

DIFFUSION DES RESULTATS ENQUETE SUR LA MOBILITE

**Campagne :
« Et si on se déplaçait
autrement ? »**

AVRIL 2022

Table des matières

II. Introduction.....	3
A. Cadre du projet	3
B. Pourquoi un projet sur la mobilité ?.....	3
1. Mobilité durable.....	3
2. Mobilité & santé.....	4
3. Mobilités au pluriel.....	4
III. L'enquête	6
A. Objectifs de l'enquête.....	6
B. Méthodologie.....	6
1. Les auteurs de l'enquête	6
2. Les partenaires du projet.....	6
3. Le questionnaire et ses supports de diffusion	6
4. Les limites de l'enquête.....	7
C. Communication	8
IV. Les résultats.....	9
A. L'échantillon.....	9
1. Le nombre de réponses.....	9
2. Profil de la population enquêtée.....	9
B. Les pratiques de déplacement.....	11
1. Modes et types de déplacement.....	11
2. Les distances parcourues.....	11
3. Le train.....	13
4. Le vélo	13
5. La marche à pied.....	15
6. Les voies utilisées par les piétons et les cyclistes.....	16
C. Les avis sur la mobilité	17
1. Les critères de choix.....	17
2. Les freins à l'usage du train	18
3. Les freins au covoiturage.....	18
4. Les avis sur l'autopartage	19
5. Les avantages, les freins et les incitants à l'usage du vélo	19
6. La perception de la marche	20
7. Les avantages, les freins et les incitants à la marche.....	21
D. Synthèse : pratiques et avis des enquêtés	22

E.	Les attentes pour demain.....	23
1.	Les suggestions pour améliorer la mobilité	23
2.	Zones piétonnes à sécuriser.....	25
3.	Voies cyclables à aménager	26
V.	Conclusion et perspectives.....	27

II. Introduction

A. Cadre du projet

L'enquête sur la mobilité des habitants s'inscrit dans le cadre du projet santé-environnement **"Ensemble pour une mobilité durable en Quercy Bouriane"** porté par la Communauté de Communes et ses partenaires, en réponse à un appel à projet de l'agence régionale de santé (ARS) et de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL).

Avec ce projet, notre objectif est de contribuer à promouvoir une **mobilité active et durable** en Quercy Bouriane, pour les déplacements quotidiens et de loisir. Né de la volonté de plusieurs services -et en particulier du service des infrastructures sportives - de promouvoir les mobilités actives sur le territoire, ce projet est porté conjointement par le service urbanisme et aménagement stratégique, par les services enfance, jeunesse et sports ainsi que par la coordination de la Convention territoriale globale.

Nous considérons ce travail comme une expérience pilote qui pourrait constituer les prémices d'un plan d'action ambitieux en matière de mobilité durable sur le territoire, plan qui pourrait lui-même faire partie d'une stratégie globale de réduction des émissions de gaz et de réduction des consommations énergétiques.

L'enquête, dont les résultats qui suivent sont issus, constitue la **phase consultative** du projet et de la campagne. Elle permet de présenter aux élus et aux services techniques concernés, des éléments relatifs aux **usages** et aux **besoins des habitants en termes de mobilité**, avant de penser et de réaliser les futurs aménagements ou projets du territoire.

B. Pourquoi un projet sur la mobilité ?

1. Mobilité durable

Le dernier rapport du GIEC montre que les émissions de gaz à effet de serre dues aux activités humaines ont élevé les températures d'environ 1,1 °C depuis la période 1850-1900 et conclut que la température mondiale, en moyenne sur les 20 prochaines années, devrait atteindre ou franchir le seuil de 1,5 °C. Dans le cas d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C, les vagues de chaleur seront plus nombreuses, les saisons chaudes plus longues et les saisons froides plus courtes. Avec une hausse de 2 °C, les chaleurs extrêmes atteindraient plus souvent des seuils de tolérance critiques pour l'agriculture et la santé publique et les phénomènes climatiques intenses devraient se multiplier. Ce rapport montre aussi que les actions humaines peuvent encore déterminer l'évolution du climat à venir. Il est clairement établi que le dioxyde de carbone (CO2) est le principal moteur du changement climatique¹.

Le Plan national d'adaptation au changement climatique 2018-2022 (PNACC-2) a pour visée de mettre en œuvre les actions nécessaires pour adapter, d'ici 2050, les territoires de la France métropolitaine et outre-mer aux changements climatiques régionaux attendus. L'objectif, au niveau national, est de diviser par six les émissions de gaz à effet de serre d'ici le milieu du siècle.

Il faut pour cela faciliter et promouvoir les démarches territoriales de développement durable, notamment par un dialogue territorial pérenne dans le cadre des différents schémas régionaux visant à renforcer la résilience des territoires aux impacts du changement climatique.²

¹ Voir communiqué de presse du GIEC 2021/17/PR du 9 août 2021

² Voir le Plan National d'Adaptation au Changement climatique2 (PNACC 2), Ministère de la Transition Ecologique et Solidaire

La Région Occitanie a, de son côté, pour ambition d'être la première Région d'Europe à énergie positive en 2050. Or, le secteur des transports est le deuxième poste de consommation d'énergie de la région (38 %) après celui du résidentiel/tertiaire et il est responsable de 40 % des émissions de gaz à effet de serre.

La politique des transports constitue donc un levier important pour réduire notre empreinte écologique.

Trois priorités se dégagent face à ce constat :

1. Moins se déplacer, urbanisme durable et nouvelles technologies de communication, visioconférence, etc.
2. Se déplacer autrement, modes de transport plus respectueux de l'environnement, transport en commun, vélo, etc.
3. Mieux se déplacer, écoconduite, covoiturage, autopartage, maintenance, optimisation de la logistique, etc.

2. Mobilité & santé

Le Programme National Nutrition Santé (PNNS), reprenant les recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS), préconise la pratique de 30 minutes d'activité physique modérée par jour. Pour une collectivité, le développement de politiques en faveur des modes actifs comme le vélo est une très bonne façon de permettre aux citoyens de pratiquer cet exercice quotidien.

Le plan régional santé environnement 3 d'Occitanie a pour objectif de préserver et d'améliorer l'état de santé de la population en agissant sur les conditions de vie, les pratiques et la qualité des milieux.

En introduction de ce Plan régional santé environnement 2017-2021, les auteurs posent pour préalable que « les facteurs environnementaux ont un impact sur la santé des populations ». Ce troisième plan santé a notamment pour axes de travail de renforcer l'appropriation de la santé environnementale par les citoyens et de promouvoir un urbanisme, un aménagement du territoire et des mobilités favorables à la santé.

Concernant le premier de ces deux axes, les pilotes du plan ont considéré qu'une « approche territoriale fine est nécessaire pour identifier les besoins du public et les acteurs à associer » et que trois actions étaient prioritaires :

- 1) Créer une culture commune des acteurs relais sur la santé environnementale
- 2) Favoriser l'appropriation par les collectivités territoriales de leur rôle en santé environnementale
- 3) Promouvoir l'appropriation par le grand public de comportements favorables en santé environnementale

L'objectif du deuxième axe est de faire en sorte que les enjeux sanitaires et environnementaux soient intégrés à chaque étape des projets et opérations d'aménagement urbain et de développement des mobilités alternatives, quelle que soit leur échelle territoriale et au-delà des obligations réglementaires. Il est important de faire évoluer la vision des pouvoirs publics sur ces aspects. Dans un même temps, il faut amener les citoyens à faire évoluer leurs pratiques et à s'impliquer dans la co-construction des projets.

Le projet « mobilité durable en Quercy Bouriane » et sa campagne « Et si on se déplaçait autrement ? », avec l'enquête de mobilité auprès des habitants, entendent répondre à ces deux axes du plan régional de santé environnement.

3. Mobilités au pluriel

Sur un territoire rural comme celui de la Communauté de Communes Quercy Bouriane, la question de l'accessibilité aux services et des déplacements est cruciale. L'offre de services et de commerces dans les villages reste fragile et certains secteurs constitués de petites communes, surtout au sud du territoire, sont dépourvus d'activités et de services. Gourdon possède une gare avec une dizaine de trajets quotidiens mais il n'existe pas d'autre mode de transport public organisé qui desserve correctement le territoire.

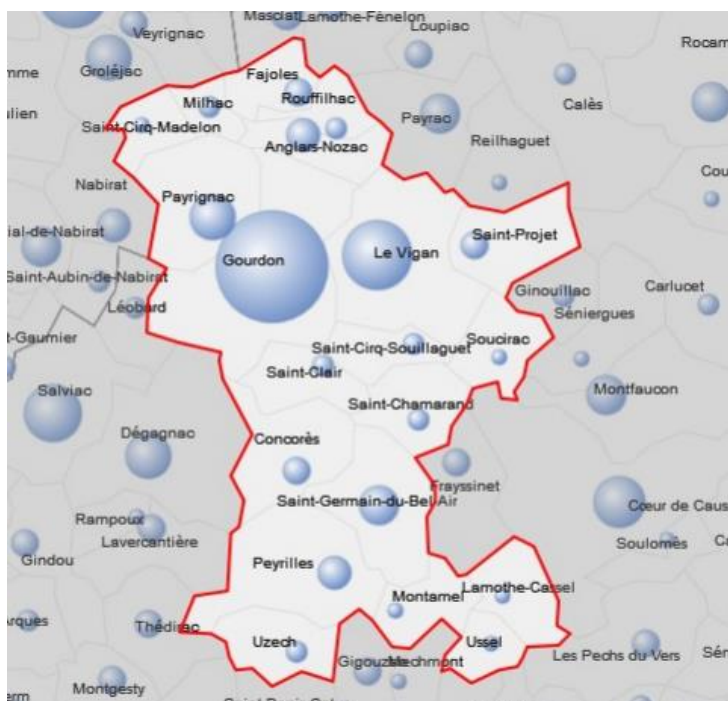
Le diagnostic de territoire établi dans le cadre de la Convention territoriale globale (Ctg) de 2018-2021 établissait que « la problématique des transports en communs ou toute autre initiative alternative à la voiture individuelle (était) revendiqué comme un besoin important pour la population et que leur absence (était) source d'isolement et de vulnérabilité pour certains ».

Cette même Convention recommande donc une approche globale et concertée des problèmes de mobilité sur le territoire, le développement du co-voiturage ainsi que l'expérimentation d'un ou de plusieurs dispositifs pour améliorer la mobilité sur le territoire

Ce projet « mobilité durable en Quercy Bouriane » s'inscrit donc aussi dans ce plan d'action de la Ctg pour faciliter les déplacements sur le territoire, en proposant des alternatives au véhicule individuel, en accompagnant les publics « vulnérables » vers une plus grande autonomie de déplacement et en réduisant les disparités d'accès à la mobilité sur notre territoire.

La CCQB est, par ailleurs, en phase d'élaboration de son Schéma de Cohérence Territoriale dans lequel devrait figurer les déplacements doux, en ville et dans la campagne, comme « piste à travailler dans le cadre de l'attractivité résidentielle et touristique »³

Le projet « ensemble pour une mobilité durable en Quercy Bouriane constitue un « projet pilote » et une réelle amorce de travail pour promouvoir l'usage des modes de déplacement alternatifs dans le futur Schéma de Cohérence Territoriale du Pays bourian.



Carte population municipale 2018. Source : INSEE

La population enquêtée vit donc en milieu rural. Mais le degré de ruralité n'est pas la même partout sur le territoire.

³ voir le document « Appui à l'émergence d'un SCOT rural sur le territoire bourian élargi » de 2013).

III. L'enquête

A. Objectifs de l'enquête

L'enquête sur la mobilité répondait aux deux axes stratégiques du projet « Ensemble pour une mobilité durable en Quercy Bouriane », à savoir : promouvoir les modalités de déplacement favorables à la santé et à l'environnement et promouvoir le vélo et la marche comme activité de loisir ou de sport. Plus particulièrement, elle constitue une des principales actions visant à mettre en œuvre les objectifs opérationnels suivants :

- Impliquer la population dans la réflexion sur les modes de déplacement favorables à la santé et à l'environnement ;
- Connaître les habitudes de déplacement ainsi que les freins et les facteurs favorisant la pratique du vélo et de la marche comme moyen de déplacement ou comme activité de loisir et de sport ;
- Connaître les besoins d'aménagement vélo et/ou marche à pied ainsi que les espaces mobilisables pour développer les pistes cyclables (déplacements utiles ou activités sportives ou de loisir).
- Contribuer au recensement des voies cyclables ou voies vertes

Il nous est rapidement apparu qu'afin de répondre à ces objectifs mais aussi aux autres attentes territoriales et environnementales du projet, cette enquête devait élargir son champ d'investigation à la place occupée par les autres modalités de déplacement, dont le train, la voiture et le co-voiturage.

B. Méthodologie

1. Les auteurs de l'enquête

L'enquête « Et si on se déplaçait autrement » a été conduite par le groupe de travail qui a coordonné l'ensemble du projet « mobilité durable en Quercy Bouriane ». Ce groupe était composé de plusieurs techniciens de la Communauté de Communes Quercy Bouriane⁴, d'une élue⁵ et d'un technicien de la ville de Gourdon⁶.

2. Les partenaires du projet

Des partenaires internes à la CCQB ou extérieurs ont également pris part au projet en participant à la dynamique ou en diffusant l'information auprès de leur public : le Réseau des Assistantes maternelles, les accueils de loisir du territoire, les mairies de la CCQB, particulièrement celle de Gourdon, l'Office Municipal des Sports, la MJC de Gourdon, les associations de solidarité (Secours Populaire et Secours Catholique), les établissements scolaires, ...

3. Le questionnaire et ses supports de diffusion

Enquête publique consultative et participative réalisée sur la base d'un questionnaire de type QCM (questions à choix multiples) contenant également quatre questions ouvertes, laissant davantage la parole aux personnes interrogées.

⁴ Myriam Mottard, coordinatrice de la Convention territoriale globale, Karine Kerebel, responsable du service planification, Camille Dereuder, responsable du service jeunesse, Jordan Cabanes, chargé de gestion des infrastructures sportives et Mélanie Mathis, responsable des services techniques

⁵ Nathalie Cabrié, élue à la Communauté de Communes Quercy Bouriane et à la ville de Gourdon

⁶ Jean-Luc Chauchard, responsable des services techniques à la mairie de Gourdon

Avant sa version finale, le questionnaire d'enquête a connu une **phase de test** visant à vérifier la pertinence et la formulation des questions ainsi que la performance technique de la version en ligne.

- **Période de l'enquête** : la période de sondage s'est étendue du **31 mai** au **07 juillet 2021** (soit 38 jours).
- **Cible et périmètre de l'enquête** : les habitants et les résidents du territoire de la communauté de communes ainsi que les usagers habituels (personnes travaillant sur le territoire ou le fréquentant régulièrement. Soit **20 communes** au total et au minimum 10 085 habitants.

- **2 canaux de diffusion** du questionnaire :

➤ **Numérique** via les mailings lists des services et des partenaires de la CCQB (Lettre Eco, newsletter de l'OMS, mairies, écoles, associations...), la mise en ligne sur le site de la CCQB, sur le blog des Bourians.... Soit plusieurs milliers de contacts mail au total.

➤ **Diffusion papier.** Environ 2000 questionnaires papiers diffusés. Ces exemplaires ont été distribués auprès des mairies et des services recevant du public (Espace France Services, réseau des bibliothèques, accueils de loisirs, Réseau d'assistantes maternelles, Pôle numérique, Bicoque...) mais aussi auprès de commerçants et des partenaires (crèche, MJC, Biocoop).

Plusieurs actions de recueil de réponses en direct ont été mises en place : marchés de Gourdon et de Saint-Germain, vide-greniers, sorties d'école et de la cité scolaire Léo Ferré, gare de Gourdon, rencontre avec les usagers d'associations caritatives et animation avec les jeunes de la Bicoque. Ces opérations de terrain ont permis une **approche plus qualitative** en termes d'informations recueillies et ont aussi contribué à assurer une meilleure représentativité de l'échantillon de personnes enquêtées, en s'intéressant à des publics dont les avis étaient plus difficiles de recueillir (jeunes, personnes âgées, personnes vulnérables et/ou éloignées du numérique et/ou de s canaux habituels de diffusion de l'information ...).



4. Les limites de l'enquête

Comme tout travail d'enquête, notre questionnaire comporte certaines limites ou défauts pouvant produire des biais dans les résultats.

a) La formulation des questions

La première question interroge sur le mode de déplacement le plus fréquemment utilisé pour aller au travail, faire ses courses, aller conduire les enfants à l'école.....

Cette formulation n'a pas permis aux participants de nuancer ou de préciser leur situation dans le sens où des personnes font par exemple certaines courses à pied et d'autres en voiture ou bien pourraient à la fois covoiturer certains jours et se déplacer seul en voiture d'autres jours pour aller au travail.

Il est probable que cet énoncé ait conduit à une sur-représentation de la voiture pour cette question, du fait notamment de l'invisibilisation des petits trajets effectués à pied ou à vélo.

b) La récolte des réponses

Les opérations de terrain que nous avons menées nous ont permis d'accéder à un public qui aurait été peu ou pas ou représenté dans l'échantillon des répondants. Le stand qui a été tenu sur le marché de Gourdon a par exemple permis d'interroger un public très âgé et la rencontre au Secours Catholique a donné l'opportunité de répondre à des personnes en situation assez précaire sur le plan économique. De même, nous avons été à la rencontre de jeunes à la sortie de la Cité Scolaire mais nous n'avons croisé que des jeunes qui attendaient le bus scolaire. Cela a donc induit une sur-représentation des jeunes utilisant ce mode de transport scolaire.

C. Communication

Une campagne de communication intitulée « Et si on se déplaçait autrement ? » a accompagné le lancement de l'enquête. Plusieurs articles ont été publiés dans la presse : le Petit Journal et Medialot, le 31/05 et la Dépêche, le 02 juin.

Certaines actions de terrain : marché et vide-greniers ont aussi donné une visibilité à cette campagne.

Des prospectus présentant un QR Code, permettant d'accéder directement au questionnaire en ligne, ont également été produits pour capter l'attention d'un public plus jeune et à l'aise avec les outils numériques.



© Myriam Mottard

Stand de diffusion du questionnaire d'enquête, marché de Gourdon, samedi 19 juin 2021

IV. Les résultats

A. L'échantillon

1. Le nombre de réponses

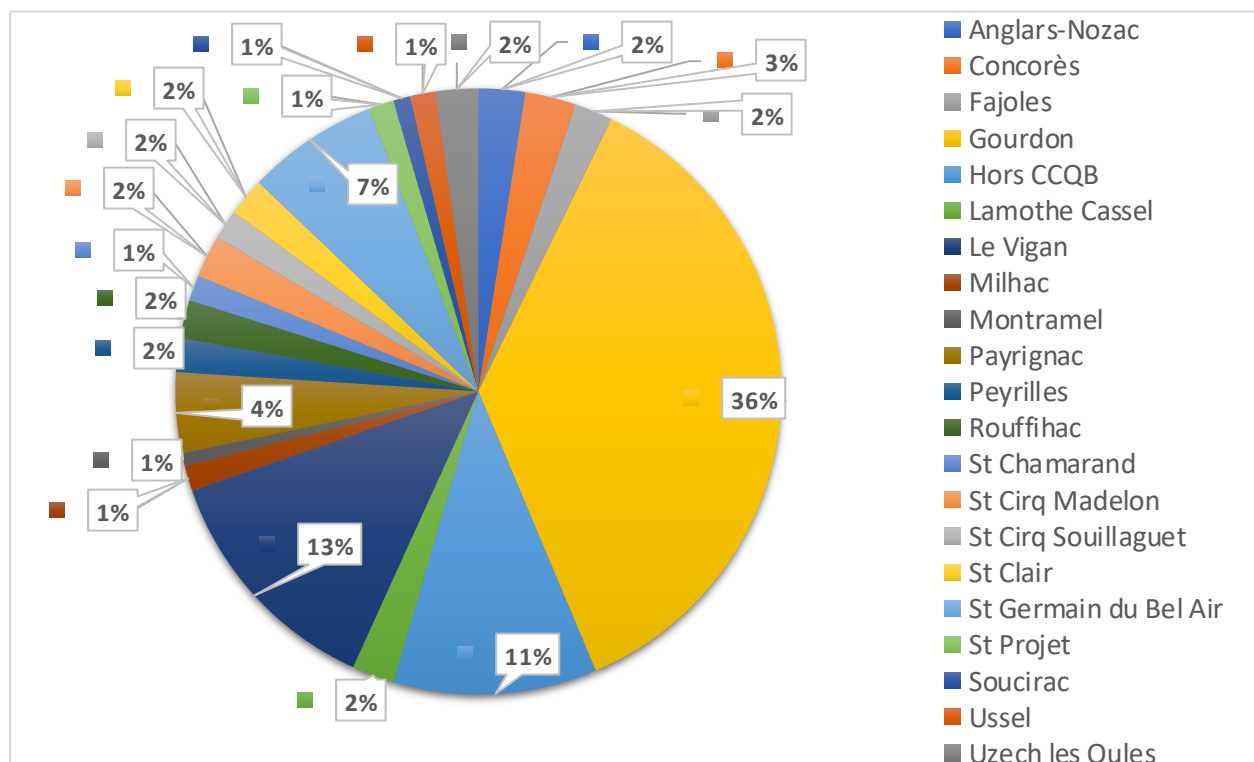
448 réponses au total dont 442 réponses exploitables et 6 non-exploitable car incomplètes

- ✓ 291 réponses en ligne
- ✓ 157 réponses papier dont 102 récoltées grâce aux actions sur le terrain (vide-greniers, marché, sortie de la cité scolaire...)

A titre indicatif, cet échantillon représente donc théoriquement **4,3% de la population** de la Communauté de Communes Quercy Bouriane (CCQB). Environ 11% des répondants habitent hors CCQB.

2. Profil de la population enquêtée

a) Origine géographique

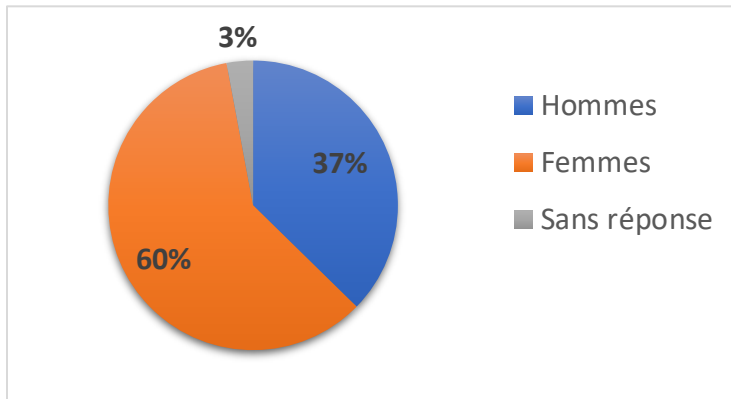


89% population enquêtée vit sur le territoire de la Communauté de Communes Quercy Bouriane. Une petite fraction de ceux-ci n'y réside qu'une partie de l'année. Les 11% de personnes interrogées et vivant hors de la CCQB sont en général des personnes qui travaillent sur le territoire.

L'échantillon de l'enquête est assez représentatif de la répartition géographique de la population sur le territoire. Les gourdonnais représentent 36% de l'échantillon (39% de la population), les viganais représentent 13% de l'échantillon (15% de la population), Saint-Germain, 7% (5,6% de la population) et Payrignac, 4% (6,5% de la population). Les autres communes se répartissant entre 1% et 2% de l'échantillon.

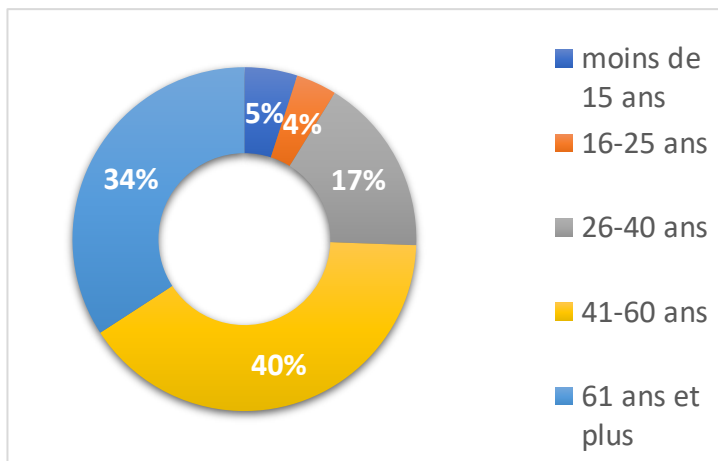
b) Sexe

Les femmes sont sur-représentées dans l'échantillon. Elles représentent 60% des personnes enquêtées alors qu'elles représentent 51,5% de la population locale.



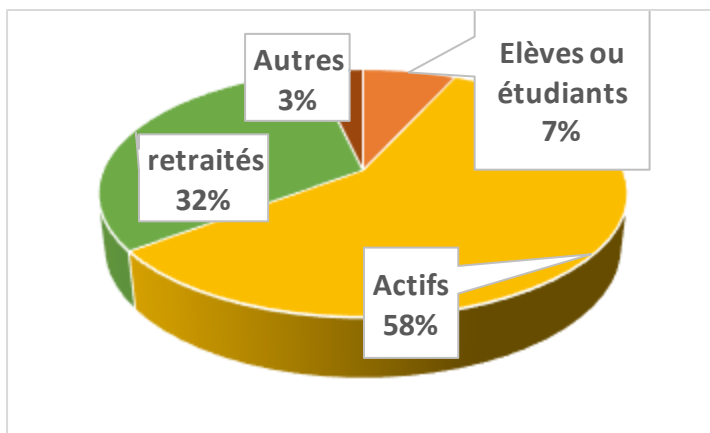
c) Age

Concernant l'âge des personnes interrogées, notre cible était la population adulte ainsi que les jeunes se déplaçant en autonomie. Les enfants et les jeunes adolescents ne constituaient donc pas une cible de l'enquête même si l'enquête ne leur était pas fermée. Il est donc cohérent que la catégorie des jeunes de



moins de 15 ans soit très peu présente dans notre panel. Concernant les 16-25 ans et les 26-40 ans, il est difficile de vérifier rigoureusement leur représentativité car les catégories d'âge de l'INSEE ne correspondent pas tout-à-fait aux nôtres. L'on peut cependant évaluer que la première est sous-représentée alors que la seconde est sur-représentée. Quant au groupe des 41-60 ans, il est très sur-représenté. Le dernier groupe, celui des 61 ans et plus est également sous-représenté.

d) Actifs/non-actifs

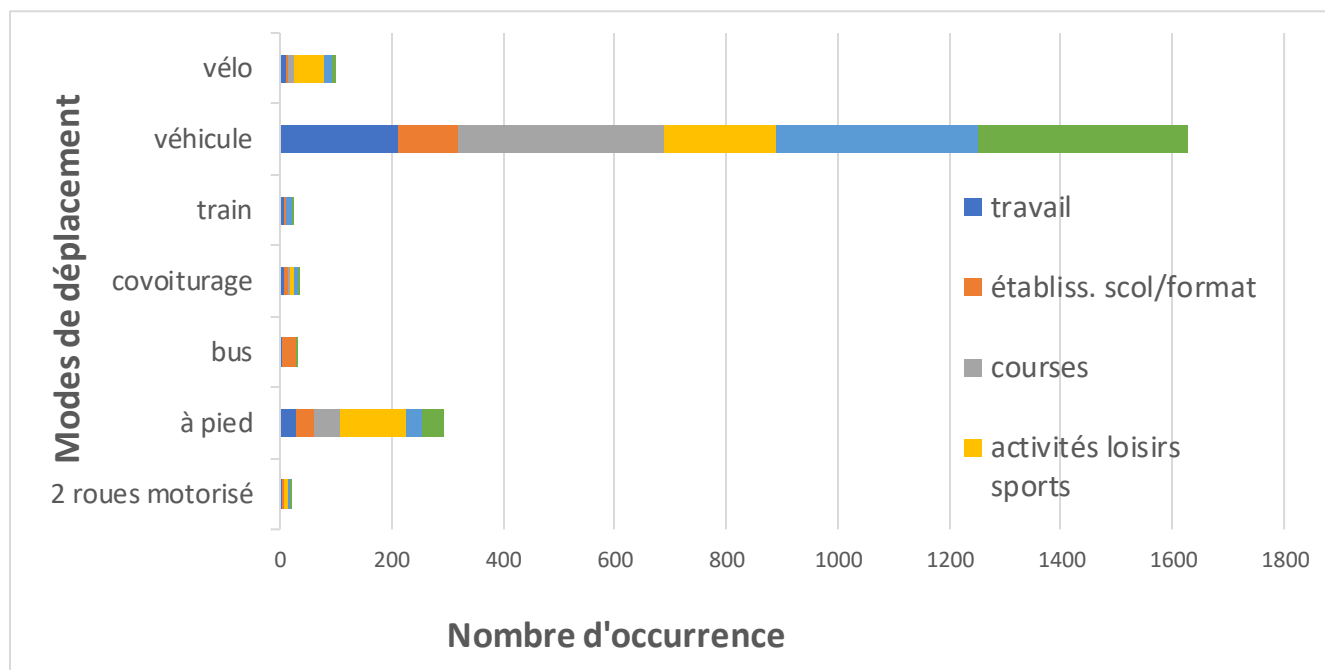


La catégorisation en actifs/non-actifs indique que les actifs (58%) et puis les retraités (32%) représentent l'essentiel des enquêtés. Les élèves et étudiants représentent 7% des répondants.

B. Les pratiques de déplacement

1. Modes et types de déplacement

En ce qui concerne les transports utilisés au quotidien, la voiture arrive, sans surprise, largement en tête dans tous les types de déplacement. Elle représente 76% des déplacements « utiles ».



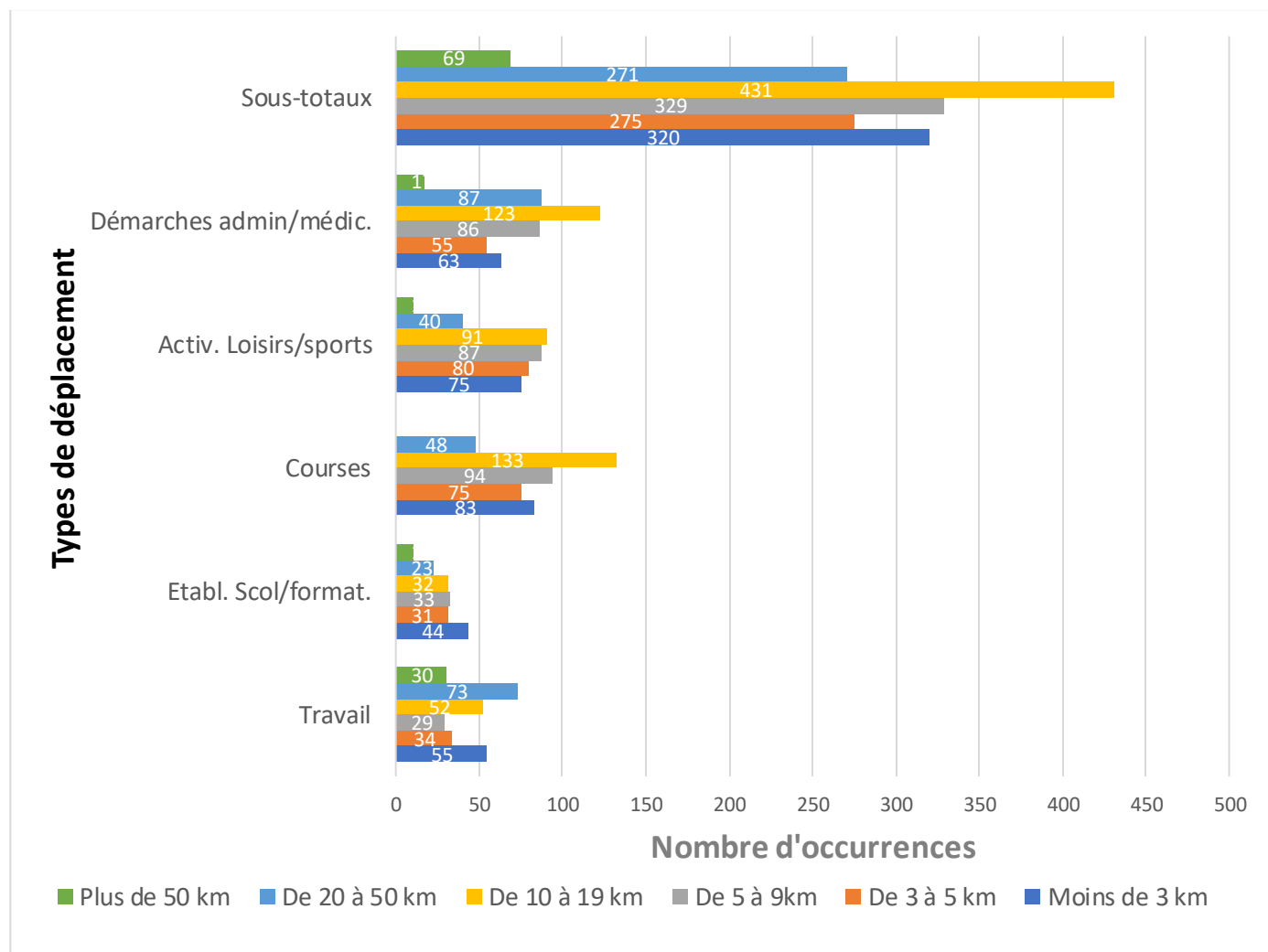
Ce pourcentage nous place légèrement sous la moyenne de 80% de résidents ruraux utilisant la voiture individuelle dans leurs déplacements quotidiens, relevée dans une étude de 2019 sur la santé en Occitanie. La marche à pied arrive en seconde position avec 13% des déplacements. Viennent ensuite le vélo, avec près de 5% des déplacements, le bus (quasi exclusivement chez les scolaires) et le co-voiturage avec chacun 1,5%. Le train et le « deux roues motorisées » arrivent en dernière position avec, chacun, un score de 1%.

La question posée aux enquêtés concernait le mode de transport utilisé le plus fréquemment pour tel ou tel type de déplacement. Cette formulation n'a pas permis aux enquêtés de préciser s'ils utilisaient éventuellement un mode de déplacement secondaire pour chaque type de déplacement. Il se peut par exemple, qu'un habitant fasse une partie de ses courses en voiture (supermarché) et une autre partie à pied (marché). Nous faisons ici l'hypothèse que cette formulation a joué en défaveur des mobilités actives mais il est difficile de savoir dans quelle mesure. Les paragraphes concernant la fréquence de l'usage du vélo et de la marche permettront, dans la suite de cet exposé, de nous éclairer sur ce point.

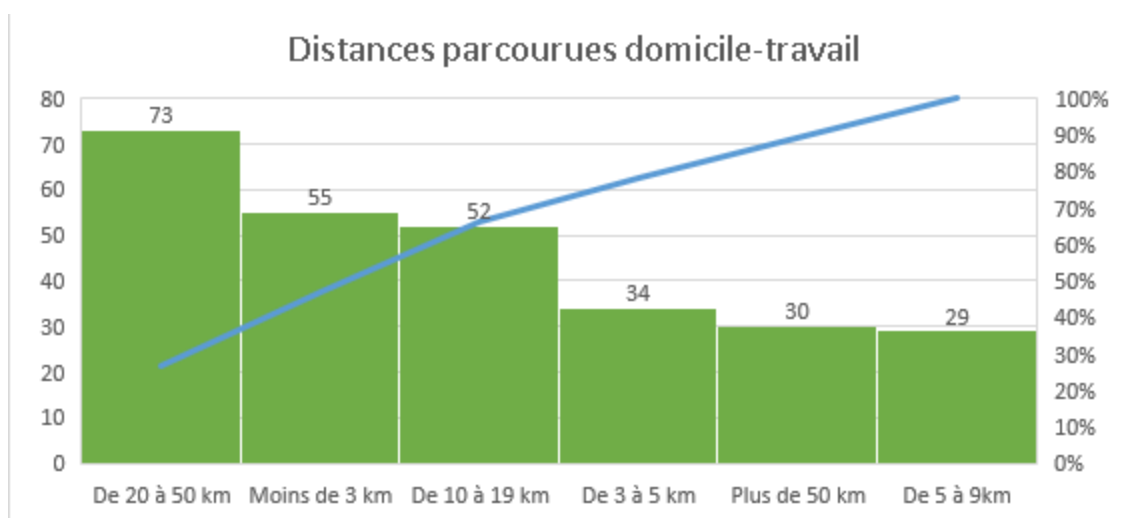
2. Les distances parcourues

Le graphique qui suit montre les distances parcourues selon le type de trajet effectué : pour le travail, les courses, l'école, etc. ainsi que les sous-totaux de ces différentes distances. Nous pouvons donc comparer la part de chaque catégorie de distances parcourues.

Globalement, c'est la part 10-19 km qui représente le gros morceau. Vient ensuite la part des 5-9 km, puis celle des moins de 3 km, celle des 3-5 km, celle des 20-50 km et enfin celle des plus de 50 km.



Il est intéressant d'isoler la série des distances parcourues pour se rendre au travail car il s'agit de trajets récurrents pour lesquels une politique de transport adaptée permettrait une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre.

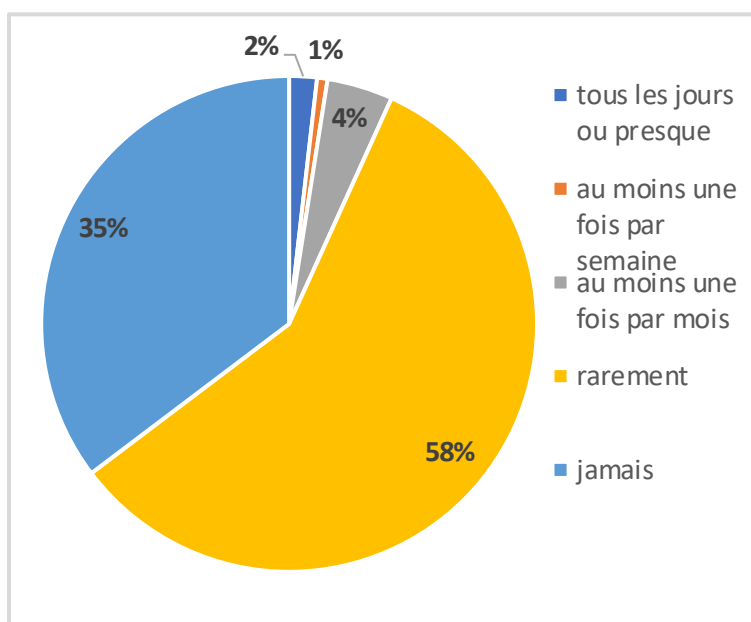


Ce graphique montre que les distances les plus souvent parcourues par les travailleurs sont situées entre 20 et 50 km (27% des enquêtés). Mais la catégorie « moins de 3 km » arrive en seconde position (20% des enquêtés), suivie de très près par la catégorie 10-19 km, puis la « 3-5 km », les « plus de 50 km » et enfin, les 5-9 km. Ces résultats indiquent l'intérêt de travailler à des solutions de mobilité sur des distances

longues mais aussi sur des distances courtes. Il y a un report modal envisageable vers les mobilités actives car seulement 38% des personnes travaillant à une distance comprise entre 0 et 5 km se déplacent à pied ou à vélo⁷.

3. Le train

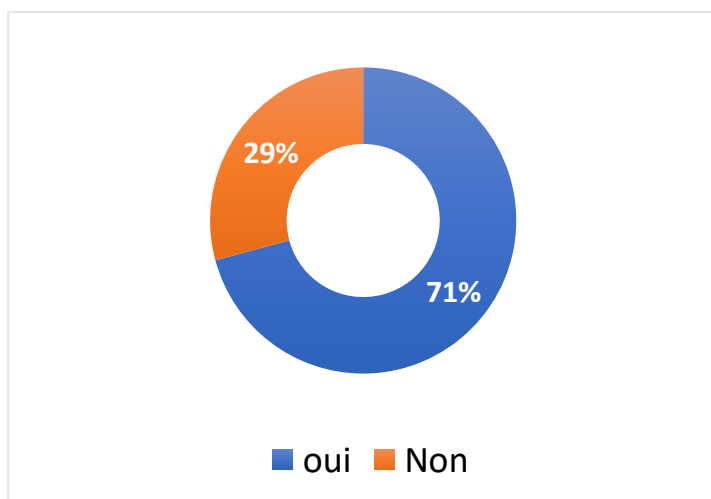
Le train apparaît, d'après l'enquête, comme un mode de transport relégué à la dernière place. 93 % des personnes enquêtées ne l'utilisent que rarement ou jamais. Seulement 3% du panel déclare l'utiliser tous les jours ou, a minima, de façon hebdomadaire.



4. Le vélo

a) La présence du vélo dans les foyers

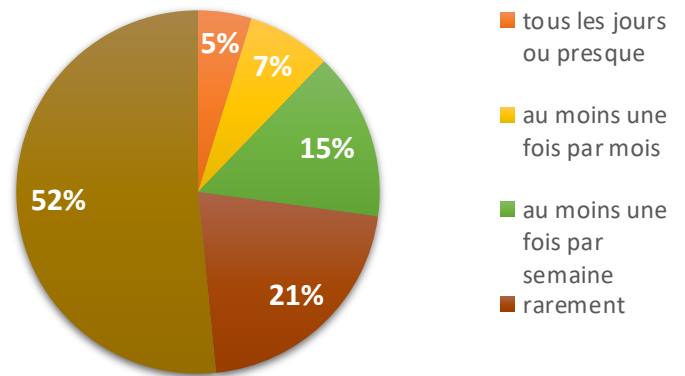
71% des foyers dispose d'au moins un vélo, dont 84,7%, un vélo classique, et 21,1%, un vélo électrique. Cela signifie que près de 15% du panel possède un vélo électrique. Ce moyen de transport gagne donc clairement du terrain.



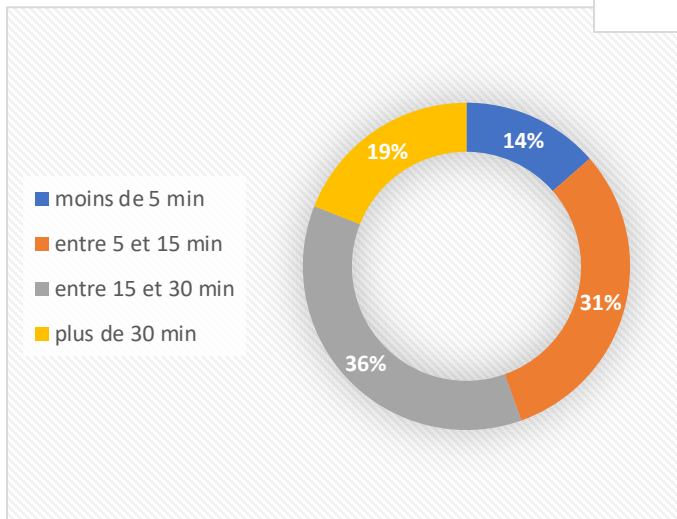
⁷ Pourcentage calculé en croisant les données sur les modes de déplacement et sur les distances parcourues.

b) L'utilisation du vélo au quotidien

Si plus de 70% des ménages possède un vélo, trois quarts d'entre eux n'utilisent jamais ou rarement le vélo comme moyen de déplacement « utile ». 5% l'utilisent au quotidien, et 7% au moins une fois par semaine.



c) Temps de trajet maximal

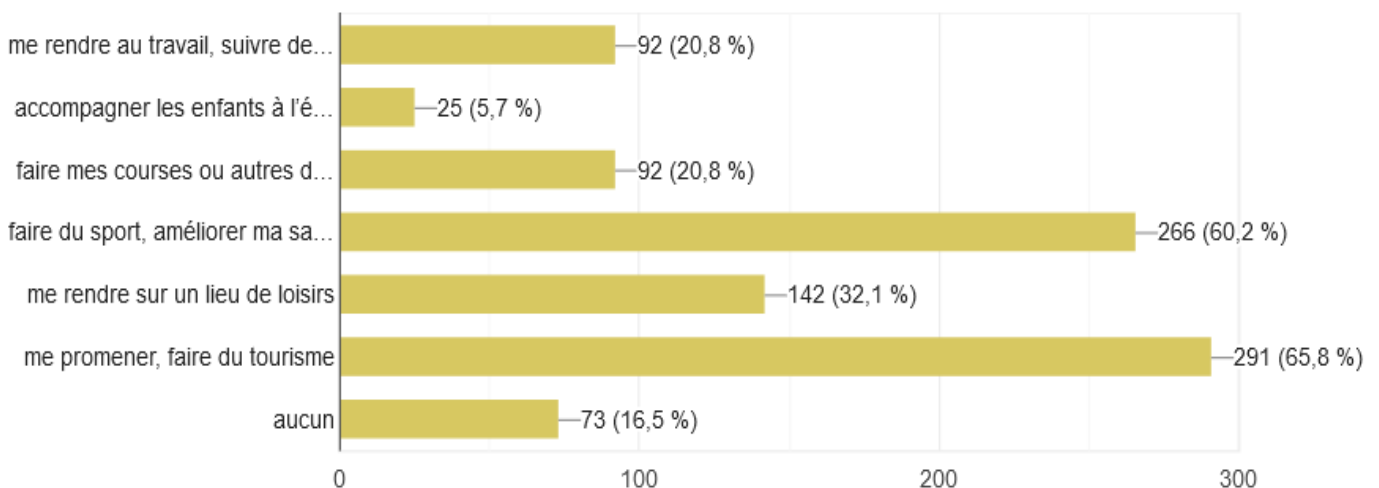


Le temps de trajet maximal déclaré par les enquêtés pour les déplacements à vélo oscille majoritairement entre 5 et 30 minutes. Ce temps de trajet correspond à des distances comprises entre 2 et 12 km.

d) Les usages du vélo au quotidien

Lorsque l'on interroge les gens sur les trajets qu'ils font ou seraient prêts à faire à vélo, 66% des sondés répondent qu'ils sont prêts à se promener ou à faire du tourisme à vélo. Un cinquième des personnes seraient apparemment prêtes à se rendre au travail ou à faire leurs courses à vélo et 32% à se rendre à vélo à leurs activités de loisirs. La question qui se pose est de savoir quels sont les leviers qui permettraient de passer de la situation actuelle où très peu de gens utilisent le vélo au scénario tel qu'envisagé par le panel de l'enquête.

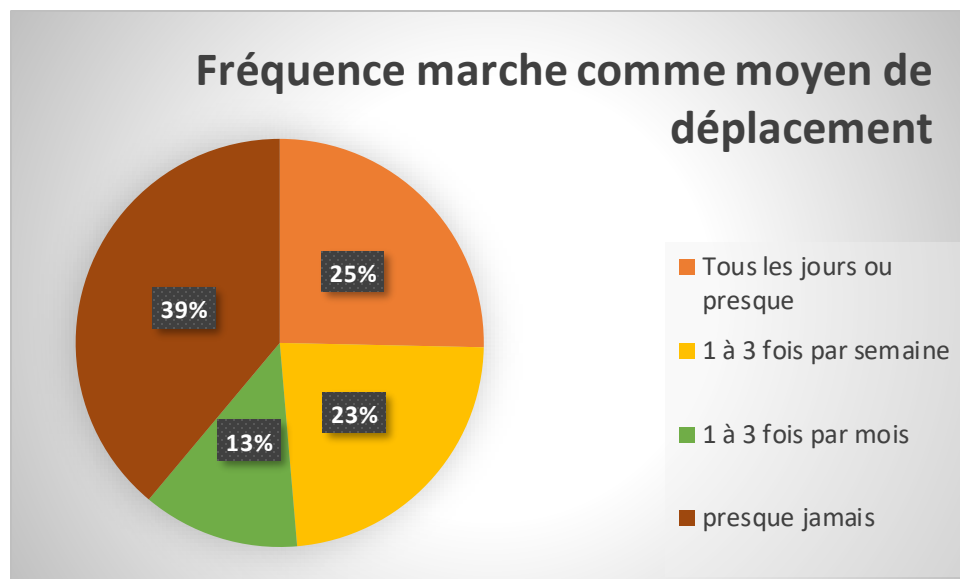
Question posée : « Parmi ces déplacements habituels, lesquels faites-vous ou êtes-vous prêts à faire à vélo ? »



5. La marche à pied

a) Fréquence de la marche à pied

A la question de savoir à quelle fréquence les personnes utilisent la marche à pied comme moyen de déplacement, presque 39% des enquêtés ont répondu « presque jamais ». Ce chiffre est interpellant tant sur le plan de la santé que sur celui de la mobilité durable. Il s'explique principalement par le fait qu'une bonne partie de la population réside en milieu très rural et donc éloignée des commerces et des services. Seul un quart de la population utilise la marche au quotidien comme moyen de déplacement.

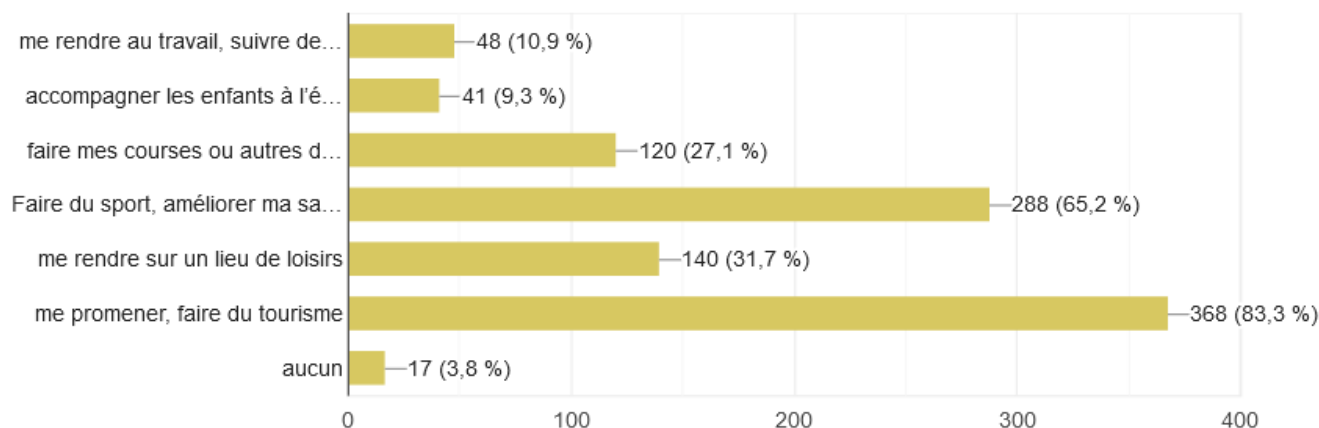


b) Les usages de la marche

Comme pour le vélo, les habitants de Quercy Bouriane considèrent, dans leur toute grande majorité, la marche à pied plutôt comme une activité de découverte, de tourisme et de loisir (83%) ou de sport (65%). 27% des enquêtés déclarent faire (ou être prêts à faire) leurs courses à pied. Cette donnée indique que, si la voiture individuelle est le mode de transport le plus fréquent pour faire ses courses (voir supra), les gens recourent aussi à la marche à pied pour ce type de déplacement. Le graphique qui suit indique en outre que l'on pratique aussi la marche pour se rendre sur un lieu de loisir. Est-ce à dire que les lieux de loisir sont généralement proches du domicile ou les enquêtés ont-ils mal compris cet item ?

Parmi ces déplacements habituels, lesquels faites-vous ou êtes-vous prêt à faire à pied ?

442 réponses



6. Les voies utilisées par les piétons et les cyclistes

Un des objectifs de l'enquête était de répertorier les voies cyclables et piétonnes utilisées **comme activité de sport et de loisirs**. Les résultats obtenus demandent à être approfondis et affinés mais ils constituent un premier recensement que nous présentons ci-dessous. Les chiffres se trouvant en regard ou au-dessus des trajets correspondent au nombre de fois qu'ils ont été cités dans l'enquête.

a) Sur tout le territoire

- ✓ véloroute Etang de Laumel- Ecoute s'il pleut - Payrignac - Groléjac-Sarlat 51X
 - ✓ Gourdon - Ecoute s'il pleut (via la "véloroute") 44X
 - ✓ Gourdon - Le Vigan (via D801) 38X
 - ✓ Circuit Notre-Dame-des-Neiges 11X
 - ✓ Gourdon - Salviac (en longant le Céou) 7X
 - ✓ Gourdon - Sarlat (via véloroute) 5X
 - ✓ Gourdon - Le Vigan (via GR / route parallèle) 5X
- 4X**
- ✓ Gourdon – Milhac
 - ✓ Gourdon - Saint-Clair (via Saint-Romain et Notre Dame des Neiges)
 - ✓ Abbaye Nouvelle (Léobard) – Gourdon
- 2X**
- ✓ Gourdon - Saint-Germain-du-Bel-Air 3X
 - ✓ Gourdon - vallée de la Dordogne (dans prolongement Groléjac, ancienne voie de chemin de fer)
 - ✓ Gourdon - Saint-Chamarand
 - ✓ Gourdon - Saint-Romain (Le Fourquet)
 - ✓ Gourdon – Concorès
 - ✓ Gourdon - (Payrignac) - Saint-Cirq-Madelon
 - ✓ Gourdon - Masclat
 - ✓ Gourdon - Souillac
 - ✓ Concorès - Linars
 - ✓ Le Vigan – Rocamadour

- ✓ Le Vigan - Saint-Julien-de-Lampon
- ✓ Le Vigan - Saint-Cirq-Souillaguet
- ✓ Concorès - Saint-Germain-du-Bel-Air - Saint-Chamarand

1X

- ✓ Gourdon – Groléjac
- ✓ Gourdon - vallée du Céou
- ✓ Gourdon - vallée du Bléou
- ✓ Gourdon – Frayssinet
- ✓ Gourdon – Marminiac
- ✓ Gourdon – Dégagnac
- ✓ Gourdon - Lamothe-Cassel
- ✓ Gourdon – Payrac
- ✓ Le Vigan – Payrac
- ✓ Le Vigan - Anglars-Nozac
- ✓ Secteur de Saint Projet
- ✓ Croix Blanche (Saint-Projet) - Gourdon
- ✓ Boissoles - Saint-Germain-du-Bel-Air
- ✓ Saint-Chamarand – Peyrebrune
- ✓ Saint-Chamarand – Concorès
- ✓ Saint-Clair - Concorès
- ✓ Route de Beauregard (Concorès)
- ✓ Loupiac - Le Vigan
- ✓ Loupiac – Gourdon
- ✓ Loupiac – Payrac
- ✓ Saint-Cirq-Madelon – Souillac
- ✓ Concorès - Peyrilles
- ✓ Saint-Germain-du-Bel-Air – Peyrilles
- ✓ Labio – Payrignac
- ✓ Lamothe Cassel --> Labastide Murat
- ✓ Gourdon - Costeraste

b) A Gourdon

- ✓ Gourdon (centre) - supermarchés (via D673) 8X
- ✓ Gourdon (centre) - équipements sportifs et centres commerciaux (via D673) 3X
- ✓ Avenue Georges Pompidou - Avenue Gambetta 3X
- ✓ Tour de ville (particulièrement la partie nord) 3X
- ✓ Rue du Marché Vieux vers Ecoute S'il Pleut 2X

1X

- ✓ Gagnepa (Croix de Pierre) - Prouilhac
- ✓ Avenue des anciens combattants
- ✓ Avenue Pasteur
- ✓ Quartier des Cordeliers
- ✓ Avenue Gambetta (tronçon allant de la rue de la Môle à la rue des Soupis)
- ✓ Centre-ville de Gourdon - La Peyrugue
- ✓ D12 et rues attenantes (Impasse Jeannette Verdier, Rue des Fauvettes, Les Hermissens)

C. Les avis sur la mobilité

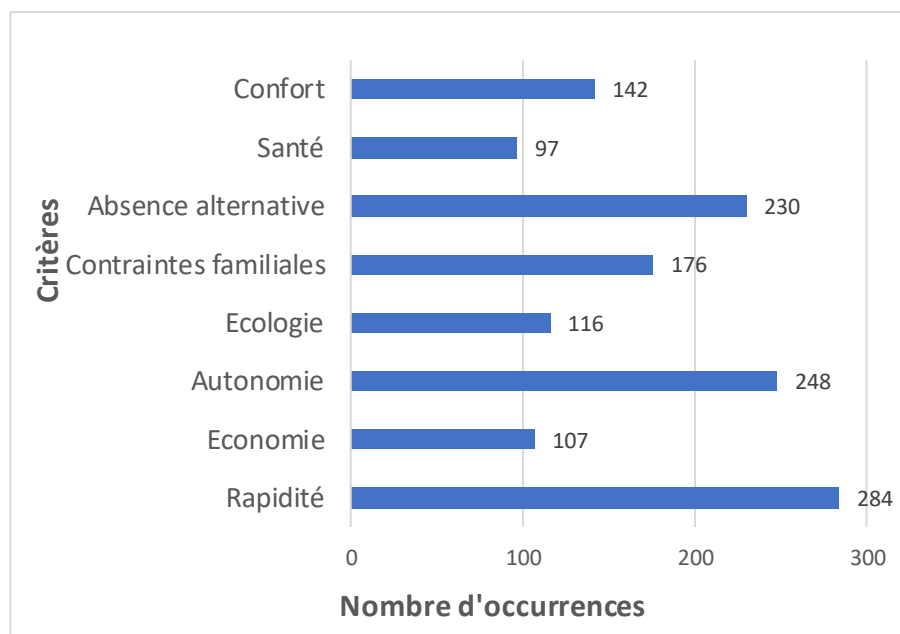
1. Les critères de choix

a) Les critères tous âges confondus

La rapidité arrive largement en tête dans les critères de choix des modes de déplacement, suivie d'assez près par l'autonomie et ensuite l'absence d'alternatives. Arrivent ensuite les contraintes familiales et le confort. Les critères écologique, économique et de santé sont à la traîne.

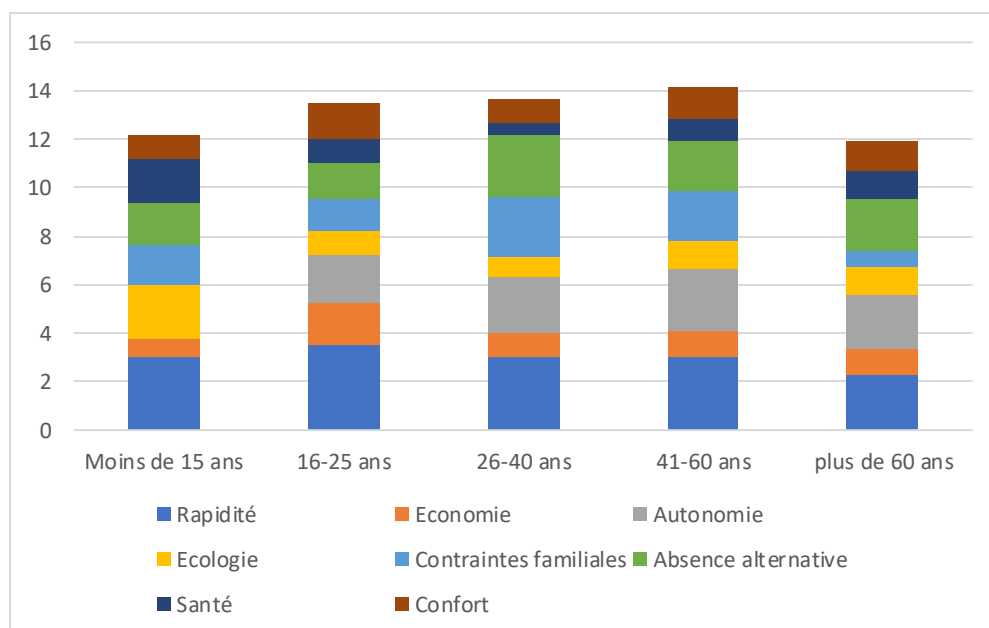
Ces résultats montrent la difficulté de trouver des alternatives à la voiture car les gens cherchent avant tout des solutions de mobilité rapide et l'autonomie dans leurs déplacements. Or, sur un territoire rural, la voiture individuelle est de loin la meilleure solution de ces points de vue-là. L'augmentation des

prix de l'énergie modifiera sans doute l'ordre de ces priorités. La recherche d'alternatives acceptables sur le plan des temps de trajet ainsi que des incitants fiscaux ou autres pourraient également contribuer à un changement des comportements.



b) Incidence de l'âge sur les critères de choix

Une analyse des résultats en fonction du critère d'âge montre que les moins de 15 ans sont plus sensibles au critère de l'environnement mais aussi - étonnement ? - à celui de la santé que les autres catégories d'âge.



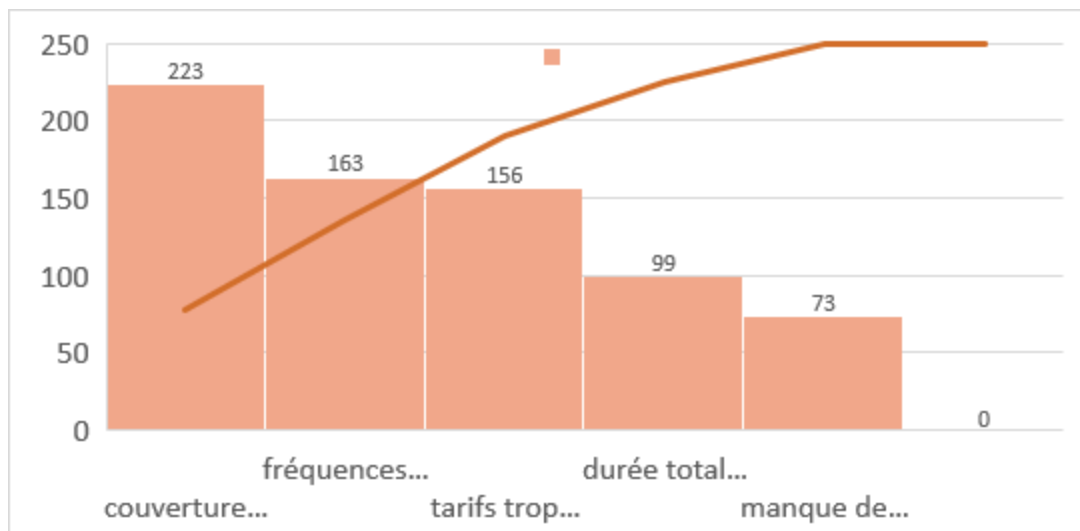
Sans surprise, le critère de la rapidité diminue globalement avec la montée en âge. Le critère de l'économie a plus de poids chez les 16-25 ans. Et celui des contraintes familiales dans la catégorie des 26-40 ans. Quant au critère de la santé, il a été très peu cité par les 26-40 ans.

L'intérêt de cette

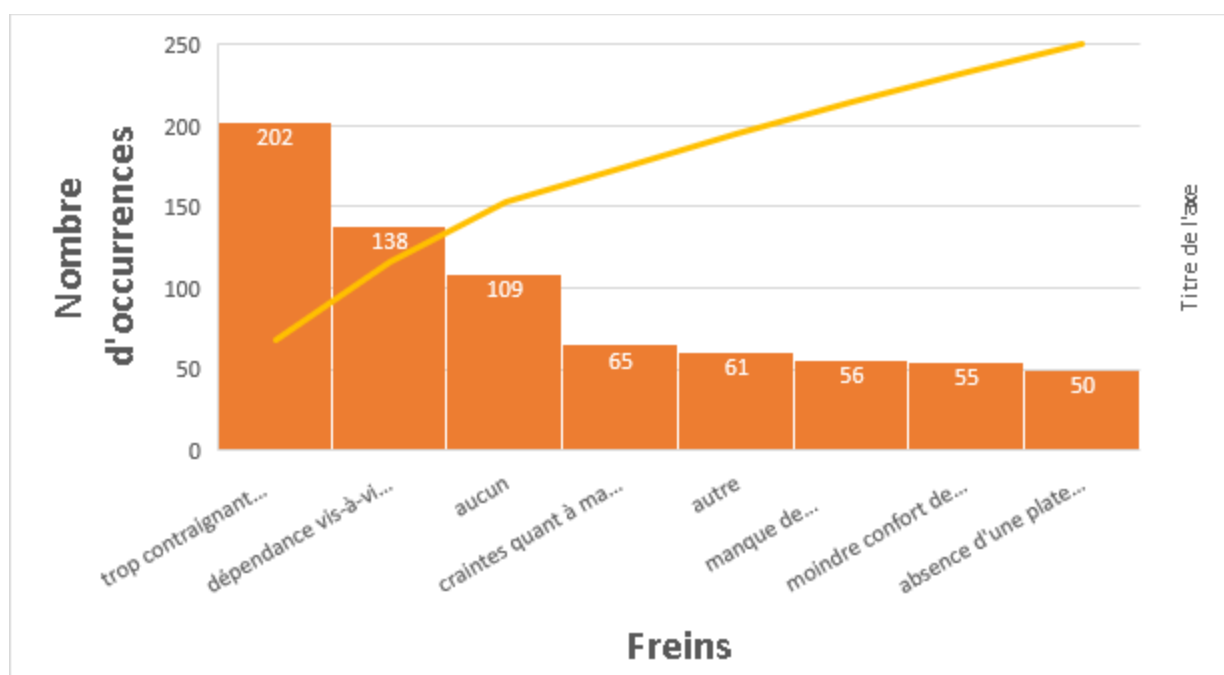
analyse est de mieux appréhender les motivations des habitants et donc, de développer une politique de mobilité adaptée mais aussi volontariste, en fonction de cette connaissance.

2. Les freins à l'usage du train

A la question de savoir quels étaient les freins à l'usage du train, l'insuffisance de couverture géographique arrive largement en tête, suivie de la faiblesse des fréquences de passage et ensuite, de tarifs trop élevés.



3. Les freins au covoiturage

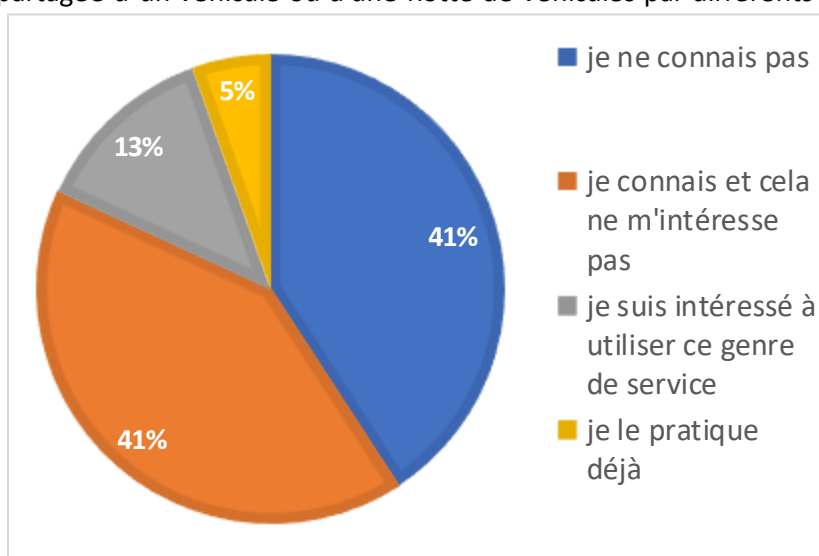


Ce graphique révèle que le principal frein au covoiturage est son aspect contraignant. Le deuxième frein, qui concerne la dépendance vis-à-vis du conducteur, constitue en réalité également une contrainte pour le covoitureur. Ces réponses corroborent la place accordée par les répondants au critère de l'autonomie dans leurs choix de mode de déplacement. Une partie (non-négligeable) du panel n'émet cependant aucun frein à la pratique du covoiturage.

4. Les avis sur l'autopartage

L'autopartage consiste en l'utilisation partagée d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules par différents usagers. Il peut s'agir d'un autopartage organisé entre voisins ou entre amis, mais l'autopartage « commercial » s'est fortement développé au cours ces dix dernières années. Dans ce cas, il se fait par abonnement.

L'autopartage est encore très méconnu sur notre territoire : 41% des enquêtés déclarent ne pas le connaître et 41 autres % déclarent ne pas y être intéressés. Seul 5% du panel le pratique déjà.

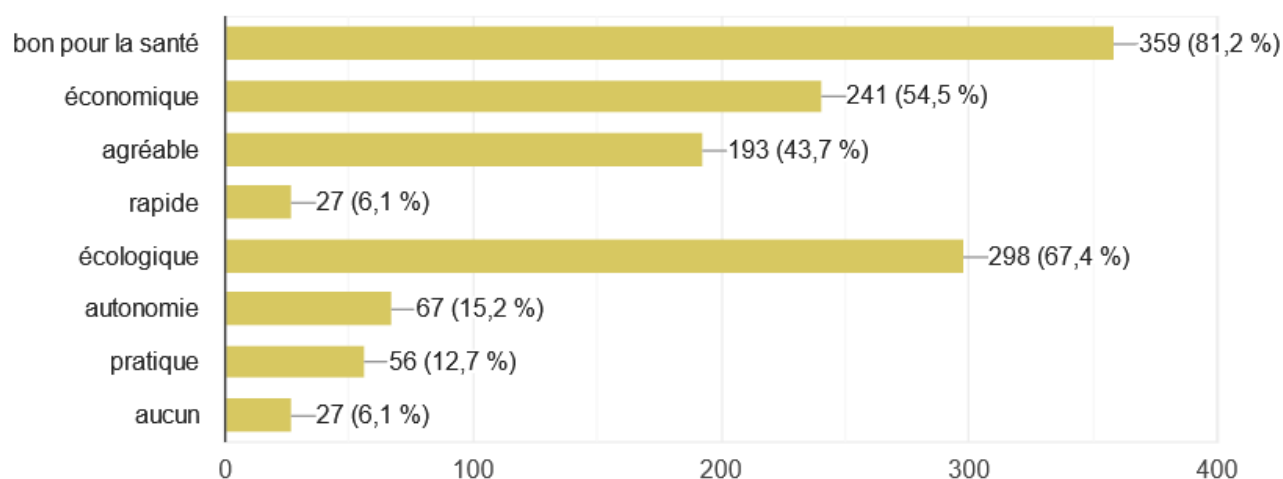


5. Les avantages, les freins et les incitants à l'usage du vélo

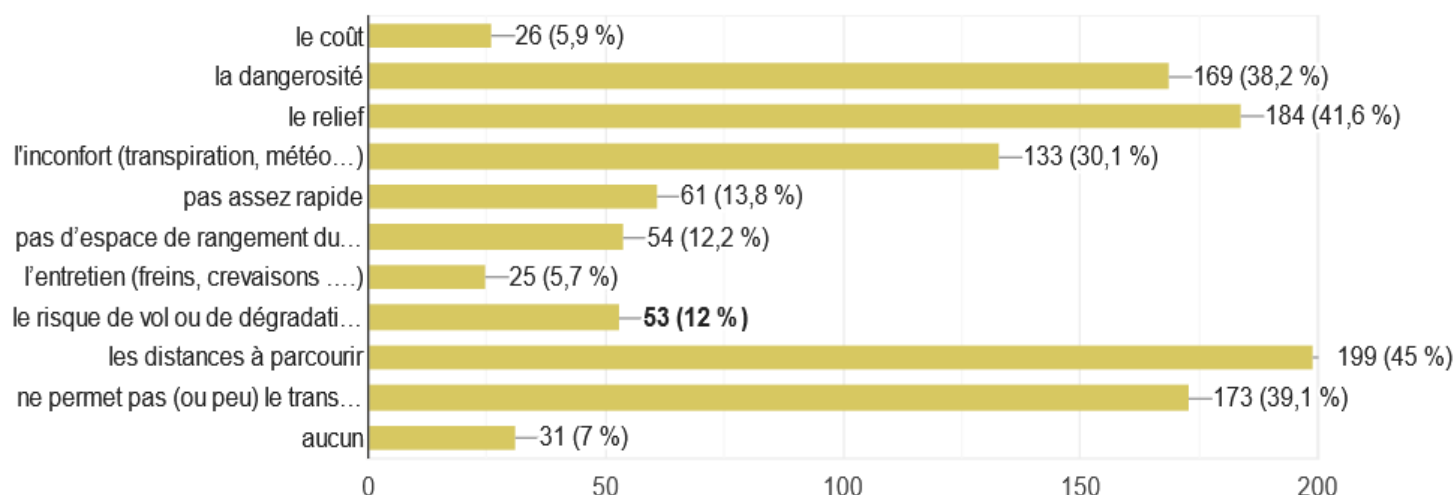
- Les questions concernant les avantages, les freins et les incitants à l'usage du vélo donnent des pistes concernant la difficulté à promouvoir l'usage du vélo comme moyen de déplacement.

En effet, les principaux avantages relevés à l'utilisation du vélo, à savoir la santé, l'écologie et l'aspect économique, sont également les derniers critères de choix de modes de déplacement (cfr. Supra) !

43% des sondés estiment que les déplacements à vélo sont agréables. Cette considération explique l'intérêt des gens pour le vélo comme activité de loisir.

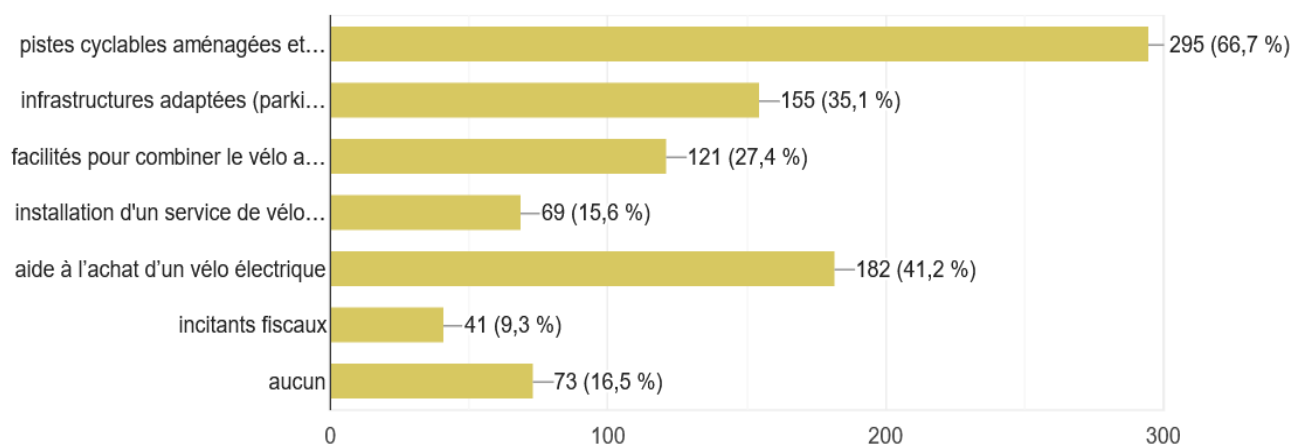


- Les freins sont, quant-à-eux, prioritairement les distances à parcourir, le relief et la difficulté à transporter des personnes ou des marchandises. La dangerosité apparaît également comme un frein important.



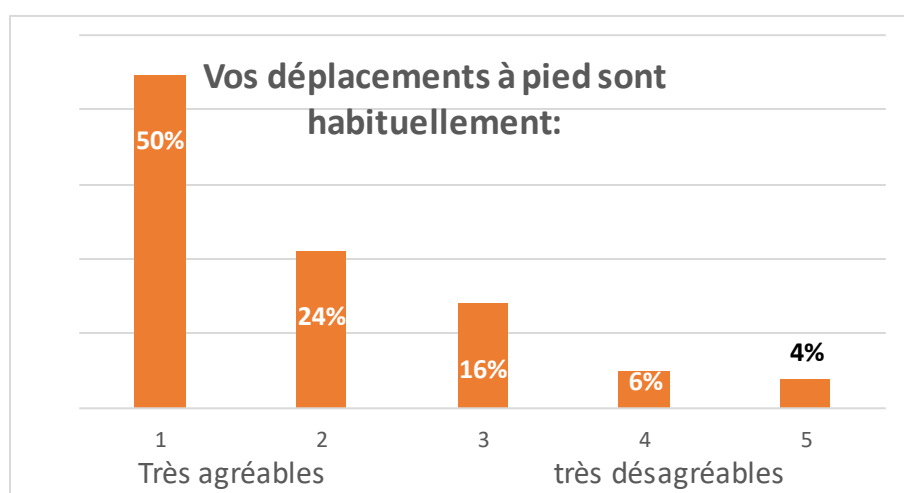
On ne s'étonnera donc pas que les éléments les plus cités par les participants à l'enquête pour favoriser l'usage du vélo sont les aménagements cyclables et les aides à l'achat de vélo électrique.

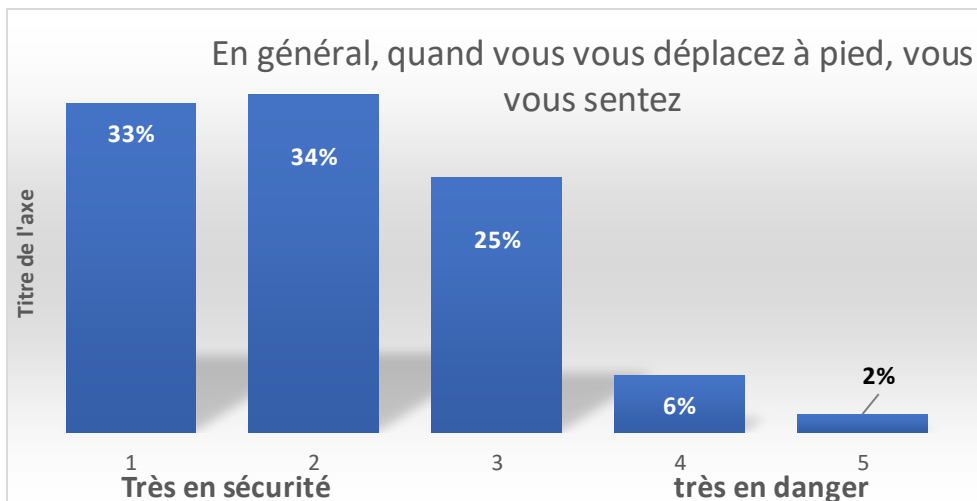
La question de l'adaptation des infrastructures (parkings sécurisés, bornes de recharge pour vélos électriques...) arrive en troisième position.



6. La perception de la marche

Comme le montrent les deux tableaux ci-après, les piétons perçoivent très majoritairement (74% des personnes) la marche comme agréable sur le territoire de la Communauté de Communes Quercy Bouriane et ils se sentent aussi pour la plupart en sécurité (67%).





Une analyse plus fine de ces chiffres indique que la perception du danger n'est pas nécessairement croissante avec l'âge de la personne, contrairement à ce que l'on pourrait supposer. Les personnes ayant déclaré se sentir en danger ou très en danger appartiennent à toutes les catégories d'âge, y compris les plus jeunes.

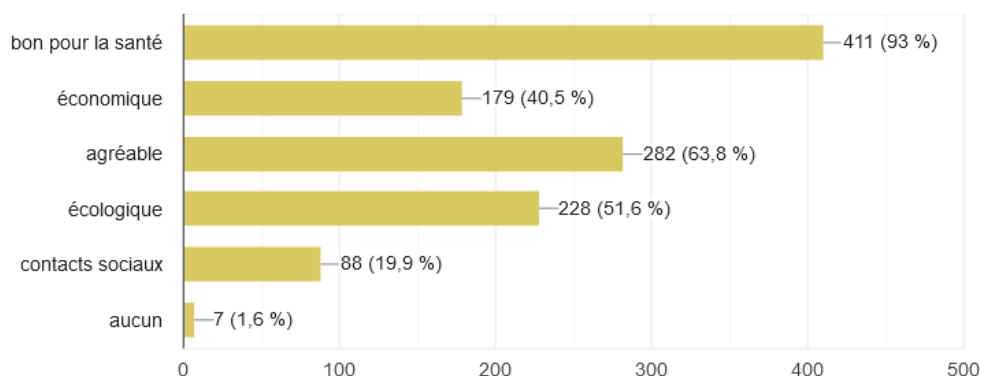
7. Les avantages, les freins et les incitants à la marche

Comme pour la pratique du vélo, la marche est avant tout considérée « bonne pour la santé ». Son caractère « agréable » arrive en seconde position, suivi du critère « écologique ». Quant aux freins à l'usage de la marche dans les déplacements utiles, ils concernent surtout les distances à parcourir et la lenteur de ce mode de déplacement.

Selon vous, quels sont les principaux avantages à se déplacer à pied ? (3 réponses maximum)

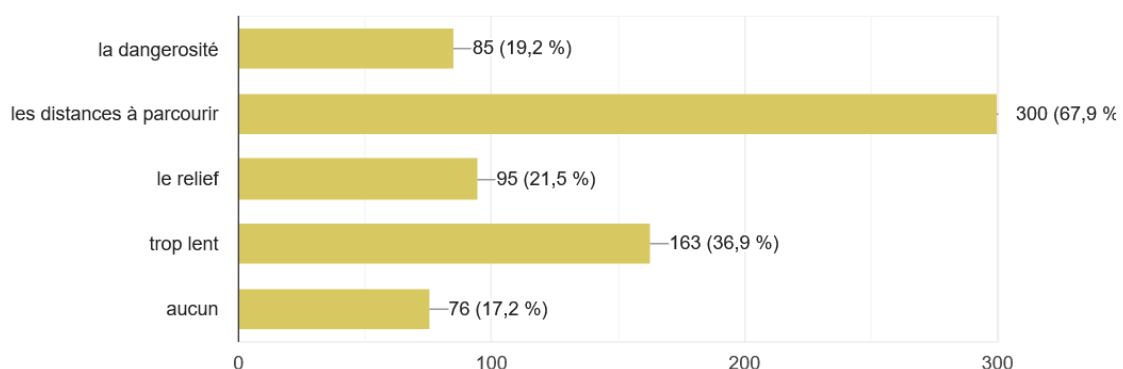


442 réponses



Quels sont vos principaux freins à vous déplacer à pied ? (3 réponses maximum)

442 réponses

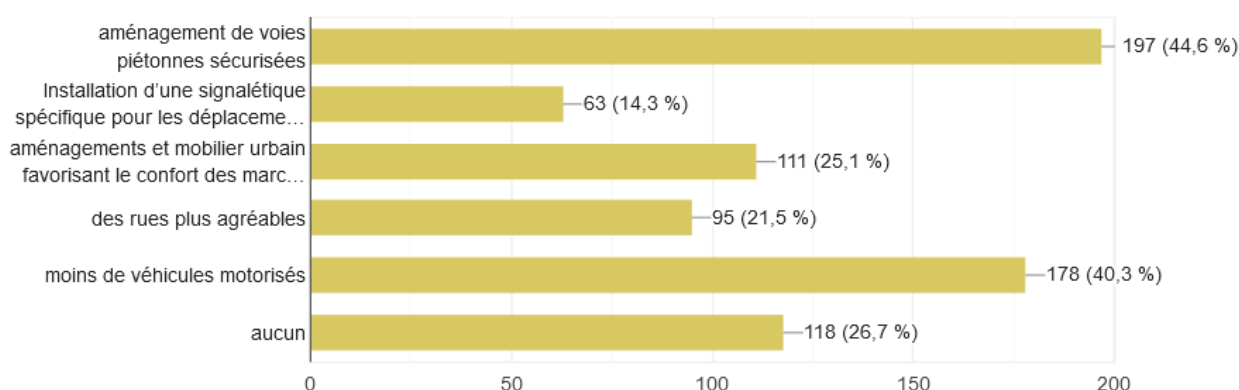


Parmi les facteurs incitatifs à se déplacer à pied, la question de la sécurité arrive en tête. Cette donnée est étonnante dans la mesure où l'enquête a montré que le sentiment de sécurité des piétons est fort. L'importance accordée ici à des aménagements sécurisés doit être entendue comme relative par rapport aux autres incitants proposés. La question ouverte sur les aménagements piétons (voir infra) apporte aussi un éclairage en montrant que certaines voies piétonnes devraient effectivement être sécurisées.

Parmi les éléments cités ci-dessous, lesquels vous motiveraient à vous déplacer plus fréquemment à pied ? (3 réponses maximum)



442 réponses



D. Synthèse : pratiques et avis des enquêtés

En ce qui concerne les transports utilisés au quotidien, la voiture arrive, sans surprise, largement en tête dans tous les types de déplacement. Elle représente 76% des déplacements « utiles ». Ce pourcentage nous place légèrement sous la moyenne de 80% de résidents ruraux utilisant la voiture individuelle dans leurs déplacements quotidiens, relevée dans une étude de 2019 sur la santé en Occitanie. La marche à pied arrive en seconde position avec 13% des déplacements. Viennent ensuite le vélo, avec près de 5% des déplacements, le bus (quasi exclusivement chez les scolaires) et le co-voiturage avec chacun 1,5%. Le train et le « deux roues motorisées » arrivent en dernière position avec, chacun, un score de 1%. Soulignons ici que ce faible score ne signifie pas que la ligne de train existante serait peu utilisée et donc inutile. Loin de là. La ligne POLT est bien fréquentée et semble même connaître un nouvel afflux depuis quelques temps.

L'enquête confirme donc la difficulté à trouver des alternatives à la voiture. Les distances à parcourir constituent le principal frein aux déplacements à pied ou à vélo. En ce qui concerne le train, ce sont une couverture géographique insuffisante et des fréquences de passage trop basses qui découragent les candidats. L'on voit également que le co-voiturage n'a pas la cote. Seulement 3% des actifs l'utilisent dans leurs déplacements domicile-travail. L'aspect contraignant de ce mode de déplacement est de loin le plus cité comme frein par les participants à l'enquête. Notons cependant un plus grand engouement pour le co-voiturage dans les déplacements pour le sport ou les loisirs. Quant au système d'autopartage, il reste méconnu ou peu en vogue auprès de la grande majorité des enquêtés.

71% des sondés possèdent un vélo, dont 20% d'entre eux, un vélo électrique. Ce dernier gagne donc clairement du terrain. Mais parmi les propriétaires de vélo, 73% ne l'utilisent que rarement ou jamais dans leurs déplacements « utiles ».

La marche à pied et le vélo sont surtout considérés chez nous comme un loisir ou activité sportive.

La rapidité arrive largement en tête dans les critères de choix des modes de déplacement, suivie d'assez près par l'autonomie et ensuite l'absence d'alternatives. Arrivent ensuite les contraintes familiales et le confort. Les critères écologique, économique et de santé sont à la traîne. Or, ce sont justement les principaux avantages de la marche et du vélo, cités par les enquêtés.

Les résultats de cette enquête ne doivent pas être un prétexte à condamner les modes de déplacement actifs ou durables (marche à pied, vélo, train, covoiturage...) du fait des freins à leur usage ou à rester dans l'impuissance. Ils ont, au contraire, pour visée de contribuer à la recherche de solutions novatrices, compte-tenu des habitudes et des motivations des habitants et usagers du territoire. L'idée est donc d'envisager les actions pertinentes à mettre en place afin de surmonter les obstacles identifiés et de répondre aux défis de la transition énergétique.

Un croisement des données entre les modes de transport et les distances parcourues indique, par exemple, qu'il pourrait y avoir un report de la voiture vers les modes de déplacement actifs (marche à pied et vélo) pour une partie des trajets.

E. Les attentes pour demain

Outre une meilleure connaissance des pratiques et des avis de la population sur la mobilité, l'objectif de l'enquête était aussi de mieux connaître les voies piétonnes et cyclables, de questionner les participants sur les aménagements à réaliser et de récolter les suggestions pour améliorer globalement la mobilité sur le territoire. Nous livrons ci-dessous -sans censure- une synthèse des 527 contributions enregistrées. Les propositions les plus plébiscitées sont placées en tête de paragraphe.

1. Les suggestions pour améliorer la mobilité

Nous avons classé les suggestions des personnes enquêtées en 3 catégories :

- Adapter la circulation en faveur des mobilités douces/piétonner
- Sécuriser
- Améliorer l'offre de transport
- Adapter les équipements / infrastructures
- Accompagner les usagers et promouvoir les mobilités actives / durables...
- Sensibiliser les usagers

Au sein de chacune des catégories, les propositions sont classées selon leur fréquence d'apparition dans l'enquête, des plus citées au moins citées.

a) Adapter la circulation en faveur des mobilités douces / piétonner

- Etablir un contournement pour les poids lourds afin de décongestionner le centre-ville de Gourdon
- Permettre la circulation des vélos en sens inverse des véhicules motorisés dans les rues à sens unique (exemples : rue du Colonel Taillade / rue Henri Mazet)
- Transformer certaines zones de stationnement en pistes cyclables
- Réduire la circulation sur la D704 en particulier pour ce qui est des poids lourds
- Piétonner la rue commerçante du tour de ville (Boulevard des Martyrs, Boulevard Mainiol, Boulevard du Dr Cabanes)
- Pérenniser la zone piétonne mise en place lors des jours de marché
- Réduire l'accès sur la butte aux véhicules motorisés du personnel de mairie et des riverains
- Augmenter le nombre de rues en sens unique afin d'aménager un espace de circulation alloué aux mobilités douces
- Instaurer un dimanche par mois sans véhicule à moteur sur le tour de ville de Gourdon

- Adapter le sens de la circulation des vélos sur le tour de ville (problème de sécurité aux abords du kiosque à Gourdon).

b) Sécuriser

- Etablir des zones 30 en zone urbaine très fréquentée (notamment sur les segments dépourvus de trottoir pour les piétons)
- Aménager des trottoirs sécurisés
- Faciliter la traversée des piétons sur D704 au niveau des lacs (Ecoute s'il pleut)
- Améliorer l'état de la voirie sur les routes secondaires utilisées par les cyclistes
- Mettre l'avenue Cavaignac en sens unique
- Inciter à réduire la vitesse des véhicules motorisés sur certains tronçons (exemple : avenue Gambetta et Cavaignac ou au niveau des villages)
- Aménager des trottoirs ou espaces sécurisés pour les piétons sur les routes reliant les bourgs ou -a minima -sur les tronçons empruntés par les piétons pour rejoindre les centres-bourgs (exemple : route du Bos)
- Renseigner les promeneurs sur les jours d'ouverture de la chasse et les secteurs forestiers/ruraux concernés

c) Améliorer l'offre de transport

- Développer des lignes de bus (électriques) vers Cahors, Sarlat, Souillac, Figeac, Brive-la-Gaillarde... Eventuellement sur certains jours : mercredis et samedis.
- Rétablir des arrêts de train dans les petites gares aux alentours de Gourdon (Rouffilhac, Anglars - Nozac, etc.)
- Augmenter la fréquence de passage des TER Limoges – Toulouse
- Organiser un service de covoiturage (ou autostop organisé) public et local (quid de Lot ô car ?)
- Etablir une navette / minibus entre Le Vigan et Gourdon les samedis matin pour le marché (à l'adresse des personnages âgés surtout)
- Instaurer une offre de libre-service de vélos/trottinettes électriques
- Etablir une navette / minibus entre Gourdon centre et Ecoute s'il pleut de juin à octobre
- Réduire le coût du billet de train

d) Adapter les équipements / infrastructures

- Développer les voies vertes (ex. Gourdon - Lamothe-Fénelon) / Dédoubler les routes principales par des pistes cyclables (ex. Gourdon - Le Vigan) et/ou développer des voies vertes
- Installer des parkings à vélo (gare, à proximité des établissements de services publics, etc.)
- Installer des rampes attenantes aux escaliers du passage sous-terrain de la gare facilitant le transport des vélos et des valises (cf. gare de Souillac)
- Réaliser des marquages au sol (bandes vertes) permettant de sécuriser les cyclistes et améliorer la signalisation
- Matérialiser les pistes cyclables en dur (et non pas uniquement avec un marquage au sol) et contrôler ces espaces de manière stricte (pas de trottinette)
- Entretenir régulièrement les chemins de randonnées
- Aménager un/des grand(s) parking(s) à l'extérieur de Gourdon ET mettre en place une navette gratuite reliant au centre-ville
- Aménager des aires de covoiturage
- Installer des ralentisseurs
- Améliorer l'éclairage public
- Aménager des passerelles et des sentiers de franchissement des ruisseaux pour les parcours VTT

- Créer des aménagements PMR sur certains secteurs (ex. tour de ville sud Gourdon, table d'orientation sur la butte)

e) Accompagner les usagers et promouvoir les mobilités actives / durables...

- Fournir une aide à l'achat d'un vélo (classique ou électrique) notamment foyers modestes / financement public pour l'acquisition de matériel permettant développement des mobilités douces
- Améliorer l'information sur l'offre de transport (de transport à la demande, covoiturage...)
- Permettre l'accès des bus scolaires aux non-scolaires
- Pérenniser l'offre estivale de location de vélos à Ecoute s'il pleut

f) Sensibiliser les usagers

- Responsabiliser les automobilistes (dangerosité des dépassements ne respectant pas les distances de sécurité, oubli de la priorité donnée aux piétons, etc.)
- Faire respecter les règles de stationnement ("véhicules ventouses") pour fluidifier le trafic du tour de ville
- Sensibiliser les chasseurs à la présence des promeneurs sur les sentiers

2. Zones piétonnes à sécuriser

a) Gourdon

- Avenue Cavaignac
- Tour de ville de Gourdon
- Croisement boulevard de la Madeleine - Avenue Gambetta
- D704 vers le lac Ecoute s'il pleut
- Ruelles situées sur la « butte »
- Centre-ville vers les zones commerciales (D673)
- Avenue Pasteur (Centre Hospitalier)
- D801 (direction Le Vigan)
- Rue des Pargueminiers
- Route du Mont Saint-Jean (vers Payrignac)
- Rue des Neveges (vers Notre-Dame-des-Neiges)
- Avenue de la Gare (dans le prolongement de Avenue Gambetta)
- Croix de Pierre / Carrefour Chemin du Soleil Levant - Avenue Georges Pompidou
- Rue Colonel Jaubert
- Rue Molinié Montagne

- Rue Frescaty et Quartier des Cordeliers
- Rue Antoinette Buffière / Rue du Colonel Taillade (Place du Foirail vers centre-ville)

b) Pour les scolaires

- Les abords de la cité scolaire et des écoles (maternelle et élémentaire)
- Avenue Marc Baudru et parkings (autour de Piscine et Cité Scolaire)
- Avenue des Anciens Combattants
- Parking Hivernerie / abords des écoles élémentaires / maternelles

c) Ailleurs sur le territoire

- Les entrées et sorties de bourgs
- Sorties du bourg du Vigan (D801, D673, D131, D51)
- Carrefour Tauty / Route Le Vigan - Tauty
- Bourg de Saint-Germain
- D12 (Concorès - Peyrilles)

3. Voies cyclables à aménager

Sur le territoire

- ✓ Gourdon - Le Vigan (via D801 : Route de la Prade, Route de la Vergnole, Route du Terrié, Chemin de la Fagette, Moulin de Bories, Route du Vigan)
- ✓ Gourdon - Payrignac (via le Mont Saint Jean et Montijot)
- ✓ Gourdon - Salviac (D673)
- ✓ Gourdon - Concorès - Saint-Germain
- ✓ Gourdon - Saint-Cirq-Madelon (via D704)
- ✓ Gourdon - Saint-Cirq-Souillaguet
- ✓ Gourdon – Souillac
- ✓ Gourdon-Figeac
- ✓ Gourdon - Saint-Projet
- ✓ D12 et D17 (Saint-Chamarand - Gourdon)
- ✓ Costerastes - Abbaye Nouvelle (Léobard)
- ✓ Costerastes - Gourdon
- ✓ Gourdon – Cougnac
- ✓ Poudens (Gourdon) - Labarde (Léobard) pour faire la jonction avec la véloroute de la vallée du Céou
- ✓ D704 (sortie Gourdon direction Cahors)
- ✓ Pont de Rhodes - Concorès
- ✓ Gourdon - Anglars-Nozac
- ✓ Saint-Cirq-Souillaguet - Le Vigan
- ✓ Gourdon - Saint-Romain
- ✓ Gourdon - Payrignac (via le Mont Saint Jean et Montijot)
- ✓ Gourdon - Abbaye Nouvelle (Léobard)
- ✓ Gourdon – Cazals
- ✓ Gourdon – Payrac
- ✓ Gourdon - Labastide-Murat
- ✓ Le Vigan - Saint Julien Lampon
- ✓ Rouffilhac – Fajoles
- ✓ Saint-Chamarand - Concorès
- ✓ Gourdon- Uzech-les-Oules
- ✓ Gourdon - Peyrebrune (via D801)
- ✓ Saint-Germain – Salviac
- ✓ Toutes les anciennes lignes SNCF → voies vertes

A Gourdon

- ✓ Gourdon (centre) - Ecoute s'il pleut
- ✓ Tour de ville (prolonger piste cyclable)
- ✓ Avenue Gambetta
- ✓ Gourdon (centre) - équipements sportifs et centres commerciaux (via D673)
- ✓ Gourdon (centre) - Notre Dame des Neiges
- ✓ Avenue Cavaignac (direction route de Salviac)
- ✓ D1 Route des Vitarelles
- ✓ Avenue Georges Pompidou (vers la gare)
- ✓ Chemin de l'éperon
- ✓ Rue Colonel Taillade et Quartier des Cordeliers
- ✓ Gourdon (centre) - Cité scolaire
- ✓ Avenue Pasteur
- ✓ Entrées de ville Gourdon (D673, D704, D801)
- ✓ Rue des anciens combattants
- ✓ D12 (ex. des Hermissens vers le Centre hospitalier Jean Coulon)
- ✓ Gourdon (centre) – Lapeyrugue
- ✓ Gourdon (centre) – Prouilhac
- ✓ Route de Lafontade

V. Conclusion et perspectives

Les résultats de l'enquête sur la mobilité ainsi que des propositions d'action en faveur des mobilités actives ont été présentés en Conseil Communautaire au mois de février 2022.

Les élus se sont emparés de cette question afin d'étudier les pistes qui pourraient être mises en œuvre et à quelle échelle elles devraient l'être.