



Webinaires

de la mobilité solidaire

Tous Mobiles

LABORATOIRE
DE LA MOBILITÉ
INCLUSIVE

Sous l'égide de FACE



MINISTÈRE
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

*Liberté
Égalité
Fraternité*



RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

AGENCE
NATIONALE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES



Webinaires
de la mobilité solidaire

**Tous
Mobiles**

ÉPISODE #6

**Quelles solutions dans les
quartiers prioritaires de la ville ?**

MARDI 12 OCTOBRE 2021
DE 14H À 15H30



PROGRAMME

PRÉSENTATION DES ENJEUX

- **Francis Demoz**, Délégué général du Laboratoire de la Mobilité inclusive

SÉQUENCE 1. COMPRENDRE

Cette séquence a pour objectif de dresser un portrait des QPV : comment sont-ils définis ? En quoi se ressemblent-ils et en quoi diffèrent-ils ?

- **Fleur Emile**, Cheffe de projet, Programme cadre de vie, logement, mobilités et tranquillité publique, Direction générale déléguée politique de la ville, Agence nationale de la cohésion des territoires
- **Nicolas Juste**, Ingénieur doctorant, CEREMA

SÉQUENCE 2. AGIR

Quels leviers d'action mobiliser ?

- **Arthur Le Moal**, Responsable des Affaires Institutionnelles à la Direction des Affaires Publiques chez Transdev. Etude « Quartiers populaires et politiques de mobilités : enjeux et retours d'expériences locales » menée en collaboration avec France Urbaine et AdCf, janvier 2021

Focus sur les transports publics

- **Noémie Vuaillet**, Directrice Pilotage et attractivité du réseau, Tisséo Collectivités – Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine
- **Jean Christophe Gehin**, Directeur de Transdev Artois Gohelle qui exploite le réseau Tadao pour le compte du SMTAG (syndicat mixte artois gohelle).

Focus sur l'accès à la conduite - leviers et solutions

- **Pascale Scalliet**, Animatrice de réseau de solidarité, référente mobilité départementale de la Loire - Secours Catholique.

Focus sur les mobilités actives

- **Sophie Verdellet**, Cheffe de projet Vélo expresS, AF3V.

Focus sur l'accompagnement - leviers et solutions pour encourager la mobilité des femmes dans les QPV

- **Laurent Giraud**, Directeur de France Médiation, Membre du Conseil National des Villes.

SÉQUENCE 3. CONCLUSION

Questions / Réponses et synthèse conclusive des différents échanges

- **Pierre Taillant**, Économiste. ADEME



Le webinaire sera enregistré pour sa rediffusion sur le site Tous Mobiles ainsi que sur les chaînes Youtube du LMI et de France Mobilités.

SÉQUENCE 1. COMPRENDRE

Les QPV. Comment sont-ils définis ? En quoi se ressemblent-ils et en quoi diffèrent-ils ?

Fleur Emile

Cheffe de projet, Programme cadre de vie, logement, mobilités et tranquillité publique, Direction générale déléguée politique de la ville, Agence nationale de la cohésion des territoires

La géographie prioritaire de la politique de la ville: quartiers prioritaires politique de la ville

- **La loi du 21 février 2014** de programmation pour la ville et la cohésion urbaine définit, dans son article 5, les principes de détermination des «**quartiers prioritaires de la politique de la ville**».
- Désormais **1 514 quartiers, situés dans 859 communes**, sont considérés comme prioritaires en matière de politique de la ville.
- Un nouveau zonage élaboré en prenant en compte un critère unique: le **revenu médian par unité de consommation: 11 500€**
- Chaque QPV appartient à un des **435 contrats de ville** signés en 2015 à l'échelle intercommunale.

AGENCE
NATIONALE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES



La géographie prioritaire de la ville

Les communes concernées par un ou plusieurs quartiers de la géographie prioritaire

Version : 2019 (du 1^{er} janvier 2019 au 31 décembre 2019)
 Version : 2017 (du 1^{er} janvier 2017 au 31 décembre 2017)
 Version : le 2015 (du 1^{er} janvier 2015 au 31 décembre 2015)

ONPV cget
 Observatoire National
 de la Politique de la Ville



AGENCE
 NATIONALE
 DE LA COHÉSION
 DES TERRITOIRES

MINISTÈRE
 DE LA COHÉSION
 DES TERRITOIRES
 ET DES RELATIONS
 AVEC LES
 COLLECTIVITÉS
 TERRITORIALES

Quartiers prioritaires politique de la ville



- Un critère unique de revenus des habitants
- Des quartiers prioritaires situés dans leur très grande majorité dans des grands pôles urbains mais aussi dans les centres anciens dégradés, les bassins miniers et les villes moyennes.
- Environ 5,5M d'habitants

AGENCE
NATIONALE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES



Quartiers prioritaires politique de la ville

Les QPV abritent une population très jeune et de nombreuses familles avec enfants:

- 38% des habitants des QPV ont moins de 25 ans, contre 30% des Français (y compris habitants des QPV) (INSEE)
- 24% des ménages sont des familles monoparentales en QPV contre 15% à l'échelle de la France (ONPV)
- **vieillesse** de la **population** est, comme partout ailleurs, un phénomène qui augmente dans les QPV : En 2017, une centaine de QPV comptent 1 habitant sur 4 qui a plus de 60 ans (ONPV)

AGENCE
NATIONALE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES



Quartiers prioritaires politique de la ville

La **population** des QPV présente plus de **difficultés socio-économiques** :

- Un taux de **chômage** plus élevé
- Une typologie de l'emploi différente avec une surreprésentation des CSP dites "défavorisées", une forte proportion de la population qui n'est pas diplômée et de nombreux **emplois précaires** (15% des emplois contre 5% à l'échelle nationale)
- 74% des résidents des QPV bénéficient d'au moins une prestation de la CAF contre 48% pour le reste de la population

AGENCE
NATIONALE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES



Une politique de droit commun et de moyens spécifiques

- La politique de la ville est au cœur du pacte républicain et de la réponse aux fractures sociales et territoriales.
- Transversale, interministérielle, territorialisée et multi-partenariale, cette politique est conduite par l'Etat en relation avec les collectivités territoriales dans le cadre des contrats de ville. Elle s'appuie fondamentalement sur la participation des habitants et l'expérimentation locale.

AGENCE
NATIONALE
DE LA COHESION
DES TERRITOIRES



Une politique de droit commun et de moyens spécifiques

Politique spécifique: le **Nouveau Programme de Renouvellement urbain (NPNRU) 12Mds €**

Parmi les 1514 quartiers en politique de la ville, **480 quartiers** sont en NPNRU

- **216 quartiers d'intérêt national**
- **264 d'intérêt régional**

Des projets avec des opérations d'aménagements de grandes ampleur

- opportunité pour construire des trames urbaines et **mobilisé des moyens substantiels pour développer des infrastructures de transports collectifs à haut niveau de service en faveur des habitants des QPV**
- accompagner au développement des mobilités actives et éco-responsable

AGENCE
NATIONALE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES



Une politique de droit commun et de moyens spécifiques

Le ministère délégué à la ville et le ministère des transports ont signé, des conventions d'objectifs afin de réduire les inégalités et développer une mobilité inclusive.

Elle vise :

- le développement des connaissances sur les conditions de desserte par les transports collectifs des quartiers prioritaires de la politique de la ville (QPV) et les pratiques de déplacements de leurs habitants ;
- l'amélioration de la desserte par les transports collectifs des QPV et des zones d'emploi ;
- le développement des services à la mobilité au bénéfice des habitants des QPV, pour répondre aux besoins spécifiques de leurs déplacements, et en particulier pour se rendre sur leur lieu de travail.

AGENCE
NATIONALE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES



La Direction Déléguée Politique de la Ville

La **DDPV accompagne des associations**: rendre effectif le droit à la mobilité et développer des partenariats pour une meilleure mobilité des personnes économiquement fragiles.

- Développer des plateformes de mobilité
- Développer des solutions de financement individuelles: micro-crédit
- Développer des mobilités actives et éco-responsables

AGENCE
NATIONALE
DE LA COHÉSION
DES TERRITOIRES



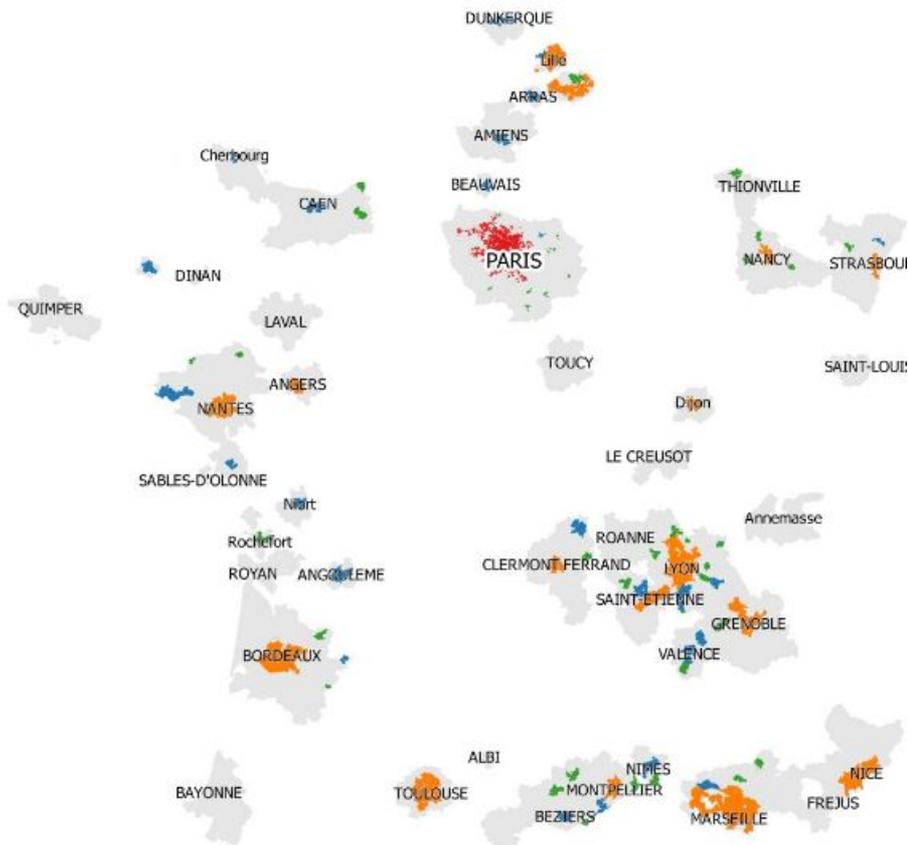
SÉQUENCE 1. COMPRENDRE

Les QPV. Comment sont-ils définis ? En quoi se ressemblent-ils et en quoi diffèrent-ils ?

Nicolas Juste

Ingénieur doctorant, CEREMA

Mobilité des habitants des QPV – quelques chiffres issus des EMC²

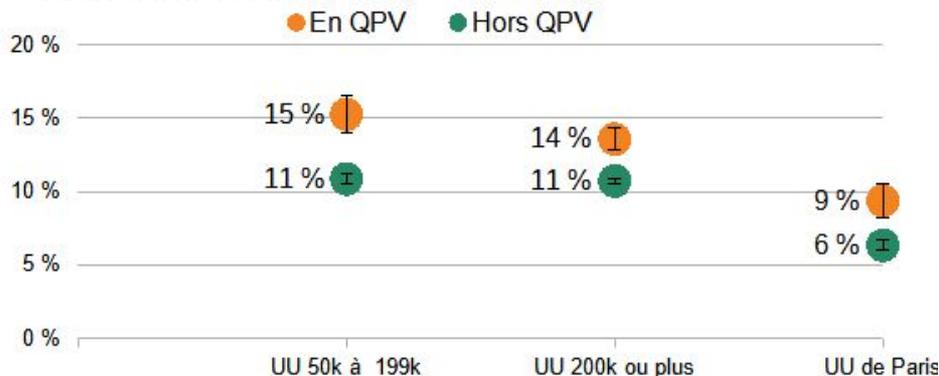


Base unifiée, millésime 2017
33 (sur 55) enquêtes utilisées

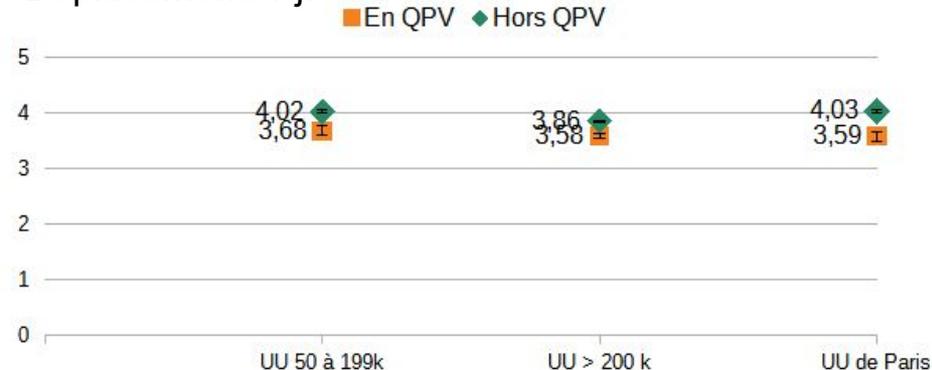
	Tailles d'Unités Urbaines					
	50 à 200k hab.		≥ 200k hab.		Île de France	
	En QPV	Hors QPV	En QPV	Hors QPV	En QPV	Hors QPV
<i>Personnes</i>	2 892	33 573	8 051	115 186	2 247	19 152
<i>Déplacements</i>	11 304	139 434	31 383	468 464	9 333	83 788

Mobilité des habitants des QPV – quelques chiffres issus des EMC²

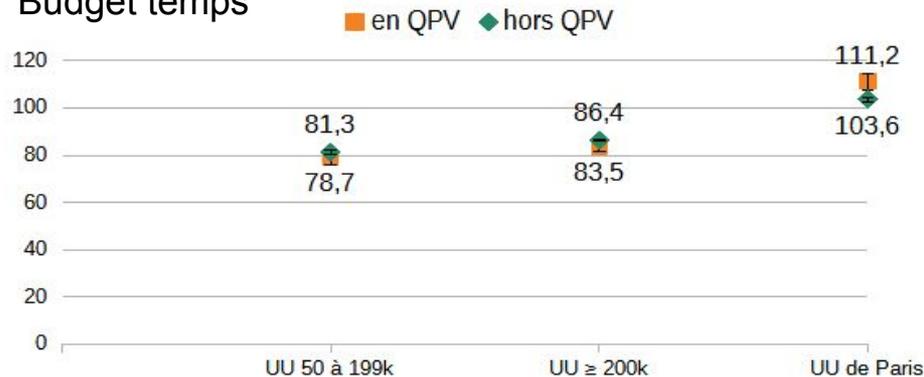
Taux d'immobiles



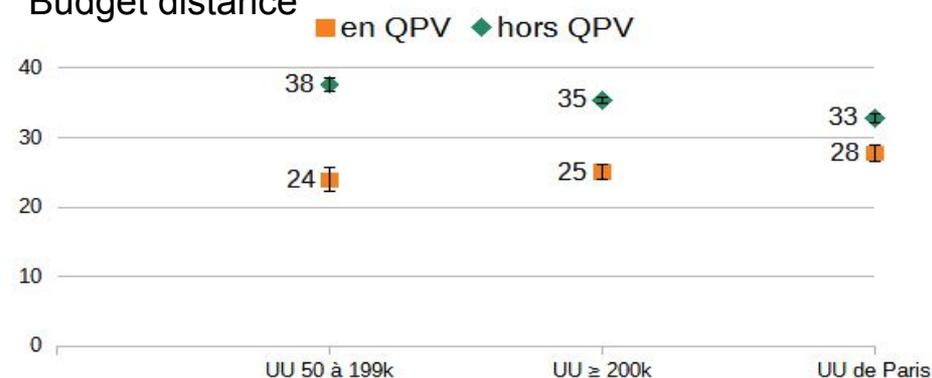
Déplacements / j.



Budget temps

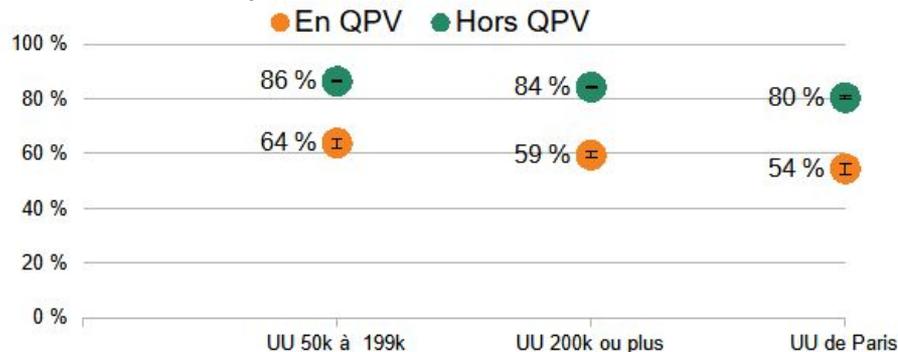


Budget distance

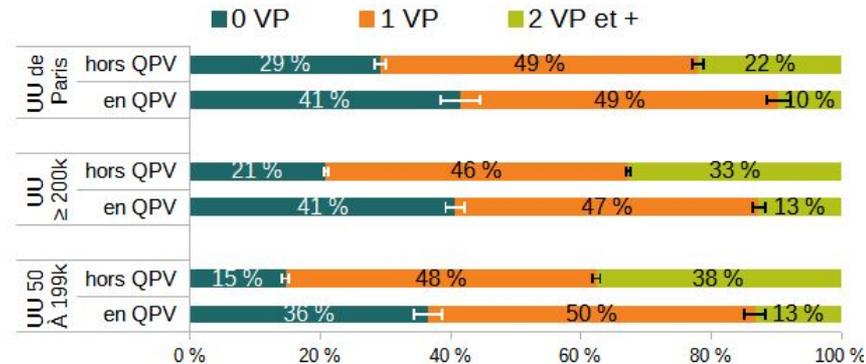


Mobilité des habitants des QPV – quelques chiffres issus des EMC²

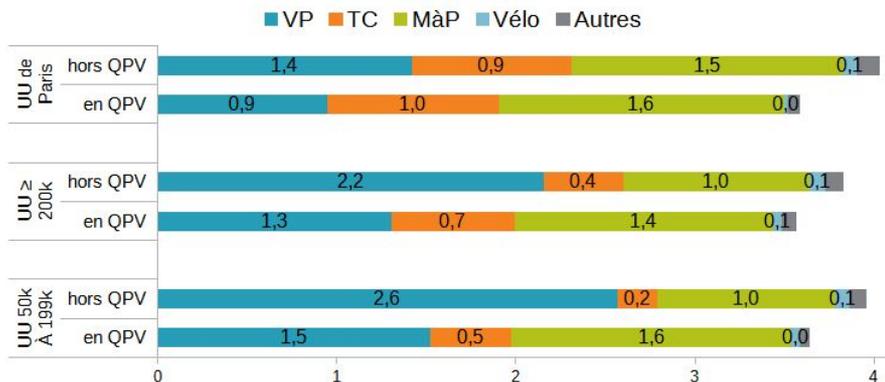
Possession du permis



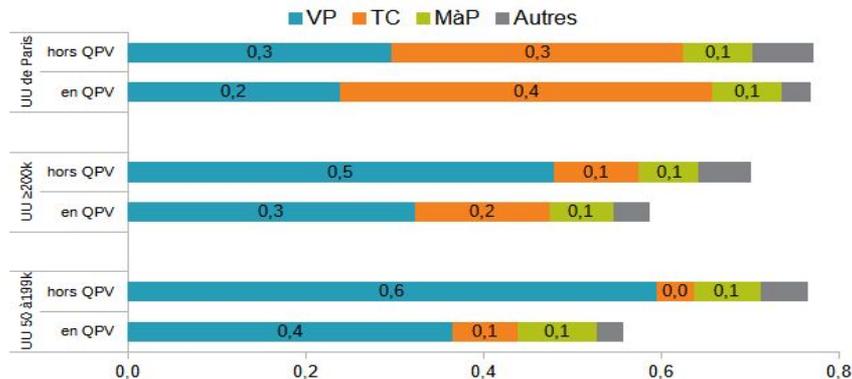
Motorisation



Déplacements par mode, tous motifs



Déplacements domicile-travail



Faible motilité comme vecteur d'exclusion sociale

Motilité :

Ce qui permet à une personne d'être mobile

- Les conditions de mobilité
- Les compétences et les connaissances
- Les aspirations individuelles

- Différentiel de motilité => exclusion sociale :
 - Difficultés à accéder aux activités et services pertinents (Kloppenburger, 2020)
 - « a crucial dimension of unequal power relations » (Hannam et al., 2006).

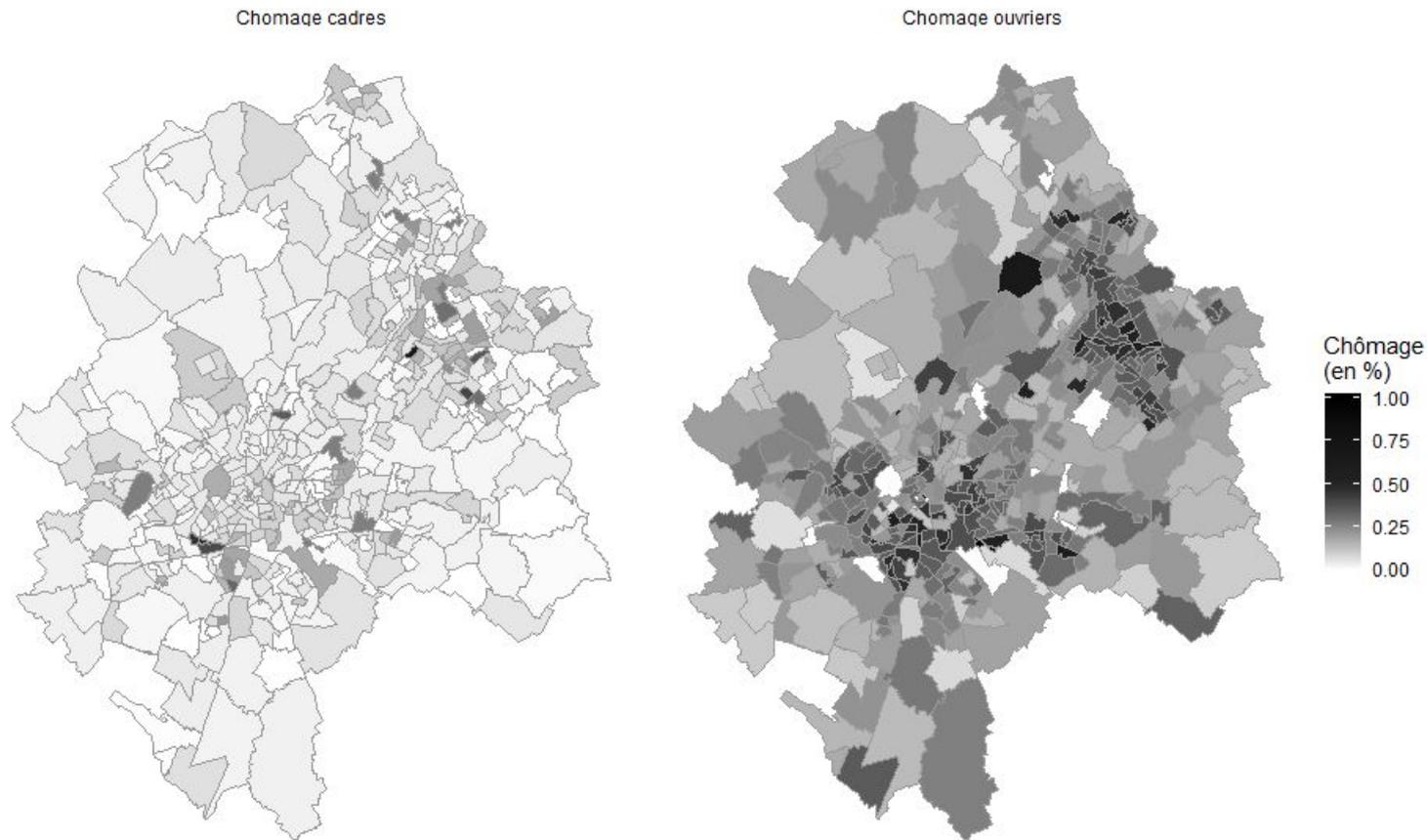
Rôle des « Social networks »

Urry (2007, 2012)

Pour participer à la société, un individu doit pouvoir créer et entretenir différents réseaux sociaux de travail, familiaux ou de loisirs qui supposent

- *un **niveau de mobilité d'autant plus élevé***
- *que **les nœuds de ces réseaux sont dispersés spatialement***

L'exemple de l'accès à l'emploi - concentration du chômage ouvrier



Dispersion des emplois peu qualifiés

Wenglenski (2004)
Hubert, Delisle (2010)
Fol(2010)

Hu (2010)
Ihlanfeldt (1994)
Kain (1968)

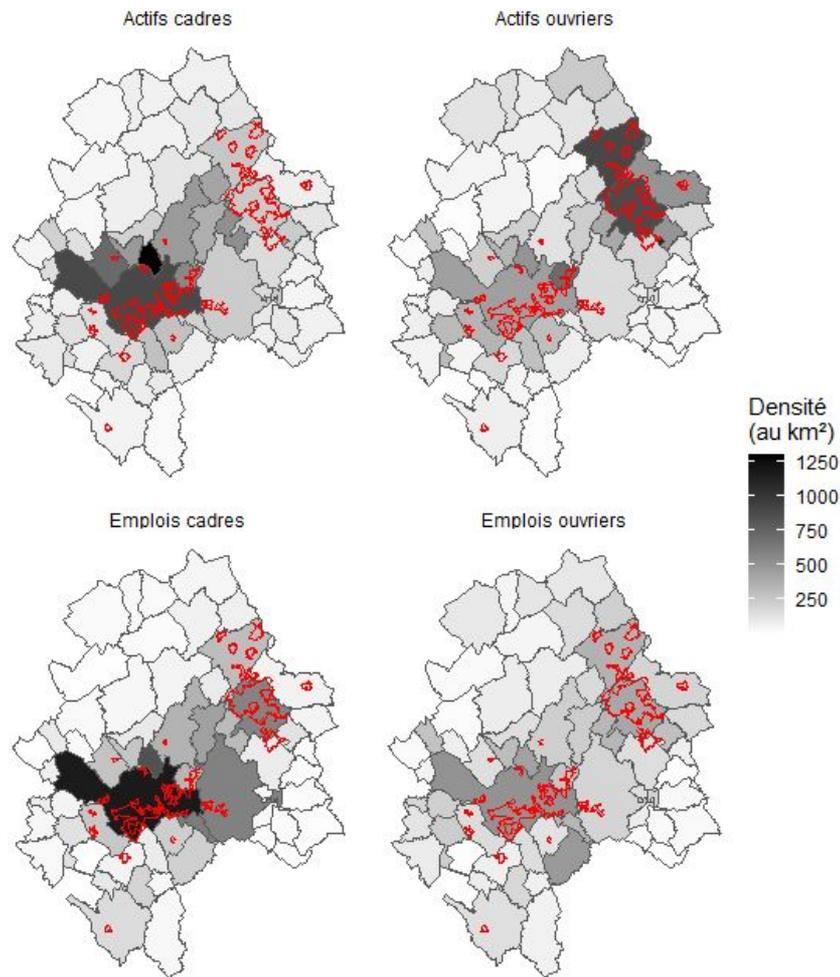
Grengs (2010)
Blumenberg, Manville
(2004)
Bauder (2000)

« spatial mismatch »

- Choix de lieu de vie contraint pour les précaires
- Dispersion des lieux d'emplois

ou « modal mismatch »

- Faible accès à la voiture
- Lieux d'emplois inaccessibles en TC car dispersés



SÉQUENCE 1. COMPRENDRE



Questions / Réponses
et synthèse conclusive des différents échanges

Pierre Taillant
Économiste à l'ADEME

SÉQUENCE 2. AGIR

Quels leviers d'action mobiliser ?

Arthur Le Moal

Responsable des Affaires Institutionnelles à la Direction des Affaires Publiques chez Transdev.
Étude « Quartiers populaires et politiques de mobilités : enjeux et retours d'expériences locales »
menée en collaboration avec France Urbaine et AdCf, janvier 2021

1/ La poursuite du désenclavement des quartiers

2/ Les freins à la mobilité des habitants des QPV

3/ Mobilité et parcours vers l'emploi

4/ La coopération entre acteurs

5/ Des bonnes pratiques misent en lumière : Ex de Saint-Etienne

Quartiers populaires et politiques de mobilités : enjeux et retours d'expériences locales

Janvier 2021



Conçue comme un guide, l'étude dresse un panorama des défis spécifiques aux quartiers prioritaires, et met en lumière les initiatives portées par dix communautés et métropoles.

AdCF
INTERCOMMUNALITÉS
DE FRANCE

FRANCE
URBAINE
MÉTROPOLIS, AGGLO et GRANDES VILLES

transdev
the mobility company

SÉQUENCE 2. AGIR

Focus sur les transports publics

Noémie Vuillat

Directrice Pilotage et attractivité du réseau, Tisséo Collectivités – Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'Agglomération Toulousaine



Desservir les quartiers prioritaires de la ville

12/10/2021

Engagement de Tisséo Collectivités

Un projet mobilités engagé pour les quartiers prioritaires de la ville



PROJET MOBILITÉS
2020 - 2025 - 2030

Desservir les quartiers prioritaires de Toulouse, Colomiers, Blagnac, Cugnaux et Muret

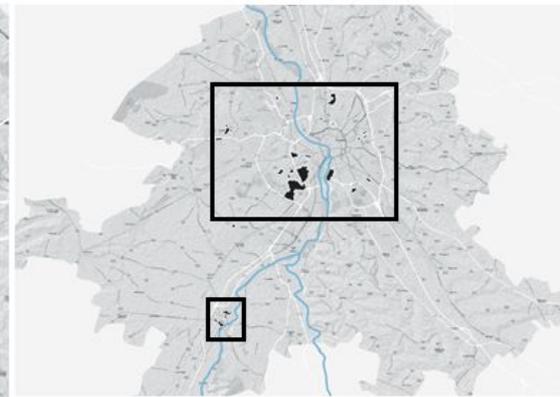
Améliorer l'accessibilité et la desserte des zones économiques

Mettre en place une tarification adaptée aux usagers

18 QPV sur le ressort territorial

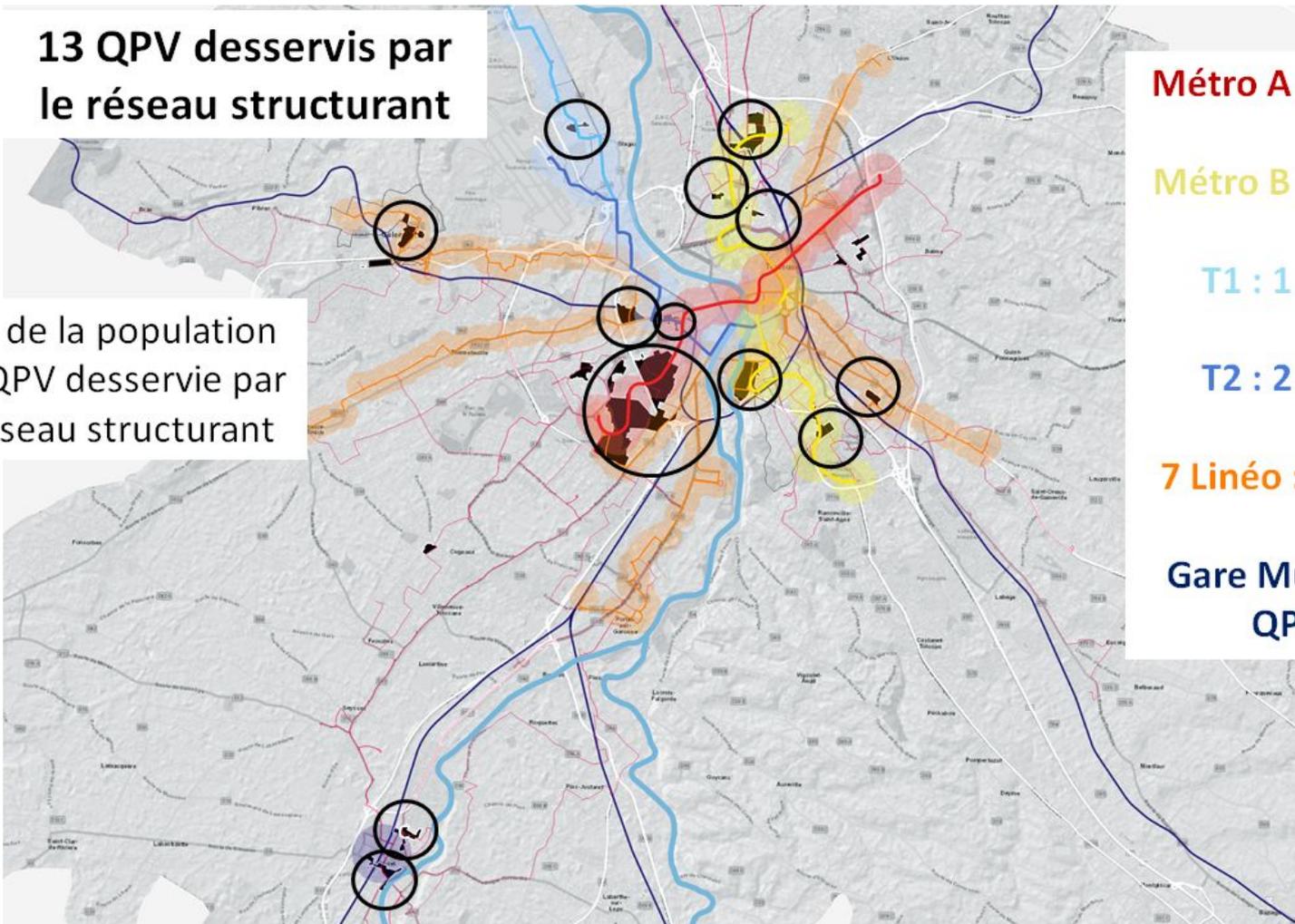
16 sur Toulouse Métropole
*60 000 habitants : 8,3% de
la Métropole*

2 sur Muret
*4 900 habitants : 19% de la
population communale*



13 QPV desservis par le réseau structurant

90% de la population des QPV desservie par le réseau structurant



Métro A : 2 QPV

Métro B : 5 QPV

T1 : 1 QPV

T2 : 2 QPV

7 Linéo : 6 QPV

Gare Muret : 2 QPV

**En 2024, 15 QPV
desservis par le réseau
structurant**

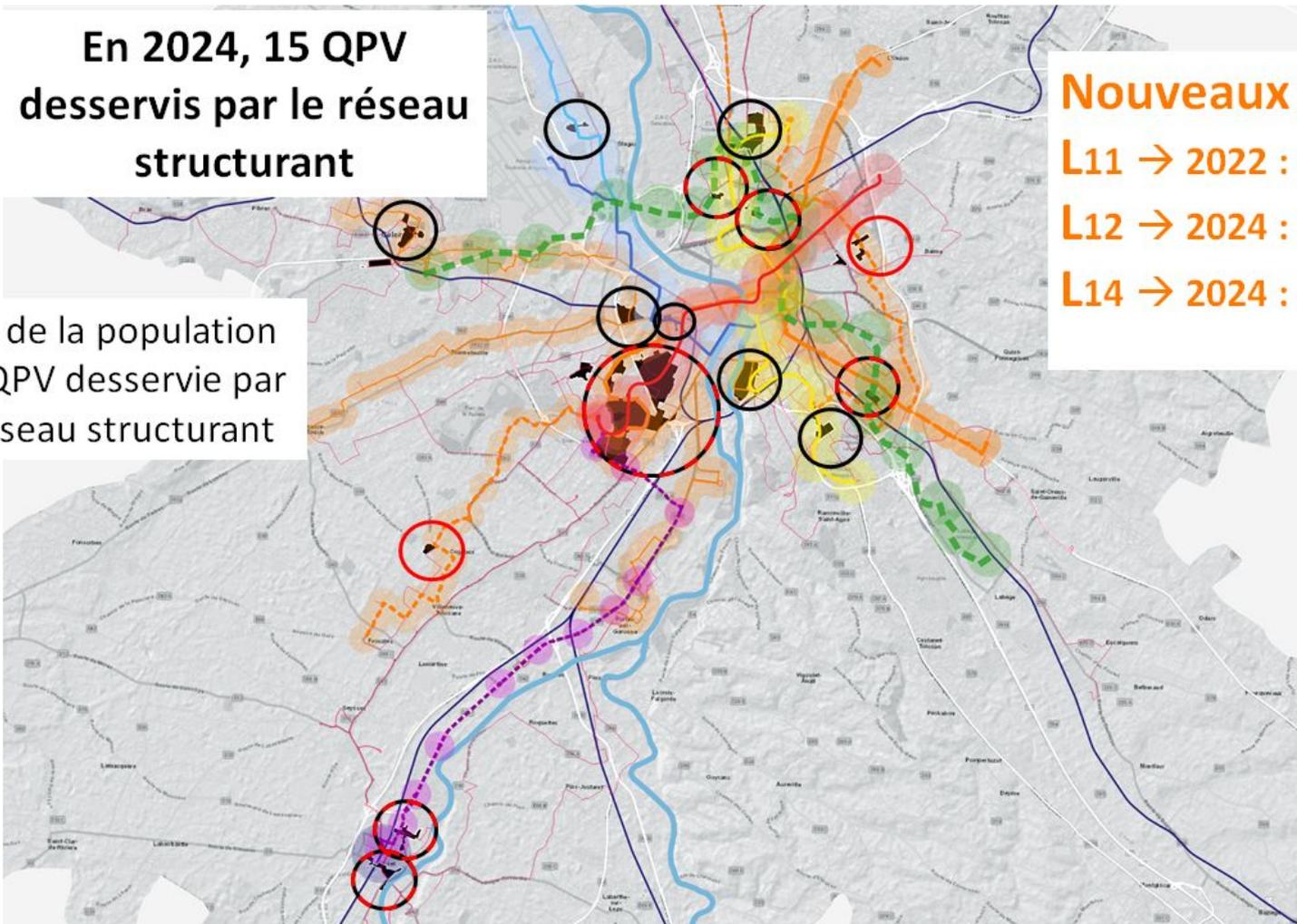
**94% de la population
des QPV desservie par
le réseau structurant**

Nouveaux LINEO

L11 → 2022 : 1 QPV

L12 → 2024 : 1 QPV

L14 → 2024 : 1 QPV



Un exemple de desserte de QPV : Bagatelle



- **Une bonne couverture en transports en commun**

- 40% des emplois de la Grande Agglomération Toulousaine (Scot) à moins de 20 minutes
- 84% des emplois de la Grande Agglomération Toulousaine (Scot) à moins de 30 minutes

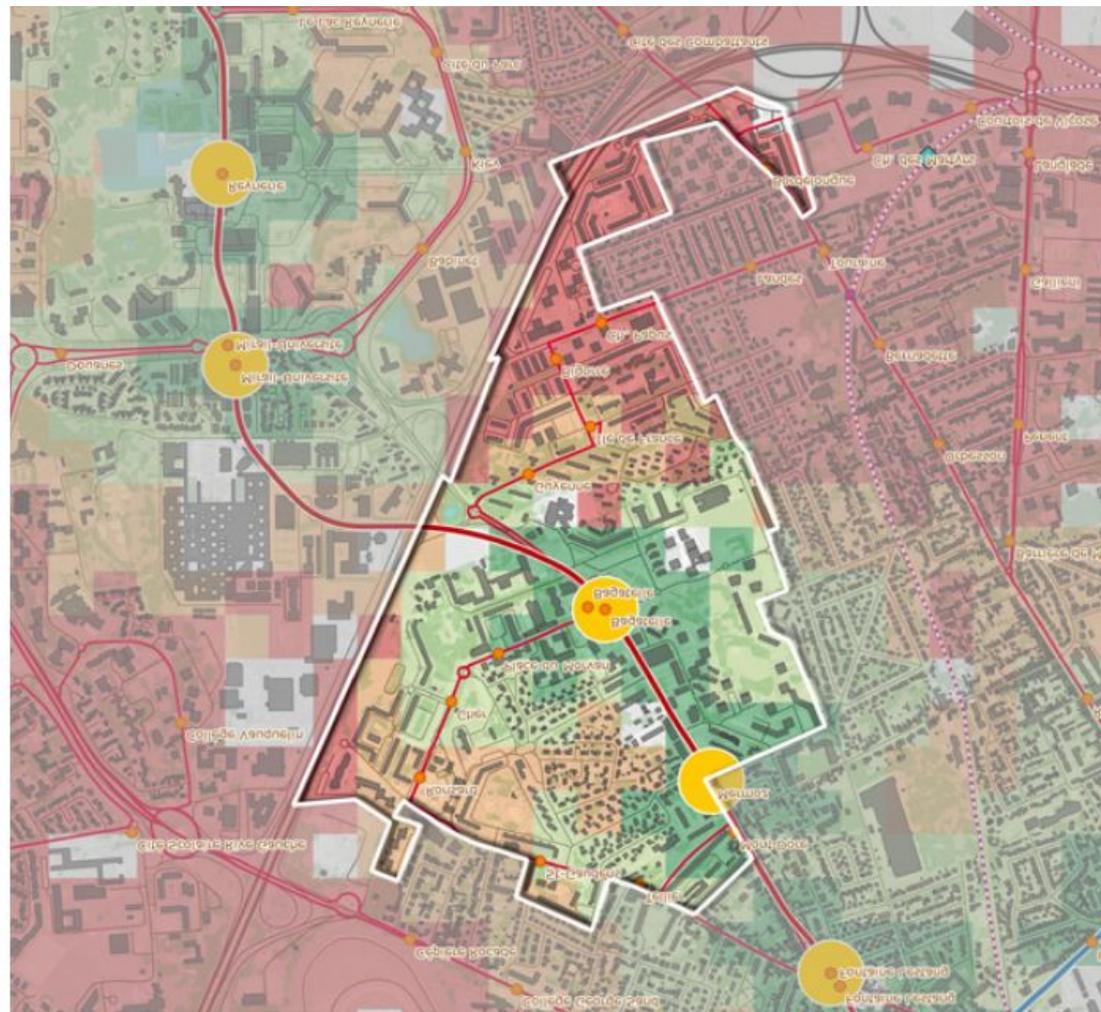
- **Mais une influence du métro limitée par les discontinuités piétonnes et les coupures urbaines**

- Accompagner l'arrivée des transports en communs et leur accessibilité
- Renforcer le sujet mobilité dans les actions de politique de la ville

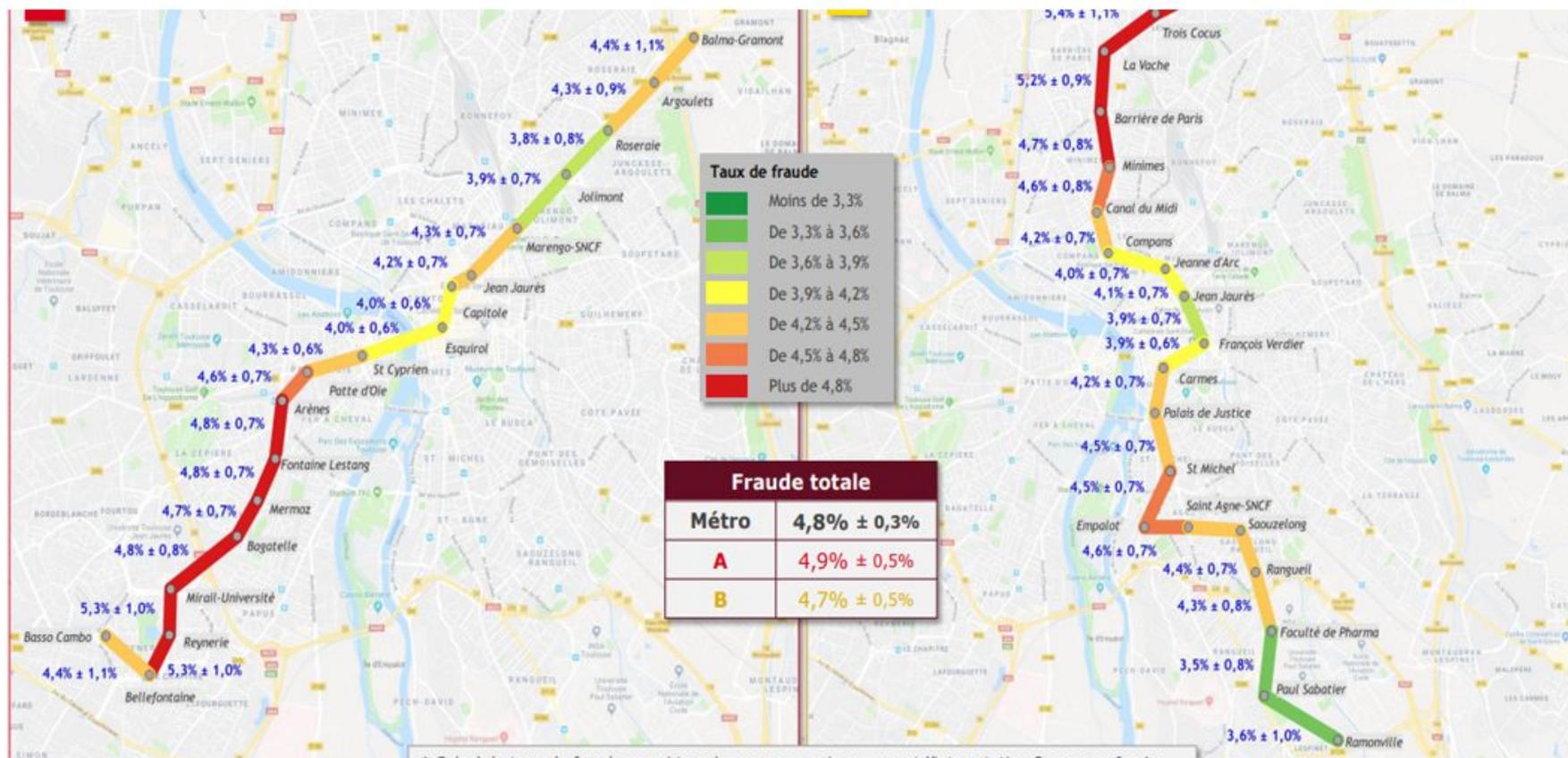
Un exemple de desserte de QPV : Bagatelle

Temps de marche à pied à partir des arrêts de transport urbain (4km/h)

- Moins de 5 minutes
- De 5 à 10 minutes
- De 10 à 15 minutes
- Plus de 15 minutes



Un taux de fraude plus marqué dans les QVP



Une tarification adaptée aux usages

- **Depuis juillet 2017, une tarification solidaire avec des tarifs en fonction de l'âge et/ou des ressources de chacun.**
 - Publics cibles : les jeunes de moins de 26 ans, les demandeurs d'emploi, les retraités et seniors et les personnes en situation de handicap,
 - des tarifs pour les abonnements mensuels et annuels avec 70 % et 80 % de réduction et des tickets 10 déplacements à tarif réduit,
 - la gratuité pour les revenus les plus faibles,
- **Un partenariat avec les associations à vocation sociale pour faciliter les déplacements des publics précaires : 1 déplacement Asso + à 1,06€ TTC**



tisseo-collectivites.fr



SÉQUENCE 2. AGIR

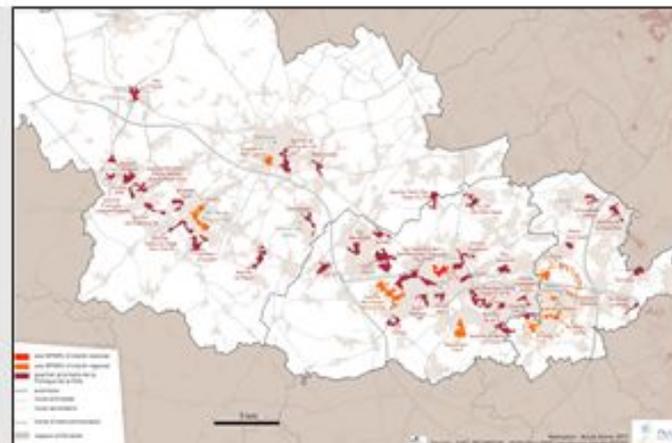
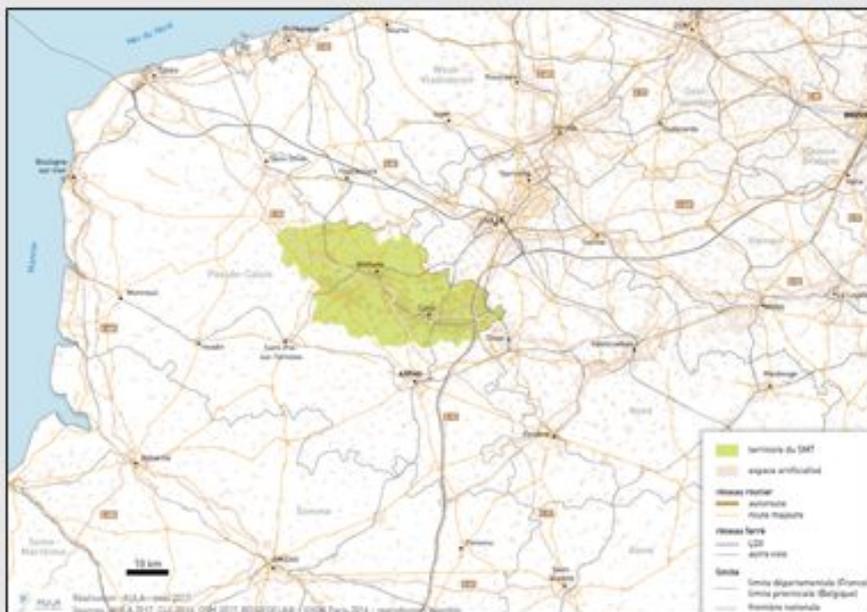
Focus sur les transports publics

Jean Christophe Gehin

Directeur de Transdev Artois Gohelle qui exploite le réseau Tadao pour le compte du SMTAG (syndicat mixte artois gohelle)

LA POLITIQUE DE LA VILLE CHEZ TADAO

- 15,4% des QPV de France métropolitaine se situent en Hauts-de-France
- 23% des QPV de la région se situent sur le Pôle Métropolitain de l'Artois



LE TERRITOIRE TADAO

- 150 communes
- 650 000 habitants
- 46 QPV répartis sur la CALL (22), la CAHC (12) et la CABBALR (15)
- 108 405 habitants soit 16,6 % de la population du territoire

LA POLITIQUE DE LA VILLE CHEZ TADAO

- Priorité dans notre mission de service public : rendre la **mobilité accessible à tous**
- Connaître les **freins à la mobilité** des habitants des QPV pour **adapter l'information, favoriser l'appropriation** de l'offre et **l'apprentissage** de la mobilité



**Faire de la mobilité un vecteur de mobilité sociale
et de réduction de la pauvreté**

EXPÉRIMENTATION SUR 3 QPV AVEC L'AGENCE POP



**Blum-Salengro-109
(Liévin)**



**Nouméa
(Rouvroy)**



**Terre Noeue
(Nœux-les-Mines)**



EXPÉRIMENTATION SUR 3 QPV AVEC L'AGENCE POP

- Blum-Salengro-109 à Liévin : identification d'un non désir de mobilité
➔ **Inciter à la découverte du réseau et de nouvelles destinations par le jeu**
- Nouméa à Rouvroy : mobilité et accès à l'emploi
➔ **Tester et prototyper des modalités de partenariat avec les entreprises pour encourager l'intermodalité sur les trajets domicile-travail et les faire découvrir**
- Terre Noeue à Nœux-les-Mines : les canaux de distribution
➔ **Faciliter l'accès à la billettique, aux abonnements et simplifier le parcours client des demandeurs d'emploi**

SÉQUENCE 2. AGIR

Focus sur l'accès à la conduite - leviers et solutions

Pascale Scalliet

Animatrice de réseau de solidarité, référente mobilité départementale de la Loire
Secours Catholique

PERMIS DE REUSSIR



ENSEMBLE,
CONSTRUIRE
UN MONDE JUSTE
ET FRATERNEL

Délégation Loire

CONTEXTE & HISTOIRE DE LA VALLEE DU GIER

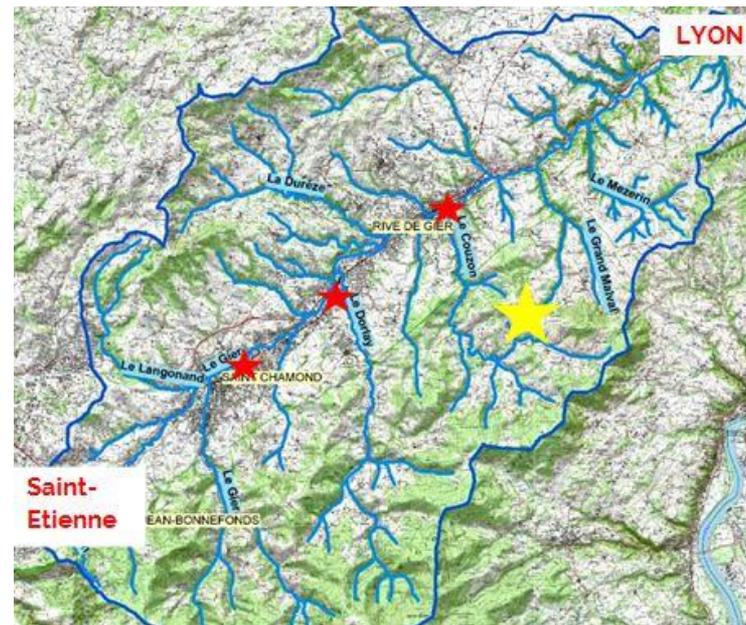


22 communes

3 cantons

- Grand-Croix
- Rive de Gier
- Saint Chamond (troisième agglomération du département de la Loire)

90 000 habitants environ



CONSTATS

MOBILITE ET EMPLOI DES JEUNES : LE PERMIS DE CONDUIRE

QUELQUES ELÉMENTS NATIONAUX CHIFFRÉS

- Difficile pour 49% des jeunes
- Âge moyen d'obtention : 19 ans.
- Nombre d'heures nécessaires : 31 heures en moyenne
- Budget initialement prévu est dépassé pour 56% des jeunes
- Attente des jeunes recalés : 3 mois ou plus pour repasser l'examen pratique et plus d'un quart ont attendu au moins 5 mois.



UNE SOLUTION

LA CONDUITE SUPERVISEE :

Pourquoi ?

Comment ?



RESULTATS

15

PERMIS

DE CONDUIRE

obtenus en 3 ans !

Double réussite : 100 %



CE QU'ILS EN DISENT...



SÉQUENCE 2. AGIR

Focus sur les mobilités actives

Sophie Verdellet

Cheffe de projet Vélo expresS, AF3V

Webinaire « Tous Mobiles » Épisode 6 : Quelles solutions dans les quartiers prioritaires de la ville ?
Focus sur les mobilités actives



Sophie Verdellet
Cheffe de projet Vélo expressS

L'AF3V en bref

- Association d'**usagers** depuis 1997
- 3 orientations stratégiques :
 - Sensibiliser et informer sur les besoins des usagers
 - Interpeler les élus et valoriser l'expertise d'usage
 - Promouvoir l'écomobilité inclusive grâce au voies vertes
- Vous avez dit « voies vertes » ?



Le projet Vélo express

un dispositif en faveur de l'écomobilité inclusive



15 ateliers depuis 2019

150 personnes orientées

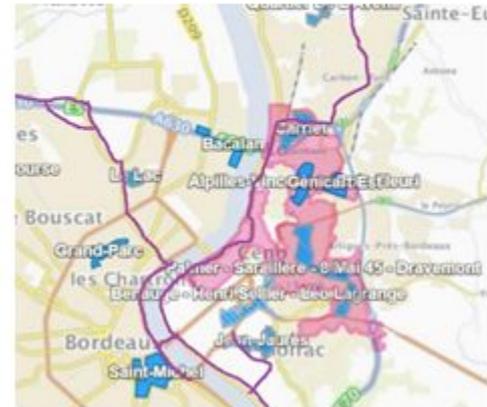
+ de 90% de femmes



Le projet Vélo express



1. Favoriser l'insertion socio-professionnelle des personnes en situation de précarité



Le projet Vélo express



2. Accompagner un changement de comportement de mobilité



Le projet Vélo expresS



3. Améliorer le réseau des véloroutes et voies vertes



SÉQUENCE 2. AGIR

Focus sur l'accompagnement - leviers et solutions pour encourager la mobilité
des femmes dans les QPV

Laurent Giraud

Directeur de France Médiation, Membre du Conseil National des Villes

Les marches exploratoires de femmes : ➤ Pourquoi ?

PROJETS
& ETUDES

- Près d'une femme sur quatre est en situation de pauvreté dans les quartiers politique de la ville (QPV)
- 47% des femmes habitants des QPV sont inactives
- Près d'1 femme sur 3 éprouve un sentiment d'insécurité dans son quartier (contre moins d'une femme sur 5 hors QPV) et 10% d'entre elles ont été victimes de violences physiques ou sexuelles.



Les marches exploratoires de femmes :

➤ Objectifs

- Renforcer la place des femmes dans l'espace public et la démocratie participative locale
- Améliorer, par des changements concrets, l'environnement urbain des quartiers prioritaires
- Elaborer un diagnostic partagé entre habitantes et professionnels sur les usages différenciés des espaces publics en fonction du genre
- Renforcer la mixité des usages des espaces publics du quartier



Les marches exploratoires de femmes : Qu'est-ce que c'est ?

- Méthode permettant aux habitantes de circuler dans les espaces publics pour analyser les causes sociales et urbanistiques de l'insécurité et des pratiques d'évitement,
- Expertise d'usage conduite par des groupes de femmes résidant dans un quartier, en lien avec les instances locales concernées (Ville, Bailleurs sociaux, Préfectures, Directions départementales de la cohésion sociale, Police, CAF, Partenaires associatifs.....),
- Outil de participation des habitantes à l'amélioration du cadre de vie par l'implication des femmes qui analysent et formulent des propositions,
- Intervention en complément des diagnostics en marchant de la gestion urbaine de proximité puisqu'elle recherche la participation effective des habitantes (en y apposant des « lunettes de genre »),



Les marches exploratoires de femmes :

➤ Les clefs de réussite du projet

- Un engagement politique de la Ville et des acteurs locaux
- Une communication large du projet à l'ensemble des associations du territoire
- Une démarche pro-active de mobilisation des habitantes et l'entretien de cette mobilisation tout au long du projet (réunions régulières à organiser)
- La prise en compte des préconisations des marcheuses et le suivi de ces préconisations
- L'assurance d'une libre parole des femmes tout au long du projet et lors de la restitution



Les marches exploratoires de femmes :

➤ Les impacts visés

- Le renforcement du lien social au sein du quartier :
 - Redécouverte du quartier
 - Lien social créé entre des habitantes qui ne se connaissaient pas
 - Décloisonnement de groupes de cultures différentes
- Renforcement de l'estime de soi des habitantes.
- Mobilisation d'habitantes jusque là « invisibles » des institutions.
- La création de collectifs d'habitantes souhaitant s'engager pour leur quartier (plusieurs projets d'associations d'habitantes en cours)
- Une meilleure interconnaissance entre les élu.e.s et les habitantes
- Une montée en compétence des femmes, en particulier celles formées à la prise de parole en public.
- La prise en compte des préconisations des femmes



Les marches exploratoires de femmes :

➤ La Méthode

Les 6 étapes d'un projet de marches exploratoires

- La formation des équipes locales à la méthodologie du projet (4 jours).
- La préparation des marches : mobilisation des partenaires locaux et des marcheuses, définition du parcours de la marche (exercice de cartographie sociale)
- La réalisation des marches exploratoires : 3 marches au minimum, sur le même trajet, à différents moments de la journée (journée, soirée).
- L'élaboration du rapport : analyse des constats et des préconisations faits de manière collective par les habitantes et rédaction d'un rapport détaillé et étayé (par des photos notamment).
- La marche de restitution avec les décideurs (élu-e-s, services municipaux, bailleurs, transporteurs...)
- La mise en place d'une instance de suivi des préconisations.



Les marches exploratoires de femmes :



➤ Exemples de Problèmes identifiés

- Les Incivilités
- Défauts de l'aménagement urbain et accessibilité
- L'occupation non mixte des espaces
- La délinquance
- ...

Les marches exploratoires de femmes :

➤ Exemples de solutions proposées

PROJETS
& ETUDES

- Campagne sensibilisation sur les déchets et le tri sélectif, amélioration du système de ramassage des encombrants/ordures.
- Amélioration de l'éclairage public et de la signalisation,
- Transports : nouveaux arrêts de bus, pédibus, faciliter la mobilité.
- Aménagement des espaces verts (taille des arbres, table et bancs publics, habillage des arbres).
- Aménagement des terrains vagues qui favorisent le squat.
- Création d'équipements sportifs/culturels mixtes et intergénérationnels

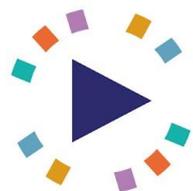


SÉQUENCE 3. CONCLUSION



Questions / Réponses
et synthèse conclusive des différents échanges

Pierre Taillant
Économiste à l'ADEME



Webinaires
de la mobilité solidaire

**Tous
Mobiles**

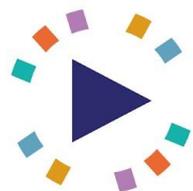


LE PROCHAIN RENDEZ-VOUS

ÉPISODE #7

Quelles solutions pour
une mobilité durable
pour tous ?

MARDI 7 DÉCEMBRE 2021
14H À 15H30



Webinaires
de la mobilité solidaire

**Tous
Mobiles**

REVOIR LES WEBINAIRES EN REPLAY



- **Sur le site « TOUS MOBILES »**

<https://tousmobiles-kit.com/voir-les-replays>

-
- **Sur les chaînes Youtube du LMI et de France Mobilités**