

**Bilan Cycle 2
PROMOTION
Simone VEIL
2024**

Ma Région | avancer, partager

bourgognefranchecomte.fr



Table des matières

Eléments de contexte	3
● Définition du Dialogue Structuré Jeunesse :	3
● Historique du Dialogue Structuré Jeunesse	3
● Des origines européennes.....	3
● Une déclinaison française	3
● Un Dialogue Structuré Jeunesse Bourgogne-Franche-Comté : Ma Région pour demain	3
● Ma Région pour demain, cycle 2	4
● Un pilotage quadripartite.....	4
● Les mobilités, une thématique plébiscitée.....	4
● Un deuxième cycle de 12 mois.....	4
● Des modes de participation différenciés.....	4
● En quelques chiffres :	6
● Une double ambition concrétisée	7
● Un temps fort de synthèse.....	7
Enseignements	8
● Bilan :	8
● Perspectives :	8
Remerciements	9
Préconisations :	10
TRAINS - BUS & CARS.....	10
DANS LES VILLES DE TAILLE MOYENNE / PETITE, et notamment en ZONE RURALE.....	10
INTERMODALITE	11
AIDES FINANCIERES	11
COMMUNICATION	11
MOBILITES ALTERNATIVES.....	12
ACTIVES / VERTES	12
COVOITURAGE.....	12
AUTOPARTAGE & AUTRES SOLUTIONS	12
ACCESSIBILITE	13
CAS PARTICULIERS TERRITORIAUX.....	14



Simone Veil a consacré sa vie à la paix et à l'unité européenne. Première présidente élue du Parlement européen en 1979, elle a porté l'espoir d'une Europe ouverte aux jeunes générations, fondée sur la solidarité et la liberté. Son engagement rappelle à la jeunesse l'importance de défendre les droits, l'égalité et la mémoire pour construire un avenir commun. Figure de courage et d'humanité, elle incarne une Europe tournée vers la tolérance et la démocratie. Cette année 2024 étant une année d'élection européenne, cette deuxième édition de Ma Région pour demain lui est dédiée.

Eléments de contexte

☉ Définition du Dialogue Structuré Jeunesse :

Le dialogue structuré est une méthode de co-construction des politiques publiques, ayant pour objectif de **favoriser la participation citoyenne des jeunes**, afin d'accroître leur efficacité et leur légitimité.

Les principes du dialogue structuré sont les suivants : un co-pilotage du processus, des modalités de consultations pertinentes, un calendrier cyclique, des attendus définis et un sujet de débat précis.

☉ Historique du Dialogue Structuré Jeunesse

☉ Des origines européennes

Le concept de dialogue structuré fait son apparition pour la première fois au niveau européen à travers l'adoption de la Stratégie de l'Union européenne pour la jeunesse le 28 novembre 2009. L'objectif est simple : **associer les jeunes à la co-construction des politiques publiques**.

Un mois plus tard, le traité de Lisbonne vient consacrer cette ambition en précisant dans son article 165 que l'UE vise « à encourager la participation des jeunes à la vie démocratique de l'Europe ».

Depuis 2011, cet engagement s'incarne concrètement au niveau européen à travers la mise en place d'un cycle de consultation renouvelé tous les dix-huit mois. En 2014, la thématique de la « participation politique des jeunes » est mise au débat au niveau européen et 40 000 jeunes expriment leur volonté de rendre les processus de décision plus ouverts et transparents. Les propositions issues de cette consultation vont constituer la base d'une **résolution du conseil de l'UE** qui est adoptée le 23 novembre 2015.

Elle invite les 28 Etats-membres à **mettre en place au niveau le plus approprié des stratégies pour assurer la participation politique des jeunes** en s'inspirant du dialogue structuré européen.

☉ Une déclinaison française

La loi Égalité et Citoyenneté du 27 janvier 2017 confie aux Régions un rôle de « cheffe de file » en matière de politique jeunesse et consacre le concept de dialogue structuré dans son article 54. Dès lors, **les collectivités régionales ont la possibilité de mettre en place sur leurs territoires le processus de dialogue structuré selon leurs propres modalités** du fait que les différents textes juridiques évoqués ne revêtent pas un caractère contraignant.

☉ Un Dialogue Structuré Jeunesse Bourgogne-Franche-Comté : Ma Région pour demain

Le 17 décembre 2021, la Région Bourgogne-Franche-Comté vote son plan de mandat dans lequel figure **comme priorité l'installation d'un « cadre permettant à la jeunesse d'interagir avec la collectivité régionale et de coconstruire des politiques publiques dédiées »**. S'appuyant sur les travaux du CESER et plus précisément sur le rapport « Jeunes et politiques publiques : osons ensemble ! », **le Conseil régional décide de mettre en place un dialogue structuré en Bourgogne-Franche-Comté qui prend le nom de « Ma Région pour demain »**.

Un premier cycle est alors organisé sur un calendrier de 18 mois découpé en deux grandes phases :

- D'une part, un temps de consultation directe auprès des jeunes de juillet 2022 à juin 2023 qui aboutit à la formulation de 50 préconisations.
- D'autre part, un temps de valorisation de cette consultation de juillet 2023 à décembre 2023 qui se traduit par un travail conduit en interne au Conseil régional avec l'ensemble des directions concernées pour apporter un éclairage technique aux 50 préconisations.

● Ma Région pour demain, cycle 2

Fort de la réussite encourageante du premier cycle, la Région Bourgogne-Franche-Comté a décidé de poursuivre et d'amplifier la démarche *Ma Région pour demain* avec un **deuxième cycle**. Les objectifs sont demeurés inchangés : **permettre aux jeunes de s'investir dans la vie citoyenne**, de partager leurs idées et de dialoguer directement avec les élus-es régionaux.

● Un pilotage quadripartite

Pour cette 2^e édition, le **CRAJEP** (Comité régional des associations de jeunesse et d'éducation populaire) a occupé une place plus centrale. Fort de son réseau associatif de terrain, il a joué un rôle clé pour mobiliser des jeunes de tous horizons et garantir la diversité des profils représentés.

Aux côtés du CRAJEP, le copilotage a continué de regrouper les trois autres acteurs initiaux :

- La **Région Bourgogne-Franche-Comté**, initiatrice et garante de la démarche, en appui méthodologique et logistique ;
- **Info-Jeunes BFC** (Centre Régional d'Information Jeunesse), en soutien technique ;
- La **DRAJES** (Délégation régionale académique à la jeunesse, à l'engagement et aux sports), apportant son soutien institutionnel et financier.

Ce mode de gouvernance a permis de combiner expertise institutionnelle et ancrage de proximité. La Région et l'État seuls ne peuvent mobiliser durablement les jeunes ; ce sont les associations locales, coordonnées par le CRAJEP, qui rendent possible l'adhésion, l'implication et la continuité de la démarche. Cette alliance constitue la force du Dialogue Structuré Jeunesse en Bourgogne-Franche-Comté : un dispositif **co-piloté, partagé et enraciné dans le territoire**.

● Les mobilités, une thématique plébiscitée

Initialement, le dialogue structuré a été imaginé comme un outil de consultation des jeunes uniquement sur les politiques dites « jeunesse ». Considérant que la parole des jeunes est légitime sur l'ensemble des politiques publiques, le choix a été fait de les consulter sur une thématique transversale qui concerne l'ensemble de la population, et largement plébiscitée par les jeunes du 1^{er} cycle : les mobilités.

Cela a permis d'ouvrir un débat riche sur un enjeu quotidien pour les jeunes : transports en commun, accessibilité des trains, cars et bus, covoiturage, autopartage, mobilités douces ou encore transport à la demande. Les jeunes ont souligné les difficultés réelles en matière de coûts, de fréquence des services, d'accessibilité territoriale et de lisibilité de l'information. Leurs propositions traduisent une forte attente de solutions concrètes pour garantir une mobilité durable, équitable et inclusive.

● Un deuxième cycle de 12 mois

La 2^e édition de *Ma Région pour demain* s'est étalé sur un calendrier découpé en trois grandes phases :

- Un temps de préparation du cycle en fin d'année 2023,
- Suivi de la consultation directe auprès des jeunes de janvier 2024 à juin 2024 qui a abouti à la formulation de 37 préconisations,
- Conclu par un temps de valorisation de cette consultation de juillet 2024 à décembre 2024, avec un travail conduit en interne au Conseil régional pour apporter un éclairage technique aux préconisations.

● Des modes de participation différenciés

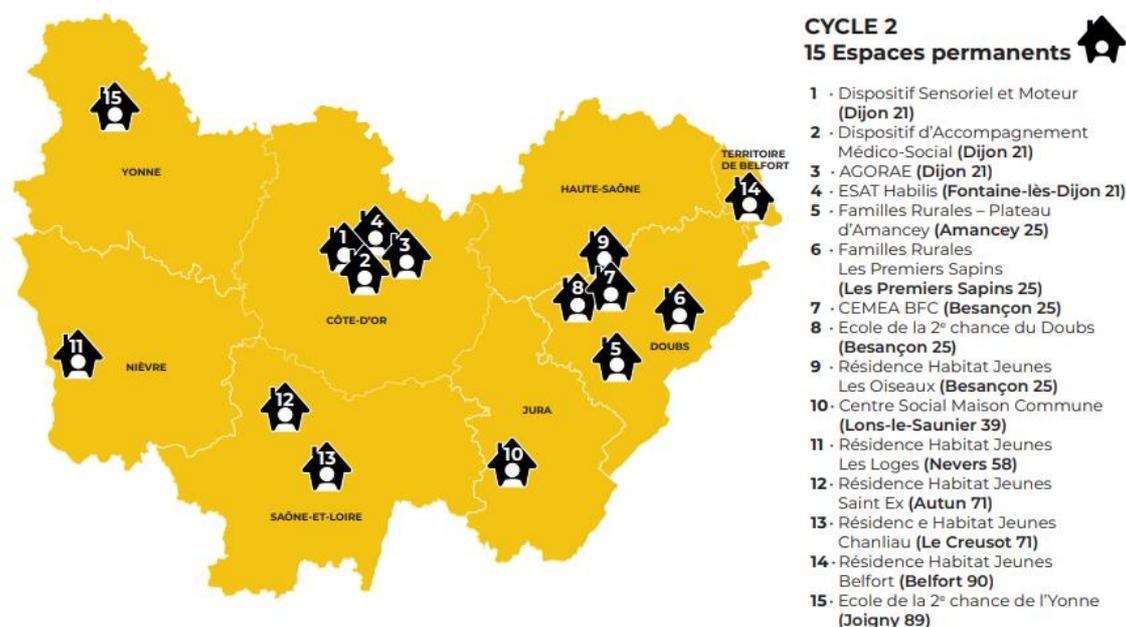
S'intéresser à la jeunesse, c'est reconnaître qu'elle est plurielle. Les jeunes partagent des expériences et des aspirations communes, mais leurs réalités quotidiennes diffèrent selon leur milieu social, leur statut (élève, étudiant, alternant, salarié, en insertion), ou encore leur lieu de vie.

Pour garantir la représentativité de la démarche et éviter l'écueil d'une participation socialement homogène, le choix a été fait d'**aller à la rencontre de toutes les jeunes**. Différents formats ont ainsi été imaginés : les **espaces permanents**, implantés dans la durée, et les **espaces volants**, plus ponctuels et souples.

Afin de faciliter les échanges et de toucher un large public, *Ma Région pour demain* s'est appuyée sur le tissu associatif existant. Plusieurs réseaux jeunesse affiliés au CRAJEP se sont mobilisés pour expérimenter la démarche en mettant en place un ou plusieurs espaces permanents : les CEMEA BFC, la FEBIA, la Ligue de l'Enseignement BFC, les PEP CBFC, la fédération régionale des Familles Rurales et l'URHAJ BFC.

Cette diversité associative a permis de s'adresser à des jeunes aux profils variés : stagiaires, étudiants, apprentis, salariés, jeunes en service civique ou en école de la deuxième chance, mais aussi jeunes en situation de handicap moteur ou mental.

Les **espaces permanents** ont constitué la forme d'engagement la plus forte, car ils ont permis d'accueillir les jeunes dans la durée à la participation et à l'engagement citoyen. Entre janvier et juin 2024, 15 espaces permanents répartis sur 7 départements de la région ont organisé 85 temps d'échanges, réunissant 180 jeunes. Ces rencontres ont été animées par des professionnel·les de l'éducation populaire, garants d'un accompagnement bienveillant et inclusif.



En parallèle et en complément, la possibilité était offerte à toute structure associative et/ ou groupe de jeunes souhaitant s'inscrire dans la démarche de constituer en son sein un « Espace volant ». Il s'agit ici de la mise en place ponctuelle ou répétée d'un atelier permettant à des jeunes sensibles à l'engagement politique ou à la thématique de participer.

Plusieurs structures issues du réseau du CRAJEP et de ses partenaires : Maisons de lycéens (via l'AROEVEN), Maison de Jeunesse et Culture (via la FRMJC), séjours SNU (via l'UFCV), missions locales... se sont mobilisées pour proposer cette forme de participation sous forme d'ateliers d'1h30 en moyenne.

L'ensemble de ces modes de participation a permis d'organiser 104 rencontres dans les 8 départements et ainsi recueillir la parole de 480 jeunes sur tout le territoire de Bourgogne-Franche-Comté.

🕒 En quelques chiffres :



Les « espaces permanents » et les « espaces volants » ont pu s'appuyer sur un ensemble documentaire constitué par les services du Conseil régional et le CRAJEP, à la fois pour expliciter la démarche du dialogue structuré mais aussi pour s'approprier l'échelon politique régional et la thématique des mobilités. Ces outils ont été mis à disposition des animateurs jeunesse et ont également permis de garantir une méthodologie commune (feuille d'émargement, support de présentation, format d'atelier type et format de compte rendu type). Ces documents sont tous accessibles sur la plateforme numérique dédiée à *Ma Région pour demain*, réalisée par Info-Jeunes BFC, pensée à la fois comme la porte d'entrée et la vitrine du dialogue structuré en Bourgogne-Franche-Comté.



☉ Une double ambition concrétisée

Ma Région pour demain poursuit un double objectif auprès des jeunes. L'objectif de **co-construction des politiques publiques** a été clairement affiché et s'est concrétisé avec **37 préconisations**, à destination des élu-es du Conseil régional, visant à améliorer concrètement les conditions de mobilité en Bourgogne-Franche-Comté : rendre les transports plus accessibles financièrement, mieux adaptés aux besoins quotidiens des jeunes, plus inclusifs et plus respectueux de l'environnement.

En parallèle de cet objectif participatif, la démarche a également permis de mener une véritable **opération de sensibilisation citoyenne** : les jeunes ont pu mieux comprendre le rôle et les compétences de la collectivité régionale, et saisir comment leurs propositions pouvaient s'inscrire dans une logique institutionnelle. L'ambition est de montrer à l'ensemble des participant-es que leur parole est légitime, qu'elle mérite d'être entendue et qu'elle peut influencer les choix politiques.

Enfin, au-delà du seul thème des mobilités, la démarche a contribué à renforcer la réflexion sur l'**engagement citoyen** au sens large : voter, participer aux débats locaux, rejoindre une association, un syndicat ou même un mouvement politique. Autant de formes d'implication qui, discutées au fil des rencontres, ont pu être réappropriées par les jeunes et perçues comme des leviers concrets pour agir sur leur avenir et celui du territoire.

☉ Un temps fort de synthèse

La clôture du cycle 2 de *Ma Région pour demain* a eu lieu à Besançon le 5 juin 2024. Elle a permis de réunir environ 60 jeunes issus des différents espaces permanents afin qu'ils puissent présenter les propositions travaillées par les uns et les autres, et continuer d'échanger collectivement sur les mobilités en BFC. Cela leur a permis d'affiner leurs réflexions et leurs propositions, et préciser ainsi **la formulation des 37 préconisations**.

Cette rencontre a constitué un temps fort et très apprécié dans la phase de mise en œuvre.



Elle a laissé place à une phase de valorisation du travail mené par les jeunes depuis juillet 2024. En effet les propositions des jeunes qui ont découlé de cette journée, ont pu être étudiées en interne au Conseil Régional par Michel NEUGNOT, vice-président du Conseil Régional en charge des mobilités, des transports scolaires, de l'intermodalité et des infrastructures et son service.

Un éclairage technique sur les 37 préconisations communiquées, et une classification selon des indicateurs de pertinence, faisabilité, temporalité, compétences est en cours de réalisation.

Des élus du Conseil Régional ont assisté à cette journée de rencontre, certains ont également pu participer à des ateliers au cours du cycle. Et l'ensemble du travail a été porté à connaissance des 100 élu.es régionaux.

Enseignements

☉ Bilan :

Le cycle 2 de Ma Région pour demain a confirmé la pertinence du Dialogue Structuré Jeunesse comme espace d'expression et de co-construction entre les jeunes et les institutions régionales.

En l'espace de **6 mois de concertation**, répartis sur les **8 départements de Bourgogne-Franche-Comté**, ce sont **15 espaces permanents** et plusieurs espaces volants qui ont permis l'organisation de **plus de 100 rencontres**, mobilisant environ **480 jeunes** aux profils variés. Ces échanges ont abouti à la formulation de **37 préconisations**, transmises aux services et aux élu-es de la Région.

La thématique des **mobilités** a suscité de nombreux échanges car elle touche directement la vie quotidienne des jeunes. Les discussions ont mis en lumière des enjeux très concrets : le coût souvent jugé trop élevé, des fréquences de service parfois insuffisantes, des difficultés d'accès dans certains territoires, ainsi qu'un besoin d'information plus claire et lisible. Derrière ces constats, les jeunes expriment une volonté forte de voir émerger des solutions accessibles, innovantes et durables, capables de garantir à toutes et tous une mobilité équitable et adaptée aux réalités du territoire.

Ce deuxième cycle a également renforcé la dynamique collective enclenchée lors du premier :

- Il a permis de **diversifier encore les publics** engagés, en intégrant des jeunes issus aussi bien de zones urbaines que rurales, et en favorisant l'inclusion de publics éloignés ;
- Il a mis en évidence la capacité des jeunes à **formuler des solutions réalistes**, ancrées dans leur vécu quotidien ;
- Il a souligné l'importance d'une **coopération étroite entre les espaces permanents et volants**, afin de croiser les regards et enrichir les propositions.

☉ Perspectives :

En termes de perspectives, le cycle 2 ouvre plusieurs pistes :

- **Renforcer l'articulation entre préconisations et politiques régionales** : les 37 propositions doivent être intégrées dans les réflexions de la direction Mobilités et faire l'objet d'un suivi clair, avec des indicateurs de faisabilité et de temporalité.
- **Améliorer la redevabilité** : il s'agit de donner un retour lisible aux jeunes sur la manière dont leurs propositions influencent réellement les politiques publiques.
- **Poursuivre l'élargissement de la participation** : de nouveaux acteurs associatifs, éducatifs et territoriaux devront être mobilisés pour consolider la diversité des jeunes représentées.

En définitive, ce cycle 2 confirme que Ma Région pour demain est non seulement un outil de concertation mais aussi un levier de transformation, qui rapproche les jeunes de la décision publique et favorise leur reconnaissance comme citoyens à part entière.

Il a démontré toute la pertinence et l'efficacité du Dialogue Structuré Jeunesse. Il a confirmé la capacité des jeunes à s'engager, à formuler des propositions concrètes et à enrichir les politiques régionales.

Fort de cette réussite, un **cycle 3** s'ouvre désormais, consacré à la **culture**. Celui-ci pourra capitaliser sur les méthodes et outils ayant fait leurs preuves (espaces permanents et volants, kit d'animation, restitution en livret et en plénière), tout en explorant un nouveau champ d'action essentiel pour la jeunesse et l'avenir de la région.

Remerciements

Le Comité Régional des Associations de Jeunesse et d'Education Populaire remercie l'ensemble des acteurs qui ont contribué de près ou de loin à la réussite de cette démarche :

- La Région Bourgogne-Franche-Comté, la Vice-présidente aux jeunesses, à la vie associative, la citoyenneté et la démocratie participative, Mme Sarah Persil, et le Vice-président aux mobilités, aux transports et infrastructures, M. Michel Neugnot, pour la confiance accordée, le soutien politique et financier qui a permis la mise en place de ce second cycle ;
- Les services du Conseil Régional, en particulier les membres du service Sport, Jeunesse et Vie Associative, pour leur soutien technique et leur force de proposition au sein du comité de pilotage ;
- La Délégation régionale académique à la jeunesse, à l'engagement et aux sports (DRAJES) pour son apport financier et son appui au sein du comité de pilotage ;
- Infos Jeunes Bourgogne-Franche-Comté (CRIJ) pour la gestion de la plateforme numérique et sa participation au comité de pilotage ;
- L'ensemble des responsables et animateurs des espaces permanents et volants des réseaux JEP et partenaires ;
- L'ensemble des intervenants présents pour animer la journée de synthèse du 5 juin 2024 ;
- Et surtout l'ensemble des jeunes qui ont participé à cette démarche !

Préconisations :

Les 37 préconisations présentées ici sont issues des échanges menés au sein des 15 espaces permanents et espaces volants de janvier à juin 2024 et lors de la journée de synthèse organisée le 5 juin 2024 au Conseil régional à Besançon.

TRAINS - BUS & CARS

1. Mettre en place la gratuité sur le réseau Mobigo (TER, car...) en région Bourgogne Franche-Comté selon les publics et le calendrier

- Gratuité pour les étudiant-es et les -26 ans ;
- Gratuité le weekend et pendant les vacances scolaires

1.bis. A défaut de la gratuité :

- Créer un pass intermodal unique (similaire au Pass Rail) à un prix de 50 euros par mois pour les jeunes de moins de 30 ans et de 25 euros pour les étudiant-es, apprentis, jeunes en recherche d'emploi...
- Rembourser 8 aller-retours TER entre le domicile familial et le lieu d'études par an

2. La gratuité des transports en commun intra-urbains (Divia, Ginko,...) pour les étudiant-es et les jeunes de -26 ans ;

3. Proposer des abonnements à la semaine ou tout du moins proratiser le prix des abonnements mensuels en fonction de la date à laquelle l'abonnement a été acheté

- Sur le réseau Mobigo
- Sur les transports en commun intra-urbains

4. Améliorer les services et le confort dans les trains, les cars et les transports en commun

- Proposer plus de prises électriques et de ports USB
- Proposer le Wifi à bord de davantage de trains et cars
- Avoir des soutes à bagages plus grandes, plus adaptées pour des transports scolaires avec des élèves résidant en internat

5. Améliorer la signalétique du réseau Mobigo

- Uniformiser le flochage des différents cars pour une meilleure reconnaissance des bus et cars (pour qu'ils soient mieux identifiables de loin)
- Ajouter des panneaux/écrans aux arrêts de bus en zones rurales (ou a minima dans les gares routières) qui indiqueraient les horaires de passage des bus et potentielles perturbations (comme dans les grandes villes)

DANS LES VILLES DE TAILLE MOYENNE / PETITE, et notamment en ZONE RURALE

6. Proposer des trajets plus directs pour rejoindre les grandes villes

- Avoir des « bus express » qui ne s'arrêteraient dans les petites villes qu'à la demande pour éviter de trop rallonger les trajets

7. Développer l'offre de transports en commun (y compris l'offre via Mobigo) en zone rurale notamment les weekends et les soirs

- Améliorer la fréquence et les horaires de passage des transports en commun
- Proposer plus de solutions le weekend notamment le dimanche, les jours fériés et pendant les vacances scolaires

INTERMODALITE

- 8. Créer un support unique de transports regroupant plusieurs abonnements (TER, les compagnies locales de transports en commun, location de vélos...) à un prix raisonnable**
 - Développer la possibilité de circuler sur les réseaux locaux (Divia...) avec un billet de train jusqu'à 1h après l'arrivée du train (en gare de Dijon...)
- 9. Renforcer la collaboration avec les acteurs locaux (établissements scolaires, entreprises, associations) pour permettre plus de coordination entre les différents modes de transports et pour établir des horaires plus en accord avec les besoins des habitants**
 - Mieux ajuster les horaires entre trains et bus de villes par exemple

AIDES FINANCIERES

- 10. Revoir les conditions d'attribution de l'aide au permis de conduire, et prioriser les jeunes des milieux ruraux qui n'ont pas accès facilement aux transports en commun afin d'ouvrir les possibilités d'accès au travail, à la culture**
 - (Revoir les propositions pour le permis adoptées lors du 5 Juin)
 - Permettre de bénéficier des aides pour l'obtention du code de la route et permis de conduire même pour les auto-écoles en ligne
- 11. Proposer des aides à l'achat d'un premier véhicule pour les jeunes de 17 à 25 ans (sous conditions de revenus, avec des montants adaptés aux situations)**
 - Pour tout type de véhicule (vélo, trottinette électrique, voiture ou voiture électrique etc.)
- 12. Mettre en place des aides à la mobilité pour tout jeune (de moins de 30 ans) dans le besoin sans conditions de situations professionnelles ou d'études**
 - Créer un pass « aide à la mobilité » pour les jeunes un peu comme pour le pass culture qui réunirait plusieurs types d'aides financières en lien avec la mobilité
 - Avoir une aide pour la passerelle de la conduite en boîte automatique à la boîte manuelle
 - Avoir une aide pour les frais d'entretien des jeunes conducteurs (assurance, réparation, essence)
- 13. Simplifier les démarches pour pouvoir bénéficier des aides et avantages**
 - Carte avantage jeunes : les conditions liées à l'utilisation de cet avantage sont considérées comme fortement contraignantes (nécessité d'impression du coupon, obligation de se rendre au guichet dans un délai contraint, alors même que certaines gares n'ont plus de guichet ouvert...)
 - Le délai d'obtention de la carte solidaire TER est considéré comme un peu long et l'obtention d'un récépissé comme justificatif en attendant la carte devrait suffire dans un premier temps

COMMUNICATION

- 14. Mettre en œuvre une campagne de communication auprès des entreprises, auprès des établissements scolaires, auprès des missions locales, dans les foyers des jeunes travailleurs... sur les offres de mobilités et notamment sur l'existence de la plateforme de covoiturage Mobigo.**
- 15. Mettre en œuvre une campagne de communication notamment auprès des lycées et créer un guide (numérique et papier) pour faire connaître toutes les aides à la mobilité qui existent en combinant ce qui est proposé par différents acteurs.** Il pourrait être distribué à la fin du lycée. Le rôle de la Région serait de coordonner les acteurs (commune, département, ComCom, associations) pour remplir ce guide. Une entrée par différentes catégories pourrait être prévu.

16. Rapprocher les services mobilités de la Région du public jeune :

- Création de postes saisonniers à destination des jeunes (en amont des rentrées scolaires, universitaires...)
- Organisation journées portes ouvertes au conseil régional destinée aux jeunes
- Distribution de flyers informant sur les missions et offres existantes dans les lieux publics (université, mairie, gare ...)

MOBILITES ALTERNATIVES

ACTIVES / VERTES

17. Encourager la pratique du vélo en soutenant l'aménagement de pistes cyclables dans et entre les villes

- Avoir notamment des délimitations « physiques » au sol, plus marquées pour éviter que les véhicules moteurs ne dépassent les lignes

18. Proposer plus d'abris à vélos (plus sécurisés) et notamment vers les gares, et vers d'autres lieux fréquentés par les jeunes

19. Soutenir financièrement les communes dans la création de parc de vélos (éventuellement électriques) et/ou trottinettes électriques à louer en libre-service

20. Améliorer la sécurité sur la route et avoir plus de temps de sensibilisation au code de la route pour les 2 roues

- De manière générale, avoir plus de campagnes de sensibilisation et des rappels du code de la route pour tous les conducteurs/usagers de la route et tous les âges

COVOITURAGE

21. Favoriser / Poursuivre / Inciter davantage au covoiturage

- Soutenir financièrement les communes dans la création de parking relais

22. Développer le covoiturage par le biais d'une application / Revoir l'application Mobigo pour le covoiturage pour la rendre plus intuitive et plus fonctionnelle, permettre le recensement des besoins locaux

AUTOPARTAGE & AUTRES SOLUTIONS

23. Développer les dispositifs d'autopartage, notamment pour les personnes dans le besoin, en lien avec les entreprises disposant d'une flotte de véhicules qui seraient peu utilisés ou avec les communes en les soutenant financièrement dans la création d'un parc locatif (soit avec les véhicules appartenant à la commune soit par la récupération d'anciens véhicules)

24. Proposer des solutions pour développer ces dispositifs entre particuliers en offrant des conseils ou des aides juridiques sur les problématiques d'assurance, de responsabilité civile...

- Inciter les entreprises à mettre à disposition leurs véhicules quand ils ne sont pas utilisés pour les apprentis ou les salariés avec peu de ressources (pour un usage personnel ou pour faire les trajets domicile-travail)

25. Soutenir la recherche et les innovations technologiques pour une mobilité plus respectueuse de l'environnement et trouver des solutions alternatives aux moteurs thermiques

26. Développer et promouvoir les services de transport à la demande adaptés aux besoins spécifiques des communautés rurales

- Avoir une communication, notamment auprès des jeunes (car c'est une solution très peu connue), via les réseaux sociaux ou diffusion d'affiches dans les établissements scolaires/lieux de vie associatifs...
- Soutenir financièrement les communes dans la mise en place du TAD

ACCESSIBILITE

27. Simplifier le site et l'application Mobigo, et clarifier les informations notamment en direction des publics en situation de handicap (utilisation de pictogrammes, du FALC...)

28. Accélérer les travaux d'aménagement d'accessibilité des gares et arrêts Mobigo notamment dans les plus petites villes

- Pour les gares : Possibilité de demander l'aide d'un agent en gare en cas de besoin, mettre plus de souplesse dans le dispositif actuel de réservation obligatoire etc.
- Faire des annonces sonores plus régulières à la fois dans les petites gares ferroviaires mais aussi routières/ abris bus, pour les personnes souffrant d'illettrisme notamment
- Revoir les hauteurs des bornes pour commander un billet en gare (sachant que parfois il y a présence d'une barre en métal autour de certaines de ces bornes qui rendent difficile l'approche en fauteuil)

29. Faciliter l'apprentissage du code et du permis de conduire pour le public en situation de handicap

- Développer au sein des auto-écoles la possibilité de pouvoir faire des simulations pour déterminer les capacités à pouvoir passer le permis de conduire
 - Pour les personnes en situation de handicap mais aussi pour les personnes stressées par la conduite qui souhaiteraient pouvoir accéder à un simulateur de conduite plus réaliste afin de se familiariser et prendre confiance sans danger
- Soutenir la création d'autoécoles associatives pour les jeunes en situation de handicap, pour prendre en compte la diversité des handicaps et des publics

30. Inclure davantage les personnes en situations de handicap dans les réflexions et le développement des politiques publiques, des travaux d'aménagement des gares ou des transports...

31. Former les agents en gare aux différentes offres de mobilités accessibles pour les personnes en situation de handicap afin de mieux informer le public sur les possibilités existantes dans la ville d'arrivée

32. Améliorer les indications pour se repérer en gare pour aller acheter des billets (*notamment pour les personnes souffrant de handicaps intellectuels*) sachant qu'il y a des bureaux différents pour les billets TER et les billets SNCF

- Un espace dédié aux personnes en situation handicap qui soit plus facilement repérable et accessible (par exemple à Dijon le bureau de tabac est plus visible et directement accessible que l'espace dédié aux PMR)

33. Assouplir les dispositifs d'assistance en gare pour les personnes en situation de handicap, jugés parfois trop contraignants notamment sur les questions de délai de réservation

34. Pouvoir voyager à plusieurs pour les personnes en situation de handicap

- Proposer un bus réservé adapté à un déplacement à plusieurs PMR – sur des trajets / lignes identifiés

35. Prévenir la discrimination technologique en rendant possible le fait d'acheter son billet à bord (en sollicitant un agent) en cas d'incapacité à le faire sur le quai

- Remettre de l'humain dans les gares vs le tout numérique

CAS PARTICULIERS TERRITORIAUX

LE CREUSOT

➤ **Rendre plus accessible la gare TGV du Creusot**

- Mettre en place des navettes systématiques à l'arrivée de chaque TGV y compris les dimanches et jours fériés.
- Envisager des partenariats entre les collectivités et les entreprises locales qui ont un besoin réel (mise à disposition de véhicules, financement...)

Contexte : La Gare TGV Montchanin se situe à une dizaine de kilomètres du centre-ville du Creusot.

En semaine, cette gare est relativement bien desservie par les bus de ville MONREZO ou par les bus régionaux MOBIGO. Le week-end et notamment les dimanches et jours fériés, la situation est beaucoup plus compliquée :

- Les bus doivent être réservés le vendredi avant 16h. La réservation en ligne pose le même problème
- Les taxis sont rares et coûteux.

Ce manque de flexibilité est un frein pour les usagers qui ont une crainte réelle de rester bloqués à la gare. La gare TGV est un atout mis en avant par les entreprises du Creusot (1h30 de Paris, 30 minutes de Lyon) pour attirer de futurs salariés mais la difficulté à rejoindre la ville du Creusot depuis la gare TGV est un réel frein.

NEVERS

➤ **Les jeunes de la ville de Nevers émettent le souhait de créer plus de centres villes uniquement piéton**

- Fermer définitivement les centres villes à tous les véhicules (voiture, camion, vélos, motos, scooter...) et permettre uniquement l'accès aux piétons et à une navette électrique. Cette navette pourrait desservir les parkings où les usagers pourront se stationner. Ainsi, les centres ville pourraient retrouver une certaine quiétude favorisant le lien social et le commerce : parce que l'on roule trop vite en ville (trop d'accident), parce qu'il y a trop de bruit en ville, parce que les véhicules polluent (odeur, bruit,), parce que les centres-villes se meurent.