vélos avec des itinéraires doux.

Carte de situation



LÉGENDE



Quartiers prioritaires



Zones d'emploi



Lignes de bus principales



Voies ferrées



Routes principales



Communauté d'agglomération du Pays De St-Omer



Le territoire

Politique de mobilité

→ L'offre de mobilité s'articule autour de 9 lignes interurbaines, le réseau MOUVEO concentré autour de la ville centre de Saint-Omer, (urbain et un service de TAD), et un réseau d'aires de covoiturage.

→ La moitié des communes de la CAPSO ne dispose d'aucune offre de transport en commun.

→ La CAPSO et France Mobilités portent un projet visant à proposer des solutions de mobilité alternatives à la voiture individuelle, douces et adaptées au territoire (cœur dense et milieu rural).

Politique de la ville

→ **3 quartiers** dans les 53 communes : 1 à St-Omer, 1 à Longuenesse et Arques et 1 à Aire-sur-la-Lys.

→ **6 300 habitants** dans les quartiers soit 6% de la population totale de la collectivité.



Les enjeux

Poursuite du désenclavement

→ Intégrer et relier le « nouveau » quartier prioritaire du centre d'Aire-sur-la-Lys (situé à 30 minutes en bus et 45 minutes en voiture de St-Omer), commune intégrée à la CAPSO depuis 2017.

Lever les freins psychologiques

→ Apporter des solutions de mobilité qui répondent aux besoins des familles monoparentales, qui constituent une part importante de la population des quartiers.

Autonomie et employabilité

→ L'amélioration du pouvoir d'achat des habitants des quartiers grâce à une politique tarifaire de mobilité toujours plus attrayante pour les habitants.



Bonnes pratiques

Un accès à l'offre de mobilité facilité pour les habitants des quartiers

→ Les deux quartiers de Saint-Omer sont desservis par la ligne structurante du réseau urbain Mouveo, avec un passage toutes les 17 minutes et disposent des arrêts les plus fréquentés du réseau. Le quartier dit "Quai du Commerce" bénéficie également de sa proximité immédiate avec la gare de Saint-Omer, centre névralgique du

réseau de transport public.

→ La CAPSO a mis en place une politique tarifaire volontariste destinée à favoriser l'accès du réseau Mouveo, à tous et plus particulièrement aux publics les plus fragiles.

Le lien permanent avec les habitants

→ Pour adapter les services publics au plus près des besoins effectifs des habitants des quartiers politique de la ville, la CAPSO mobilise **un élu référent et un référent technique** dans chaque commune. Ils assurent une veille permanente des attentes des habitants pour le compte du

service de la Politique de la ville de la Communauté d'agglomération.

→ La CAPSO n'est pas dans une logique du "tout-numérique", qui limiterait l'accessibilité des services aux publics en situation d'illectronisme. Au contraire elle dispose dans toutes les mairies d'un relais d'information sur l'offre de transports collectifs.

→ Les associations d'aide à la mobilité sont largement intégrées à tous les événements associatifs, qu'ils concernent de près ou de loin la mobilité.

« Les emplois francs vont avoir un impact positif sur la mobilité. Tous les quartiers prioritaires des Hauts-de-France vont en bénéficier »



Données-clés du territoire

Population :

105 000 habitants

1^{ère} ville : Saint-Omer 15 000 habitants

2^{ème} ville : Longuenesse 11 000 habitants

Nombre de communes : 53

Nombre d'emplois :

40 553 emplois dont 44% dans le commerce, transport, services divers, 31% dans l'administration public, santé, enseignements et 17% dans l'industrie avec une création d'emplois portée par la **Troisième révolution industrielle** de la Région Hauts-de-France



La mobilité : chiffres-clés

Nom du réseau de la collectivité territoriale : Mouvéo

Nombre de voyages annuel :
500 000 - (225 000 en 2014)

Total des kilomètres (en milliers) : 851

Nombre de déplacements quotidiens domicile-travail : 25% des déplacements totaux
- 39 474 déplacements domicile-travail par jour

Part modale des déplacements domicile-travail :

→ Voiture : **83,6 %**

→ Marche : **5,5%**

→ Transport en commun : **2,6%**

→ **73%** des déplacements au sein de la CAPSO

Zoom sur...

La politique tarifaire de la CAPSO

La CAPSO a choisi d'adopter une **politique tarifaire volontariste** en 2015 afin de rendre les transports collectifs plus accessibles.

Le prix des carnets de 10 tickets est abaissé de 9€ à 4€50 pour les bénéficiaires du RSA, les demandeurs d'emploi et d'autres publics en difficulté.

Deux **pass annuels** ont également été créés pour les -26 ans et les +65 ans à seulement 20€, offrant des **trajets illimités toute l'année**, y compris hors période scolaire.

Ces tarifs facilitent l'accès aux transports collectifs, et **limitent les logiques d'achat de tickets à l'unité** que l'on observe chez les publics précaires dans d'autres territoires.

Suite à cette politique tarifaire, la **fréquentation** des transports collectifs de la CAPSO a bondi, passant de 125 000 voyageurs par an à 500 000 voyageurs par an en trois ans, avec notamment une **forte présence des jeunes** et des étudiants.





Chiffres-clés

→ L'association a accompagné **444 personnes** en un an.

→ **80%** de ces personnes ont repris une activité par la suite (emploi ou formation).

→ En 2019, Défi Mobilité a mené **40 ateliers d'apprentissage à la mobilité**, avec 10 à 15 personnes dans chaque atelier.

L'association Défi Mobilité

Défi Mobilité est une structure qui mène deux actions principales :

- La **location** de vélos mécaniques et à assistance électrique, deux-roues motorisés ou voitures pour permettre le retour à l'emploi, pour une somme modique, auprès des demandeurs d'emplois, des bénéficiaires du RSA, des bénéficiaires du PLIE et des jeunes de la Mission locale;
- L'accompagnement des bénéficiaires dans **l'acquisition d'un véhicule personnel**.

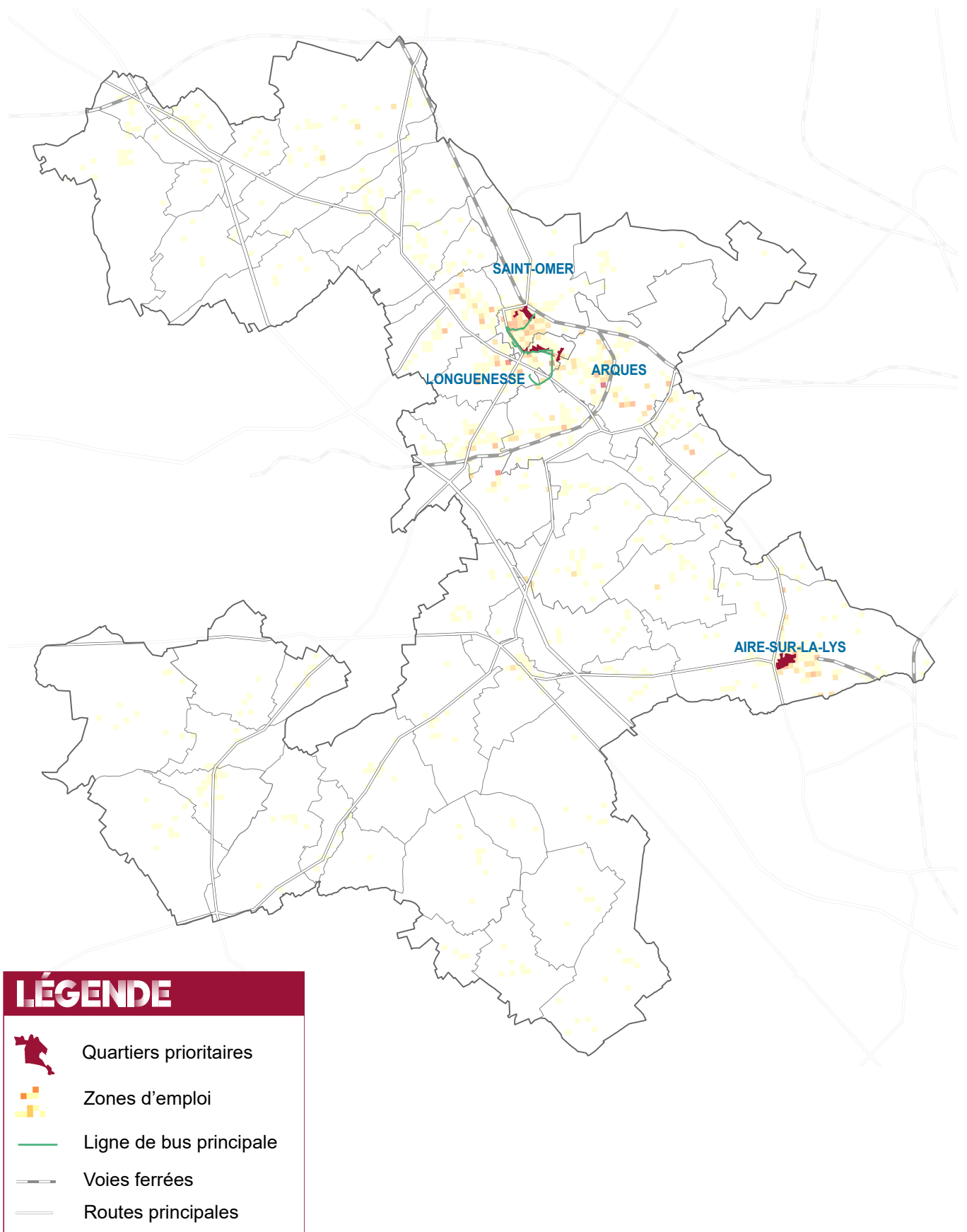
Défi Mobilité s'engage également avec la CAPSO sur **l'apprentissage de la mobilité**, avec des travaux en deux temps :

Les bénéficiaires apprennent à lire le **guide horaire** du réseau Mouveo avec le service Mobilité de la CAPSO;

L'association organise ensuite un **rallye** avec 10 à 15 personnes qui inclut une utilisation des réseaux de transports publics.



Carte de situation





Communauté de communes du Sud Avesnois



Le territoire

Politique de mobilité

- La Communauté de communes du Sud Avesnois n'a pas le statut d'autorité organisatrice de la mobilité
- Le réseau régional permet une desserte "traversante" de Fourmies.
- Une volonté forte de proposer des solutions de mobilité pour lutter contre l'assignation à résidence

Politique de la ville

- **1 quartier** sur la commune de Fourmies. Il couvre une grande partie du centre-ville
- Un quartier cœur de ville très intégré
- **4500 habitants dans le quartier** soit 17% de la population de la communauté de communes ; 36% de la commune de Fourmies



Les enjeux

Poursuite du désenclavement

- Apporter des solutions de mobilité pour répondre aux besoins de déplacement vers les zones d'emploi et de formation

Lever les freins psychologiques

- Initier les publics aux aides possibles
- Aider les habitants à se projeter hors de leur quartier

Autonomie et employabilité

- Accompagner les habitants dans le développement d'une « culture mobilité » et favoriser le retour à l'emploi

Faciliter l'accès au permis de conduire

- Rendre le parcours usager plus simple

Mise en réseau des acteurs

- Informer les habitants des opportunités d'emploi à une échelle dépassant celle du département



Bonnes pratiques

Le projet Avesnois Mobilités : mobiliser les acteurs du territoire pour apporter des solutions de mobilité

Porté par la Communauté de communes du Sud Avesnois, la Région Hauts-de-France, le groupe Transdev et le Commissariat spécial à la revitalisation et à la réindustrialisation des Hauts-de-France, le projet Avesnois Mobilités a été pensé et travaillé pour proposer un bouquet de **solutions** tournées vers **l'accès et le retour à l'emploi** des habitants :

- Une **offre de transport à la demande (TAD)**

- Une **offre de location de vélos à assistance électrique**

- Une **plateforme numérique** croisant la réservation du TAD, du covoiturage et l'accès aux offres d'emploi régionales

- Une **maison de la mobilité** dédiée à l'information et au conseil personnalisé

- Des **ateliers de coaching mobilité**.

Collectifs ou individuels, ces ateliers permettent de faire connaître les offres proposées et d'accompagner les habitants à leur utilisation. Les ateliers constituent un vrai levier pour informer et lever les freins psychologiques à la mobilité.

- **Pôle emploi**, partenaire du projet, offre également des aides au permis de conduire et travaille à la coordination des structures

d'accompagnement afin d'orienter les jeunes vers les aides appropriées.

La mise en réseau des acteurs et la force du collectif ont contribué avant tout à la réussite du projet.

Engager pleinement les citoyens dans les processus de décision

→ Les habitants sont associés à l'élaboration des différentes politiques publiques via des ateliers de co-construction régulièrement organisés

- Création d'un conseil citoyen accompagné par la ligue de l'enseignement catholique et organisation de cafés hebdomadaires

- Deux médiatrices de quartier recueillent les besoins des habitants.

« La politique de la ville ne peut fonctionner que si les habitants se sentent écoutés »



Données-clés du territoire

Population :

26 400 habitants

1^{ère} ville : Fourmies 12 119 habitants

2^{ème} ville : Anor 3267 habitants

Nombre de communes : 12

Nombre d'emplois :

7325 emplois, dont 51,1% dans l'administration publique, enseignement, santé, action sociale, 29,4% dans le commerce, transports, services divers et 12,7% dans l'industrie



La mobilité : chiffres-clés

Réseau interurbain régional

Bouquet de services : Avesnois Mobilités

Nombre de déplacements quotidiens domicile-travail : 7802 déplacements

Part modale des déplacements domicile-travail :

→ Voiture : **81%**

→ Marche : **10%**

→ Transport en commun : **5%**

→ **78%** des déplacements au sein de la CA du Sud Avesnois – 22% vers les autres CT

Zoom sur...

La mise en réseau des acteurs

Le projet Avesnois Mobilités est innovant dans son **approche collaborative et participative**.

Lancé en avril 2017, le projet a rassemblé les **acteurs économiques, associatifs, éducatifs et institutionnels du territoire** parmi lesquels : la ville de Fourmies, la communauté de communes du Sud Avesnois, Pôle Emploi, l'École de la Seconde Chance, l'Association Synergie, le PNR de l'Avesnois, la Chambre de Commerce et d'Industrie du Grand Hainaut...

L'approche choisie a été celle de la **mobilité inclusive** avec un objectif commun : partir des besoins actuels du territoire et remettre les habitants en mobilité en levant les freins, en informant

et en offrant des solutions de mobilité.

Des **ateliers de co-construction** ont permis aux différents partenaires de se rencontrer, d'identifier ensemble les besoins et d'y apporter des solutions adaptées.

Autorité Organisatrice sur le territoire, la Région Hauts-de-France a été directement impliquée dans le projet.

Suite au succès de l'expérimentation, la Communauté de communes a souhaité pérenniser le projet. Pour cela, elle organise depuis 2019 le service de TAD par délégation de la Région (AO2) qui cofinance le service à hauteur de 50%.





Chiffres-clés

→ **7000 trajets** réalisés en TAD (50/jour) et 500 inscrits

→ **250 locations** de vélos électriques

→ **14 ateliers** de coaching mobilité

→ **700 visites** à la maison de la mobilité (15/jour)

L'École de la 2nde Chance (E2C)



Chiffres-clés

→ L'É2C accueille environ **40 jeunes** chaque année sur une durée de 9 mois maximum, avec un parcours moyen de 6 mois et demi

→ **3 à 5 formateurs** assurent la formation pédagogique et l'accompagnement individuel

→ **58%** des sorties sont positives à la suite d'un passage à l'É2C de Fourmies (contrats de travail, contrats en alternance, formations qualifiantes)

→ **30%** des jeunes de l'É2C sont issus des quartiers prioritaires

L'É2C de Fourmies, rattachée à l'antenne de Maubeuge, existe depuis 2017.

Elle s'adresse à une quarantaine de jeunes par an en situation de **chômage** ou de **décrochage**.

L'É2C propose une formation pédagogique (savoirs fondamentaux, alternance en entreprise), accompagne les jeunes sur des problématiques administratives, de mobilité, ou d'accès à la santé afin de favoriser leur insertion sur le marché de l'emploi.

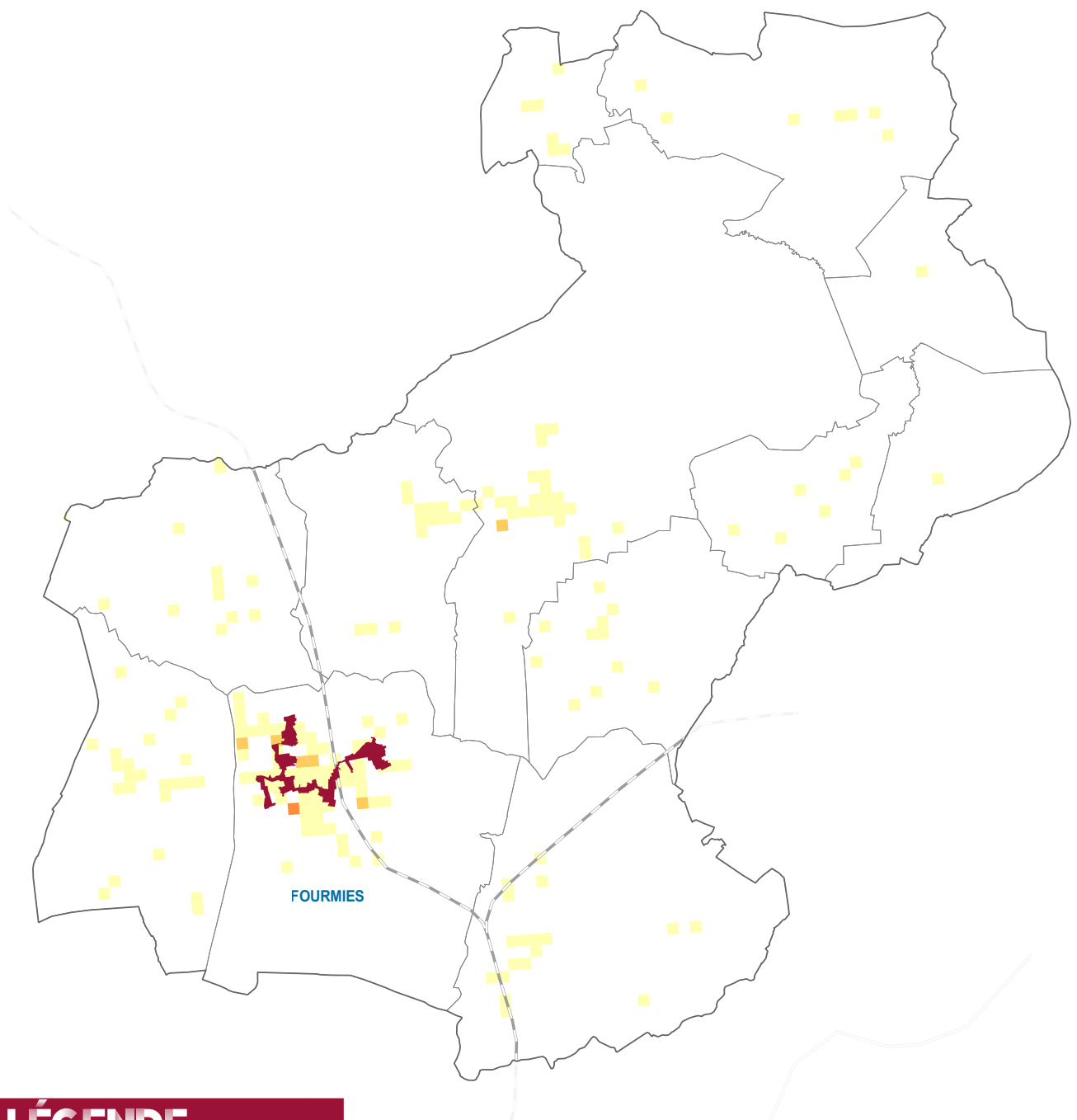
Sur le volet mobilité, l'école peut désormais informer et aider les jeunes à recourir **aux offres d'Avesnois**

Mobilités. Diverses actions sont aussi menées, telles que l'établissement d'un bilan mobilité personnel ou l'organisation d'un déplacement en transport en commun à Maubeuge.

L'É2C s'associe au coaching mobilité. Des ateliers collectifs et individuels sont organisés pour informer et accompagner dans l'utilisation des solutions.



Carte de situation



LÉGENDE



Quartiers prioritaires



Zones d'emploi



Lignes de bus principales



Voies ferrées



Routes principales



toulouse
métropole
COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION

Toulouse Métropole



Le territoire

Politique de mobilité

→ Les quartiers de la ville sont historiquement bien desservis par le réseau de TC, et la liaison avec les zones d'emploi sera renforcée par les projets de **développement du réseau** :

- 3^{ème} ligne de métro du Nord-Est au Sud-Ouest (2025) et sa connexion avec la ligne B existante
- Nouvelle Liaison "Aéroport Express"

Politique de la ville

→ **16 quartiers sur 4 communes**, dont 12 à Toulouse, 2 à Colomiers, 1 à Blagnac, 1 à Cugnaux

→ **60 000 habitants** dans les quartiers, soit 8% de la population métropolitaine.

→ **32 800 habitants au Grand Mirail**.

→ Les « grands quartiers historiques » (le Mirail, Bagatelle Faourette, Empalot, 3 Cocus) sont de véritables pôles de centralité bien dotés en équipements.

→ Cela induit des enjeux de mobilité pour ne pas rester « replié sur le quartier » : oser sortir du quartier...



Les enjeux

Poursuite du désenclavement

→ Les lignes structurantes en projet ou en cours de réalisation permettront d'achever la mise en réseau de tous les quartiers.

Lever les freins psychologiques

→ Difficile appropriation du réseau sous-terrain.

Autonomie et employabilité

→ La dépendance aux transports en commun fait partie des obstacles à l'emploi (temps de parcours; horaires décalés).

Mise en réseau des acteurs

→ Desserte des quartiers: un axe identifié du Projet Mobilités métropolitain, aller plus loin avec l'Agence d'urbanisme et les acteurs locaux pour avoir une connaissance plus qualitative (appropriation des services...)



Bonnes pratiques

L'autorité organisatrice des mobilités (Tisséo-Collectivités) engagée dans la réalisation du contrat de ville

Optimisation de l'offre de transports pour la desserte des quartiers et amélioration de la qualité de service (intégration des enjeux du Projet Mobilités 2020.2025.2030):

→ Mise en place de dix lignes structurantes bus dites « Linéo », dont plusieurs desserviront des quartiers qui n'étaient pas desservis par le métro,

et extension du réseau aux couronnes extérieures de la métropole

→ Extension des dessertes de bus le soir et les weekends, en phase avec les horaires du métro

→ Mise en accessibilité et sécurisation des arrêts, combinées à une plus forte présence humaine

→ Concevoir une tarification solidaire et simplifier les démarches pour les ayant droits

→ Penser la mise en place de cheminements piétons et cyclables dans les quartiers (continuités, signalisation)

Une démarche de concertation et d'accompagnement éprouvée

→ Animation d'ateliers d'accompagnement destinés à la formation à l'utilisation des transports et à la mobilité en général (en lien avec Tisséo Voyageurs, l'opérateur qui gère et commercialise l'ensemble du réseau)

→ Proximité et contact constant de la Direction Politique de la ville avec les maires de quartier et équipes de proximité :

- Remontée des demandes des habitants des quartiers via les équipes de proximité, mais aussi les associations et les conseils citoyens
- Évaluation constante de la politique de la ville

« Les équipes de proximité de la collectivité font office de guichet unique pour prendre en compte les attentes des habitants des quartiers dans toutes leurs dimensions »



Données-clés du territoire

Population :

755 882 habitants

1^{ère} ville : Toulouse 471 941 habitants

2^{ème} ville : Colomiers 38 716 habitants

Nombre de communes : 37

Nombre d'emplois :

451 388 emplois, dont 53% dans le commerce, transports, services divers, 29,1% dans l'administration publique, enseignement, santé et action sociale et 12,1% dans l'industrie. **La plupart des emplois sont dans les hautes technologies, la logistique et l'aérospatiale.**



La mobilité : chiffres-clés

Nom du réseau de la collectivité territoriale : Tisséo

Nombre de voyages annuel : 127,6 millions

Total des kilomètres (en milliers) : 38 253

500 000 nouveaux déplacements par jour attendus d'ici 2025 dans la Métropole

Nombre de déplacements quotidiens domicile-travail : 335 019 déplacements

Part modale des déplacements domicile-travail :

→ Voiture : **63,9 %**

→ Transport en commun : **19,3 %**

→ Marche : **5,9 %**

→ **89,6%** des déplacements au sein de la métropole



Zoom sur...

Les quartiers pleinement intégrés dans le projet Mobilités 2020-2030

Le Projet Mobilités 2020.2025.2030 (valant Plan de Déplacements Urbains) a pour objectif de développer un réseau de transport performant, innovant, au plus près des besoins des usagers de la métropole toulousaine. L'action 25 du projet, intitulée « Desservir les quartiers prioritaires » a été établie avec les parties prenantes pour identifier les enjeux propres aux quartiers et les réponses apportées aux difficultés rencontrées. En 2017, le projet a été enrichi d'un diagnostic réalisé par l'Agence d'urbanisme de la mobilité dans les quartiers mettant en

lumière les freins d'accès à la mobilité, la moindre mobilité (distances et km parcourus), le plus grand recours à la marche et aux transports. Dès la mise en œuvre du contrat de ville 2015, l'Autorité organisatrice s'est fixée des objectifs comme la mise en accessibilité des points d'arrêt du réseau prioritairement dans les quartiers, le renforcement de la présence humaine dans les stations situées dans les quartiers...

L'ambition générale est de





renforcer le maillage du réseau et l'offre : doublement capacitaire du métro A, projet de troisième ligne de métro qui desservira de nouveaux quartiers et permettra une meilleure liaison aux bassins d'emploi majeurs, lignes de bus Linéo (efficacité et amplitude). Si la desserte des quartiers est au cœur du projet, la collectivité entend poursuivre les efforts en matière de connaissance et d'évaluation de l'impact de l'appropriation du réseau et des usages par quartier (étude plus qualitative). Les échanges avec les acteurs locaux et les maires de quartier sont un élément essentiel pour adopter une vision globale des enjeux.

Être Mobile, C'est Permis !



Chiffres-clés

→ 6 véhicules pour l'auto-école sociale (50% de l'activité totale, 102 élèves en 2018)

→ 70% de femmes, **30% d'habitants en quartier**

→ 82% de réussite pour les élèves de l'auto-école

→ 64 travailleurs sociaux formés en 2018

→ 90 stagiaires en 2018 dans les ateliers mobilité



Chiffres-clés

→ Budget des investissements :

3,5 Milliards € sur 15 ans

→ Horizon 2030 : **+500 000** déplacements quotidiens

La mobilité dans les quartiers :

→ Les habitants des quartiers réalisent en moyenne **3,55 déplacements par jour** contre **3,81 dans l'agglomération**

→ **0,77 voiture** par ménage dans les quartiers contre 1,26 dans le reste de l'agglomération.

→ **39%** de ménages des quartiers non motorisés

→ **1/3** des déplacements est inférieur à 1 km

L'association ÊMCP est une plateforme de mobilité visant à l'autonomie des publics en difficulté via un accompagnement qui prend plusieurs formes.

Elle assure d'une part un **rôle d'auto-école sociale** pour l'obtention du code ou du permis, et offre plusieurs formations touchant aux risques routiers, à l'éco-conduite, au réentraînement à la conduite.

D'autre part, ÊMCP assure des **ateliers mobilité** pour permettre à ses publics de se familiariser avec les solutions de mobilité existantes. Sur la base de diagnostics de mobilité, l'association aide le stagiaire

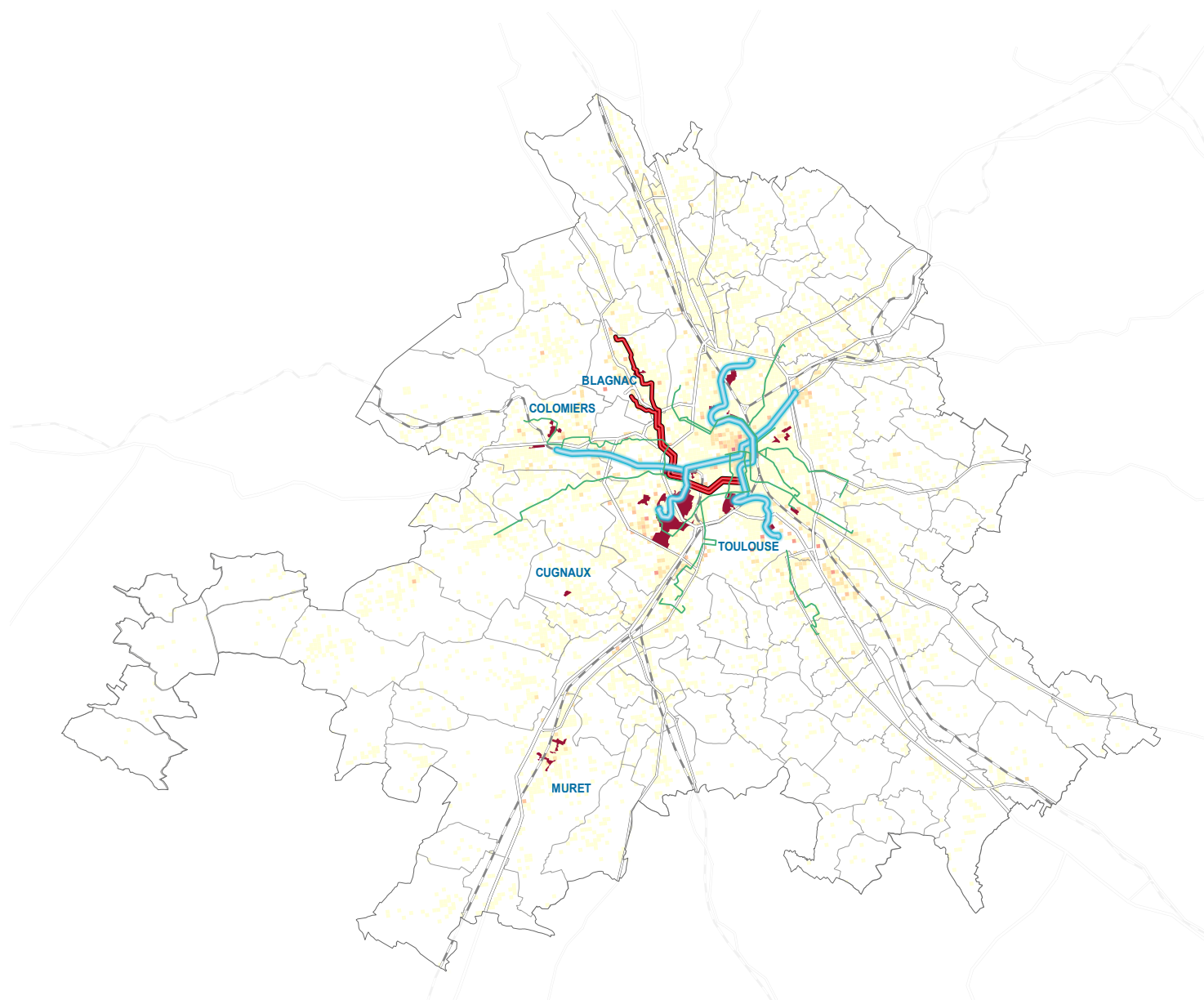
à construire son « parcours individualisé », à comprendre et utiliser les transports.

Ses activités se destinent à des publics ayant reçu des prescriptions de la part de formateurs, d'employeurs ou de travailleurs sociaux.







L'association a également des partenariats avec tout un ensemble de prescripteurs, tels que la Maison du vélo pour former à son usage et obtenir un prêt de vélo électrique, ou avec l'Autorité Organisatrice (Tisséo-Collectivités) sur la communication des actions.



Carte de situation



LÉGENDE

-  Quartiers prioritaires
-  Zones d'emploi
-  Métro
-  Tramway
-  Lignes de bus principales
-  Voies ferrées
-  Routes principales

Annexe

Avertissement : Les entretiens avec les élus et cadres des dix intercommunalités du panel de cette étude ont été réalisés en 2019 et début 2020, c'est-à-dire lors du mandat 2014-2020.

Intercommunalité	Nom	Prénom	Fonction	Structure	
DRACÉNE PROVENCE VERDON AGGLOMÉRATION	FONTAINE	Karine	Directrice Habitat, Cohésion Sociale et Politique de la ville	Dracéne Provence Verdon Agglomération	
	PIERINI	Sandrine	Cheffe de projet Politique de la ville - CISPD	Dracéne Provence Verdon Agglomération	
	DECOMPTE	Frédéric	Directeur Transports et Mobilités durables	Dracéne Provence Verdon Agglomération	
	FAUP	Philippe	Délégué du préfet Politique de la ville	Préfecture du Var	
	LECORNU	Léa	Chargée de mission Politique de la ville -CISPD	Dracéne Provence Verdon Agglomération	
	FERRUCCI	Florent	Responsable du service projets urbains et maîtrise d'ouvrage	Dracéne Provence Verdon Agglomération	
	LOEW	Gregory	Adjoint au Maire chargé de la Politique de la ville	Ville de Draguignan	
	MEUNIER	Franck	Chargé de mission Politique de la ville	Ville de Draguignan	
	SCHILLING	Agnès	Coordinatrice de la Fabrique et du Conseil citoyen centre ancien	La Fabrique	
	REMILET	Yesmina	Médiatrice de la Fabrique et Conseil Citoyen centre ancien	La Fabrique	
	Habitants membres des Conseils citoyens de Draguignan : quartier des Collettes et quartier du centre ancien de Draguignan				
	ANNE	Thierry	Directeur	Mission Locale Est Var	
	BAYA	Redouane	Conseiller Insertion	Mission locale Est Var (Le Muy)	
	ANDRE	Mireille	Conseillère	Mission locale Dracéne Cœur du Var	
	BELMADANI	Brahim	Adulte-relais	Ville du Muy	
	GOUSSET	Alain	Politique de la ville-Bureau Information Jeunesse -CLSPD	Ville du Muy	
LAMETH	Pascal	Membre actif	École de la Deuxième Chance du Var		
MARLHOUD	Laurent	Chef de Service	Association de Prévention Spécialisée		
GRAND VERDUN AGGLOMÉRATION	BACHELET	Jessica	Responsable Eau Assainissement Hydraulique Transport	Grand Verdun Agglomération	
	JOSEPH	Stéphanie	Adjointe administrative Eau Assainissement Hydraulique Transport	Grand Verdun Agglomération	
	BERTHOLON	Guillaume	Chef de projet Politique de la ville	Grand Verdun Agglomération	

	LEFORT	Thibaut	Chef de projet ANRU (PIA) Directeur du CCAS de Verdun	Grand Verdun Agglomération
	ADAM	David	Chargé de développement ANRU Jeunesse (PIA)	Grand Verdun Agglomération
	FAEDO	Maxime	Chargé de Mission Développement Durable	Grand Verdun Agglomération
	Habitants membres des Conseils citoyens de Verdun : quartier des Planchettes et quartier Centre Verdun – Cité Verte			
LIMOGES MÉTROPOLE	BOURDON	Mathieu	Responsable de la Mission Insertion et Politique de la ville	CU Limoges métropole
	MIGOZZI	Jacques	Vice-président en charge des Transports de demain et de la couverture numérique	CU Limoges métropole
	FAUQUEM- BERGUE	Christine	Directrice des Transports et des Déplacements	CU Limoges métropole
	ANGLERAUD	Paul	DGA Pôle Aménagement et Développement social	CU Limoges métropole
	DUMARQUEZ	Stéphanie	Chef de projets NPNRU	CU Limoges métropole
	MEQUIN	Priscille	Déléguée du Préfet	Préfecture de la Haute Vienne
	MAL- HERBE-NOBLE	Karine	Coordinatrice plateforme mobilité 87	Association ALEAS
	GOUJARD	Stéphane	Directeur	Association Varlin Pont Neuf
AGGLOMÉRATION DU PAYS DE ST-OMER	THOMAS	Marc	Vice-président chargé du développement rural et des transports	Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer
	BOURGEOIS	Jean-Marc	Conseiller délégué en charge de la Politique de la ville	Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer
	MIERSMAN	Claire	Directrice de la communica- tion et de l'évènementiel	Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer
	MILLE	Aurore	Responsable du service Politique de la ville	Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer
	DAVID	Stéphanie	Responsable du Service Transports	Communauté d'Agglomération du Pays de Saint-Omer
NANTES MÉTROPOLE	BOLO	Pascal	1^{er} Adjoint à la Maire de Nantes, Vice-Président chargé des Finances et de l'évaluation des politiques publiques, Président de SEMITAN	Ville de Nantes Nantes Métropole
	JAOUEN	Jean-Michel	Directeur Mission Politique de la ville	Nantes Métropole
	MAUBERT	David	Directeur des services de mobilité	Nantes Métropole
	BRENON	Isabelle	Responsable des services transports en commun	Nantes Métropole
	WILLIOT	Ethel	Chargée de mission, Direction Emploi et Innovation sociale	Nantes Métropole
	PEREZ	Mathieu	Directeur de la réglementation et la gestion de l'espace public	Ville de Nantes

	EDMOND	Lionel	Directeur de la tranquillité publique	Ville de Nantes
	FOUIN	Laurent	Directeur	Agence d'Urbanisme de la Région Nantaise
	ALPERTE	Sophie	Cheffe de l'équipe de Quartier du Breil	Ville de Nantes
	FERON	Alexandra	Coordinatrice action insertion sociale	Mécanord
ORLÉANS MÉTROPOLE	PENICHOU	Fiona	Collaboratrice du président, chargée de mission auprès du DGS	Ville d'Orléans Orléans Métropole
	CHERADAME	Muriel	Conseillère pôle rénovation urbaine, adjointe d'Orléans aménagement	Ville d'Orléans Orléans Métropole
	CHAILLOU	Christophe	Vice-Président Politiques contractuelles et fonds européens, maire de St-Jean-de-la-Ruelle	Ville de St-Jean-De-La-Ruelle Orléans Métropole
	NAUDET	Sylvain	Chargé de mission Habitat au sein de la Direction Planification	Orléans Métropole
	PERON	Jean-Pierre	Responsable Politique de la ville au sein de la Direction Développement social	Orléans Métropole
	PAILLAUD	Benjamin	Directeur Mobilité	Orléans Métropole
	REVAUD	Cyril	Directeur Planification, aménagement urbain et habitat	Ville d'Orléans Orléans Métropole
	DENIS	Jérôme	Chargé de la rénovation urbaine	Ville d'Orléans Orléans Métropole
	GARNAULT	Julien	Direction du contrat de ville	Orléans Métropole
	JUCHET	Mathieu	Directeur d'association	Association CRIA45
	FOULON	Frédéric	Direction d'association	Abraysie Développement
	LINGUET	Marie-Agnès	Vice-Présidente en charge de l'habitat et de la politique de la ville	Orléans Métropole
SAINT-ÉTIENNE MÉTROPOLE	PERDRIAU	Gaël	Président Maire	Ville Saint-Étienne Saint-Étienne Métropole
	FRANCOIS	Luc	Maire, conseiller délégué mobilité	Ville de Grand-Croix Saint-Étienne Métropole
	ARTIGUES	Gilles	1 ^{er} Adjoint St-Étienne, Vice-président politique de la ville	Ville de Grand-Croix Saint-Étienne Métropole
	LABICH	Siham	Adjointe St-Étienne, Vice-présidente cohésion sociale	Ville de Grand-Croix Saint-Étienne Métropole

	BERGER	Jean-Pierre	Adjoint St-Étienne Logement Et habitat, Président Agence d'urbanisme Epures	Ville Saint-Étienne Agence d'urbanisme Epures
	JOURDAIN	Ludovic	Directeur	STAS
	GRADELLE	Jérémy	Chef de service au sein de la Direction Marketing	STAS
	JOUBERT	Dominique	Professeur du collège Marc Séguin et coordinateur du quartier	Collège Marc Séguin
	LAVIGNE	Laurent	Principal adjoint	Collège Marc Séguin
	BEROLO	Michel	Coordinateur prévention	STAS
	DORMOIS	Rémi	DGA Développement urbain (politique de la ville et mobilités)	Saint-Étienne Métropole
	LANNOY	Caroline	Directrice rénovation urbaine et cohésion sociale	Ville de Saint-Étienne
	CONVERS	Catherine	Responsable cohésion sociale	Saint-Étienne Métropole
	VERCASSON	Thomas	Responsable cohésion sociale	Saint-Étienne Métropole
	PREMILLIEU	Pascal	Directeur de la mission Tramway	Saint-Étienne Métropole
SEINE-EURE AGGLOMÉRATION	TERLEZ	Anne	Vice-Présidente en charge de la Politique de la ville et de la Transition énergétique	Seine-Eure Agglomération
	MONNIER	Marc	Directeur mobilités et développement durable	Seine-Eure Agglomération
	SOLEILHET	Benoit	Directeur	Réseau SEMO
	ETTOUATI	Olivier	Directeur	Association IFAIR
SUD AVESNOIS	HIRAUX	Mickaël	Maire de Fourmies et Vice-président	Ville de Fourmies – Communauté de communes Sud Avesnois
	MARIANI	Eléonore	Chargée de mission développement social durable	Ville de Fourmies - Communauté de communes Sud Avesnois
	BERTIN	Stéphanie	Directrice solidarité urbaine	Ville de Fourmies - Communauté de communes Sud Avesnois
	DUQUENNE	Anne	Directrice de pôle emploi Avesnelles Fourmies	Ville de Fourmies - Communauté de communes Sud Avesnois
	HERBIN	Valérie	Directrice école de la seconde chance	Ville de Fourmies - Communauté de communes Sud Avesnois
	DECAUX	Claire	Coach mobilité	Coaching Développement Avesnois Thiérache
	LEGROUX	Christophe	Responsable du pôle éco-citoyenneté	Parc naturel régional de l'Avesnois

	LECOMTE	Christelle	Directrice	Association Réussir en Sambre Avesnois
	LEBON	Caroline	Référente E2C	École de la Seconde Chance Grand Hainaut
TOULOUSE MÉTROPOLE	MEYNARD	Hervé	Directeur du Contrat de Ville et du Renouveau Urbain Direction de l'Action Territoriale	Toulouse Métropole Ville de Toulouse
	CAPDEVILLE	Jean	Responsable de Domaine Direction Mobilité, Gestion et Réseaux	Toulouse Métropole
	DALBIN	Alexia	Chargée d'études Mobilités / Déplacements Direction Mobilité, Gestion et Réseaux	Toulouse Métropole
	DOUCET	Christophe	Directeur Planification et Eco-Mobilités	Tisséo Collectivités
	BOUDERBALA	Hédi	Directeur	Garage solidaire Mobilité-e-s
	ROUX	Karine	Directrice	Être mobile, c'est permis !

Personnes ressources à l'échelle nationale :

.....

- Bruno BALMOT, Chargé de projets mobilité, Agence d'urbanisme et d'aménagement Toulouse aire métropolitaine (AUAT)
- Michelle BROSSEAU, Chercheuse, ANCT (ex CGET)
- Valérie DREYFUS, Déléguée générale, Laboratoire de la mobilité inclusive
- Nicolas JUSTE, Chercheur, CEREMA
- Olivier SCHAMPION, Chargé d'études Transport, Agence d'urbanisme de l'agglomération de Tours
- Pierre SERNE, Président, Club des Villes et Territoires Cyclables

Pilotage de l'étude :

Romain BRIOT

*Conseiller cohésion et politiques
européennes, Assemblée des
communautés de France*

Emmanuel HEYRAUD

*Directeur cohésion sociale et déve-
loppement urbain, France urbaine*

Marie-Emmanuelle HUILLO

*Directrice déléguée des relations
institutionnelles, Transdev*

Travail d'enquête :

Charles-Henri GUILLOT

*Responsable de la coordination
commerciale, Transdev*

Medhi HAOUCHINE

Stagiaire

Marie-Agnès KERAUDEN

Infographiste-cartographe, Transdev

Arthur LE MOAL

*Chargé de relations insti-
tutionnelles, Transdev*

Benjamin ROUGIER

Stagiaire

Suivi de réalisation :

Benoît CORMIER

*Responsable de la commu-
nication, France urbaine*

Graphisme :

Mathieu CLAUSS

Janvier 2021

Étude téléchargeable sur

www.adcf.org,

www.franceurbaine.org

et www.transdev.com/fr/

