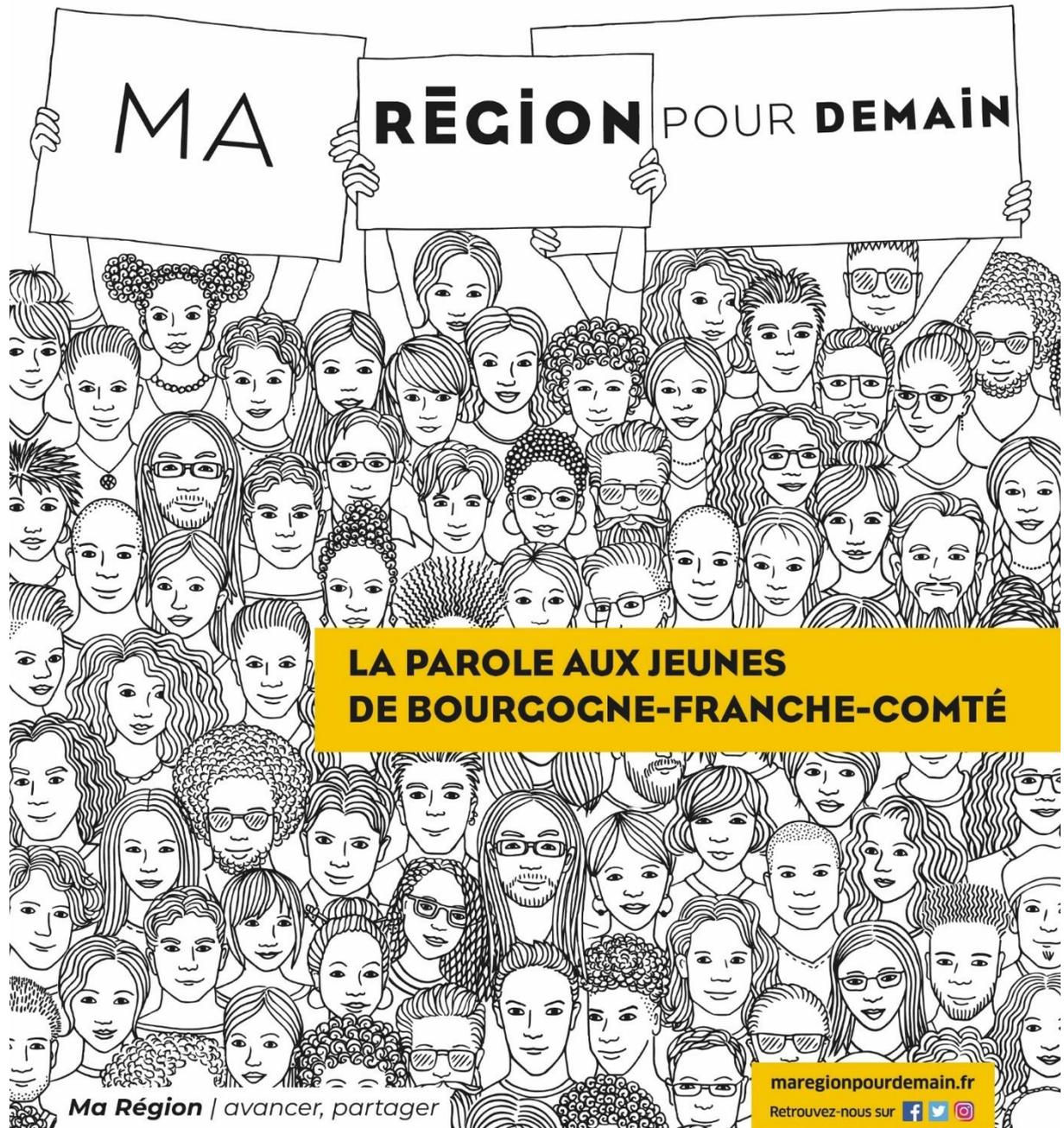


LES PRECONISATIONS DU CYCLE 2



**LA PAROLE AUX JEUNES
DE BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ**

Ma Région | avancer, partager

maregionpourdemain.fr

Retrouvez-nous sur   



PREAMBULE

Ma région pour demain, c'est quoi ?

C'est la déclinaison du Dialogue Structuré Jeunesse (DSJ) en Bourgogne-Franche-Comté ! C'est donner la parole aux jeunes pour co-construire les politiques publiques avec les élu. es de la Région et AGIR !

- ⇒ **L'objectif pour les jeunes ?** Partager, débattre et proposer ses idées dans des espaces de concertation
- ⇒ **Le thème débattu ?** **Les mobilités**

Un deuxième cycle de 12 mois

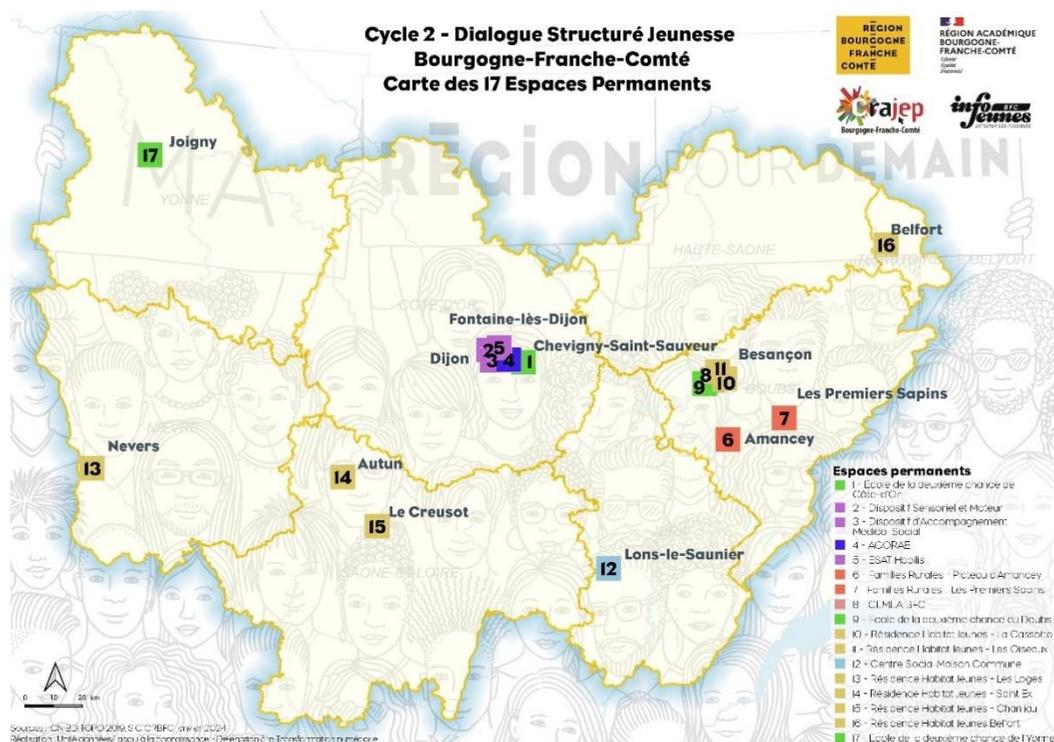
La 2^e édition de Ma Région pour demain s'est étalé sur un calendrier de 12 mois découpé en trois grandes phases :

- 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.

Carte des Espaces permanents qui ont participé à la démarche

Le choix a été fait de s'adresser à la jeunesse dans toute sa diversité pour s'assurer de la représentativité de la démarche, différents modes de recueil de la parole des jeunes ont été imaginés : des « espaces permanents » et des « espaces volants ».

Pour faciliter l'échange avec les jeunes, Ma Région pour demain, s'est appuyé sur le tissu associatif existant sur le territoire parmi les réseaux jeunesse affiliés au CRAJEP qui ont constitué sur plusieurs de leurs sites : un « espace permanent ».



A ces espaces, s'ajoutent la participation en tant qu' « **espaces volants** » de 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... qui ont pu expérimenter 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 et ainsi recueillir la parole de 460 jeunes sur tout le territoire de Bourgogne-Franche-Comté.

La rencontre régionale

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**

Le cycle 2 en quelques chiffres :



LES PRECONISATIONS DES JEUNES

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 ;

Contexte : La gratuité des transports en commun a été évoquée dans de nombreux espaces permanents, les jeunes ayant constaté que cette dernière existait dans certaines villes de France. Elle a surtout été sollicitée par la communauté étudiante et des jeunes en formation (école de la 2^e chance, foyer de jeunes travailleurs...). Une contrepartie du type euro symbolique ou imaginer une participation non monétaire (par exemple répondre à des questionnaires etc...) ont fait partie des échanges et propositions. Dans l'idéal, la gratuité est souhaitée, notamment le weekend et pendant les vacances scolaires, pour permettre, en l'absence de transports scolaires, de se rendre sur des lieux de vie, de développer le lien social, avoir accès plus facilement à des activités sportives ou culturelles, de manière indépendante (sans avoir à dépendre du bon vouloir des parents pour les y conduire).

A minima, si la gratuité n'est pas possible, un système inspiré du pass rail allemand ou du pass rail mis en place en France cet été qui permettrait aux jeunes d'emprunter de manière illimitée les trains locaux et régionaux mais aussi les bus, les tramways...serait souhaité. Pour les étudiants (ayant peu de moyens financiers), et en particulier pour les néo-bacheliers, devant quitter le domicile familial, il est important pour eux de leur donner la possibilité de retourner gratuitement dans leurs familles à des moments donnés. Suite à des échanges avec le Vice-Président en charge de la mobilité M.Neugnot, les étudiants ayant participé au DSJ serait intéressé pour creuser cette piste. Parmi les possibilités évoquées/discutées : celles de cibler des TER sur des horaires moins fréquentés, mais importance de prendre en compte le besoin de flexibilité des jeunes lié notamment aux problématiques d'emploi du temps potentiellement changeant.

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

Contexte : Il existe une formule abonnement hebdomadaire -26 ans + Divia (réseau urbain de Dijon) mais seulement en vente au guichet à l'espace TER de la gare de Dijon Ville, ce qui est considéré comme limitant.

L'abonnement hebdomadaire TER + bus n'est pas disponible pour les autres réseaux urbains. Et de manière générale, très peu de réseaux proposent des abonnements à la semaine alors que certains jeunes peuvent avoir parfois des besoins de mobilité de manière ponctuelle pour des stages, des alternances entre semaine de formation à un endroit et semaines en entreprises ailleurs... L'option hebdomadaire pour les abonnements en tout cas a surtout été évoquée par les jeunes des E2C et des Résidences Habitat Jeunes, d'autant plus que les abonnements mensuels ne sont pas proratisés en fonction de la date d'achat. Ils sont valables du 1^{er} au 31 du mois, mais coutent le même prix qu'il soit acheté le 1^{er} ou le 20 du mois, ce qui est jugé comme injuste par les jeunes.

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

Contexte : La question de la sécurité et de la surveillance dans les transports a également été évoquée mais n'a pas fait l'objet d'une préconisation en particulier.

Tout comme la problématique des trajets pour lesquels le nombre de places vendues est supérieur au nombre de places dans le bus, et qui pose alors le souci d'avoir payé un service/confort (une place assise) et ne pas pouvoir en bénéficier.

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)

Contexte : L'identification des cars et des trajets correspondants dans les gares routières pose souvent problème pour les jeunes qui ont du mal à se repérer correctement, ce qui engendre du stress, des erreurs... Avoir des zones mieux identifiées et repérables en fonction des lignes/trajets proposés dans les gares routières et surtout avoir un flochage uniformisé pour le réseau Mobigo est largement sollicité.

Pour l'indication des horaires et perturbations dans les plus petites villes, développer à la rigueur la transmission des horaires de passage via l'application Mobigo, mais cela nécessiterait du coup de plus communiquer sur cette fonctionnalité.

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

Contexte : Certains trajets sont jugés beaucoup trop longs en comparaison du temps mis en voiture pour l'effectuer avec des arrêts fréquents mais parfois "injustifiés" (aucune personne qui monte ou qui descend), ce qui peut pousser les jeunes à bouder les transports en commun et privilégier l'usage de leur véhicule personnel. Avoir, à certains horaires ciblés, des trajets qui seraient plus directs ou alors développer l'option d'arrêt "seulement à la demande" serait intéressant pour les jeunes.

Mais dans le même temps, il y a également des circonstances et des besoins différents en fonction des publics et des lieux, comme par exemple la commune des Premiers Sapins dans le Doubs qui se bat pour garder son arrêt et dont les jeunes souhaiteraient donc prévoir davantage d'arrêts sur les lignes de bus.

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

Contexte : La préconisation 7 est un constat partagé dans tous les espaces qui ont accueilli le DSJ en dehors de Dijon et Besançon, notamment dans les EP du Creusot et de Autun. Les jeunes de ces espaces ont notamment réinsister sur le fait de proposer au minimum des trajets vers les plus grandes villes le dimanche et les jours fériés (exemple un bus le matin Le Creusot / Chalon et un le soir Chalon / Le Creusot le dimanche et les jours fériés).

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...)

Contexte : cette préconisation a été très sollicitée par l'ensemble des espaces permanents du DSJ. Des regroupements d'abonnements du type Ginko+TER par exemple sont fortement appréciés par les jeunes et mériteraient d'être étendus à l'ensemble des réseaux.

Pour des trajets très ponctuels, pour par exemple des jeunes qui rentreraient le weekend de leur domicile familial jusqu'à leur lieu d'étude ou de stage mais dont le besoin en mobilité ne nécessiterait pas forcément l'achat d'un abonnement auprès d'un réseau local, il serait intéressant pour eux de leur éviter l'achat de tickets unitaires (assez coûteux) à partir du moment où un billet de train ou de car a été acheté.

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

Contexte : Pour les jeunes participants du FJT de Nevers par exemple, il a été largement discuté l'absence de bus en phase avec les heures d'arrivée des trains. Il est notifié le manque de cars de ligne pour desservir la ruralité, l'absence de bus en journée après 19h30, des difficultés pour connaître et prendre en compte les problèmes rencontrés par les transports (ex : retard de train,

de bus, qui engendre des problèmes avec les correspondances). Mettre en relation des horaires des trains ou des cars de lignes et des bus de ville permettrait de proposer des horaires de transport pour les passagers des trains lors de la descente y compris après 19h30. Mais aussi de pouvoir rentrer en famille, partir en week-end dans les communes plus isolées (ex Morvan ; Bazois...) .

Constat et demande partagée par les jeunes du lycée de Longchamp par exemple qui rencontrent de nombreux soucis de coordination entre leurs trains (provenant pour certains de Metz ou Strasbourg) et les bus leur permettant d'aller jusqu'au lycée, parfois pour des différences d'horaires de 5 à 15min.

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)

Contexte :

Nevers : L'aide au permis est nécessaire mais doit être renforcée, plus de monde et plus de budget
Les aides au TER (voyages retours gratuits, pass rail) sont à absolument maintenir et augmenter la diffusion

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 ...)

Contexte : Les cartes avantages jeunes sont exceptionnelles mais peu connues. Il faut encourager les démarches d' « aller vers » et prêter une attention particulière aux lieux de vie, d'étude, de formation, de travail où se concentrent les populations jeunes.

Témoignage des jeunes de l'E2C de Besançon : *« lorsque nous avons réalisé un focus sur la région en matière de mobilité afin d'émettre des potentielles préconisations. Le constat a été le suivant : les aides ne sont pas retranscrites au même endroit ce qui complexifie l'accessibilité pour en bénéficier nous ne savons où trouver les informations. De plus dans les établissements scolaires nous ne sommes pas assez renseignés et sensibilisés sur les sujets autour de la mobilité. C'est seulement en participant à ce projet que nous avons découvert l'existence de la carte solidaire TER. Nous avons également appris à nous déplacer en train. Nous pensons que la communication devrait être renforcée. »*

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

Contexte : Concernant Mobigo Covoiturage, la connaissance de la plateforme est très peu connue par les jeunes de tous les espaces permanents du DSJ. De plus, le fonctionnement cloisonné en communauté (afin de publier et consulter des annonces de trajets) n'est pas compréhensible pour les jeunes, et surtout ne répond pas à leurs besoins et leurs pratiques.

Témoignage du groupe de jeunes du FJT de Autun : « *Suite à la séance du DSJ, nous avons appris qu'une plateforme de covoiturage existait au niveau régional. Nous n'en avons pas connaissance, et lorsque nous nous sommes rendus sur la plateforme, nous avons pu constater que celle-ci était fermée. Nous pensons que cette plateforme pourrait être utile pour se rendre au travail par exemple et qu'il serait important de communiquer auprès des établissements scolaires par exemple, dans les CILEF, dans les foyers des jeunes travailleurs... afin que les jeunes puissent utiliser ce moyen de locomotion* »

Si tous les jeunes sont convaincus de la nécessité d'encourager le covoiturage pour des raisons liées à l'environnement ou des avantages économiques, certains peuvent aussi se montrer réticents à monter avec des inconnus, mais seraient intéressés par du covoiturage de proximité (avec des voisins, parents de camarades scolaires... pour des trajets vers lieu d'études, activités extrascolaires etc)

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

Contexte : Le temps d'obtention du code et du permis pour les publics en situation de handicap est souvent beaucoup plus long (en moyenne 5 ans).

De plus la prise en compte des différents types de handicap n'est pas toujours évidente, et les autoécoles classiques sont parfois pas suffisamment équipées ou formées pour faire face à certaines situations, donc multiplier les solutions et travailler avec des structures en capacité de mener à bien cette mission serait bénéfique pour les jeunes.

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...

Contexte : Des solutions à destination des publics en situation de handicap sont imaginées et mises en place, mais parfois elles ont des conséquences malheureuses qui auraient pu être évitées si les personnes en question avaient été plus intégrées aux discussions au préalable. Par exemple :

-Les boutons poussoirs pour ouvrir les portes coulissantes des trains obligent les usagés à se mettre en parallèle du quai ce qui crée un risque de bascule ou de blocage de roue. Et donc alors qu'initialement la PMR pouvait éviter de passer par la réservation d'une rampe (assistance gare), elle se retrouve devant une autre difficulté (il faudrait soit ajouter de la détection / ou laisser les portes ouvertes au final pour régler ce souci

-Des problématiques pour des personnes ayant des handicaps mentaux ou psychiques ne sont parfois pas suffisamment prises en compte

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

Contexte : Témoignage de jeunes de l'espace permanent du Clos Chauveau (Dispositif Sensoriel et Moteur des PEP) concernant le dispositif « Assistant gare » : constat d'un manque de documentation (flyers...) à la gare ; et surtout d'un manque de connaissances / manque de formations des agents qui ne savaient pas si le dispositif était pour les trains ou les bus et qui n'étaient pas en mesure de donner plus d'informations sur les cars Mobigo (en partance de la gare) ce qui soulève un manque de communication et problème du cloisonnement entre les services / instances (SNCF, Mobigo, réseau local de transports...)

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

Contexte : Obligation d'appeler, de réserver, de prévoir, anticiper, s'organiser, rend impossible le fait de voyager de manière spontanée.

Les délais de réservation pour Mobigo (au plus tard la veille avant 17 h) posent une problématique très contraignante, en particulier l'obligation d'appeler le vendredi pour un voyage souhaité le dimanche ou le lundi, pour tout voyage nécessitant l'usage du système d'embarquement des fauteuils roulants.

De plus, même en cas de réservation, si pour des raisons diverses, il y a un retard de trains, la solution pour PMR peut être annulée.

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

Contexte : Il ne peut pas y avoir deux jeunes en fauteuil dans un bus ou dans un tram, rendant compliqué de simples trajets, des sorties/voyages à plusieurs, ce qui représente un véritable frein pour le développement de liens sociaux, la vie en communauté. C'était une demande forte et poignante des jeunes des établissements PEP, en situation de handicap.

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.