



IFSTTAR



Co-construire des solutions de mobilité innovantes et durables dans les territoires périurbains

Terrain de recherche : Loos-en-Gohelle (62)

Rapport de projet

Janvier 2019

Programme CISMOP

Co-construction et Innovations pour les Services de MObilité en Périurbain

Claire Tollis

Avril 2017 - Septembre 2018

Pilotage du projet et participation: M. Cuvelier, A. L'Hostis, G. Uster

Relecture du document M. Cuvelier

Un projet financé par l'IFSTTAR et la Région Hauts de France

Contribution des personnels de la commune de Loos-en-Gohelle

Remerciements

Cette recherche-action a été réalisée grâce au concours de :

A

*L'Assemblée des
Communs de Lille*

B

Yamina Belkacem
Corinne Blanquart
Nathalie Bottichio
Redha Boubakour
Frédéric Bourquin

C

Sophie Cambon-Grau
Didier Caron
Jean-François Caron
William Clément
Célia Cordier
Marielle Cuvelier
Le Collectif MobiLoos

D

Virginie Debusschère
Nadine Dupire
Marc-Antoine Dupuich
Alexis Duriez

E

Margaux Essono

F

Sandrine Fournials

H

*Les Habitants de Loos-en-
Gohelle*

J

Joseph Leroy
Kévin Jaglin

L

Emilie Laigle
Emmanuelle Latouche
Valérie Lecerf
Olivier Leroy
Alain L'Hostis
Sarah L'Youssfi

M

Antonin Margier
Yves Mastin
Geoffrey Mathon
Ménadel

P

Julian Perdrigeat
Porte-Mine

R

Joaquin Rodriguez
*La Région Hauts de
France*

T

Nathalie Tellard
Océane Ten
Sébastien Torotokodi
*L'Office de Tourisme
Lens-Liévin*

U

Guillaume Uster

V

Sandrine Vanhoutte
Christine Villette

Z

Pierre Zembri

Introduction	1
1 ^{ère} partie : Analyse du contexte du projet	3
I. Des enjeux opérationnels forts	4
II. Des enjeux théoriques importants	9
III. Questions – Hypothèses	12
IV. Résultats attendus	12
2 ^{ème} partie : Travaux réalisés & résultats	14
I. Immersion et questionnaire	15
II. Résultats 1	17
1. Habitudes et difficultés de déplacement à Loos-en-Gohelle	17
2. Les ressources pour une transition mobilitaire	21
III. Co-Construction	25
IV. Résultats 2	27
V. Expérimentation	31
VI. Résultats 3	33
VII. Valorisation du programme	37
3 ^{ème} partie : Analyse croisée et réflexive	38
I. La participation habitante et l'échelle de la commune, un cadre pertinent pour la recherche action, à condition de multiplier les formats	39
II. La question du développement technologique et des STIC	41
III. Préconisations	45
Conclusion sur le projet CISMOP et les mobilités durables à Loos-en-Gohelle	49
Bibliographie	51
Annexes	53

Introduction

Historique du projet CISMOP

En 2016, la DREAL¹ des Hauts de France a souhaité que l'IFSTTAR, et plus particulièrement son centre de Villeneuve d'Ascq, mène des recherches sur la question des mobilités sur le territoire du Bassin Minier des Hauts de France. Le projet CISMOP fait suite à cette sollicitation.

Ces territoires, fortement sinistrés par la période de fermeture des mines de charbon (perte de 60 000 emplois², exode des populations jeunes et formées), sont aussi extrêmement dépendants de l'usage de la voiture individuelle dans les déplacements quotidiens. Ceci est lié en grande partie à l'éloignement désormais généralisé de l'emploi par rapport aux lieux de résidence, ainsi qu'à la faiblesse de l'offre de transport en commun et à la faible cyclabilité du territoire (distances trop longues, manque d'équipement, culture dépréciant l'usage du vélo en comparaison avec celui de la voiture, nettement valorisé).

Le projet CISMOP a trouvé un financement auprès de la Région des Hauts de France, ainsi que pour moitié auprès de l'IFSTTAR, pour une durée de 18 mois. Ceci a permis de créer un poste de post-doctorant (Chargé de Recherche en contrat à durée déterminée) dont le présent rapport fait état des réflexions et des actions.

L'objectif du projet de recherche était de se donner l'occasion d'une réflexion poussée sur les solutions de mobilité susceptibles d'émerger, dans ce territoire de faible densité, en focalisant l'attention à l'échelle d'une commune de 6700 habitants (Loos-en-Gohelle). Il s'agissait de prendre en compte de façon approfondie les besoins et les souhaits des habitants en intégrant directement ces derniers dans le travail de recherche action.

Le territoire de Loos-en-Gohelle a été choisi pour ce travail de façon assez « évidente ». En effet, celui-ci connaît, depuis une trentaine d'année, un renouveau que nombre de communes lui envient. Territoire pilote de la transition écologique, Loos-en-Gohelle a su se faire un nom grâce à sa double culture de la démocratie et du développement durable. Pourtant, nous le verrons par la suite, concernant les mobilités, la commune n'a pas pu (et c'est le cas de la totalité des territoires dits « à énergie positive ») prendre le tournant de la durabilité. Ceci est notamment lié au fait que la mobilité n'est pas une compétence communale.

Le choix d'une recherche orientée vers l'action

Devenue fréquente à partir de la fin des années 70 - au point que l'on a pu parler de « mode » (Hess, 1983) – la recherche-action est une approche scientifique qui vise à apporter une contribution aux préoccupations pratiques des personnes se situant en situation problématique (Rapoport, 1973), ce tout en développant des conditions d'observations propres à nourrir une réflexion scientifique complexe (Bataille, 1983).

Le parti-pris d'une recherche orientée vers l'action a présidé au début du programme CISMOP. Il s'agissait d'engager les habitants du territoire de Loos-en-Gohelle à travers l'expérimentation de nouveaux modes de déplacement.

¹ Tous les sigles et toutes les abréviations font l'objet d'un lexique en Annexes

² Données Mission Bassin Minier (2008).

Pour nous il s'agissait donc de faire et de faire-faire. Il s'agissait d'embarquer dans le quotidien des loossois mais aussi de les « embarquer » dans notre recherche. Le travail *d'animation* du territoire mené dans ce sens, a souvent éclipsé la position d'observateur qui devait (aussi) être la nôtre.

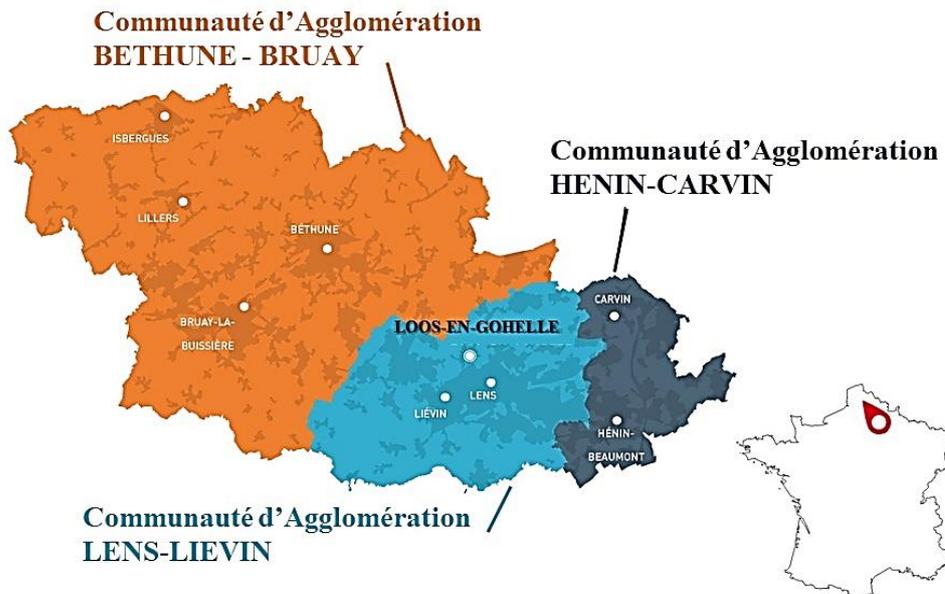
L'objectif de ce rapport de projet est donc tout-à-la-fois de rendre compte des actions menées, de leurs résultats en termes de recherche mais aussi de faire état du potentiel et des limites de cette double position, d'actrice-chercheuse sur un temps court (18 mois), de façon réflexive, critique et constructive.

1^{ère} partie : Analyse du contexte du projet

I. Des enjeux opérationnels forts

Le bassin minier des Hauts de France, un territoire fortement dépendant de l'usage de la voiture soliste

La ville de Loos en Gohelle, terrain sur lequel a porté notre travail est situé en Région Hauts de France et appartient à un bassin de vie d'environ 650 000 habitants répartis dans trois communautés d'agglomération. A cheval sur les départements du Nord et du Pas-de-Calais, il correspond, en partie, à l'Ancien Bassin Minier³.



Carte 1 : Localisation du terrain de recherche, à partir de la carte réalisée par l'Agence d'Urbanisme Lens-Artois (AULA), G. Lepers, novembre 2017.

L'Agence d'Urbanisme Lens-Artois (AULA) estime à plus de 2 millions le nombre de déplacements journaliers, ce qui représente une moyenne de 3,72 déplacements par jour et par personne. Ces statistiques doivent être nuancées en raison de fortes inégalités. Une part d'hypermobiles (16% de la population) effectuerait plus de 7 déplacements quotidiens alors qu'une part quasi-équivalente d'habitants « immobiles » ne se déplace pas (14%). Cette différence est particulièrement marquée en fonction du lieu de résidence (les ruraux se déplacent nettement moins que les urbains ou les périurbains) et du niveau de vie (la fracture sociale se retrouve sous la forme d'une « fracture mobilitaire »).

90% des déplacements sont internes au territoire des 3 agglomérations et un déplacement sur 2 fait moins de 2 km. Les échanges avec les territoires voisins restent tout de même importants concernant les trajets domicile-travail, notamment en direction de Lille, Douai et Arras.

³ Les limites du Bassin-Minier ne sont pas établies de façon stricte. Certains analystes l'étendent jusqu'à la frontière Belge à l'Est de Valenciennes. Nous retenons le découpage présenté sur la carte puisque c'est celui pour lequel nous bénéficions de données pertinentes concernant les mobilités (données AULA, 2017).

La part modale de la voiture représente 66% des déplacements quotidiens, la marche 25%. Le bus n'est utilisé que pour 3% des trajets, et le vélo 2%. Moto et train représentent chacun 1%.

Ce panorama est voué à évoluer sans doute, compte tenu des travaux consentis pour moderniser le réseau des transports en commun (des Bus à Haut Niveau de Service seront mis en circulation courant 2019)⁴ et de ceux envisagés pour améliorer la cyclabilité du territoire (euro-vélo routes, notamment).

Deux traits culturels sont identifiés

- *Hier, une culture minière de la proximité* : historiquement toutes les fonctions de la ville et les lieux aptes à satisfaire les besoins des populations se trouvaient à proximité des mines. Les habitants vivaient donc dans un périmètre facilement parcourable à pied et à bicyclette.
- *Aujourd'hui, un territoire en archipel pour lequel la voiture reste le moyen de déplacement le plus efficient*. Aujourd'hui, avec la pénurie des emplois liés à la mine, le périmètre de déplacement quotidien (travail) s'est agrandi. Les différentes cités minières constituent des îlots d'urbanisation relativement denses (au regard du reste du territoire), maillés par un réseau important de routes.

Les transports en commun (trains, bus), s'ils existent et se modernisent sur le territoire de la Communauté d'Agglomération de Lens-Liévin (CALL), ne peuvent constituer une réponse vraiment rentable s'ils desservent seulement une partie des îlots urbanisés. L'avenir paraît être davantage favorable au transport à la demande et/ou au covoiturage, même si nous verrons à travers l'analyse du cas loossois que le développement de ce dernier rencontre de sérieux freins psychologiques.

⁴ A défaut d'avoir pu mettre en œuvre le projet de tramway envisagé dans les années 2010-2015. A ce propos, voir les travaux pilotés par Odile Heddebaut, notamment le rapport de recherche du programme SUIM (Heddebaut & al, 2013)



Vue satellite du territoire « en archipel au maillage dense » dans lequel se trouve Loos-en-Gohelle. (Capture d'écran, GoogleMaps) 1 cm = 1 km.

La dépendance de ce territoire à la voiture constitue un enjeu socio-économique considérable en termes d'inégalité d'accès à la mobilité. En effet, une partie de la population est extrêmement vulnérable économiquement face à la fluctuation du prix des carburants. La Mission Bassin Minier évalue, par exemple, qu'une hausse de 15% du prix des carburants pourrait faire basculer 25% des ménages loossois⁵ dans la précarité énergétique (c'est-à-dire un reste à vivre mensuel inférieur à zéro) (Rapport *Energies demain*).

Cette vulnérabilité touche en priorité les personnes ayant un emploi pas ou peu qualifié, lesquels ne sont la plupart du temps pas « éligibles » pour le télétravail. Enfin, cette vulnérabilité pourrait s'accroître encore, en lien avec le vieillissement de la population. Certains chercheurs (ORHA, 1998) estiment qu'une part non négligeable de la population du Bassin Minier du Nord est constituée par les veuves des ouvriers de la mine, lesquelles logent parfois gratuitement une partie de leurs enfants et petits-enfants et touchent une pension permettant de répondre à certains de leurs besoins. On est en mesure de se demander comment les familles concernées vont palier ces ressources une fois l'aïeule disparue.

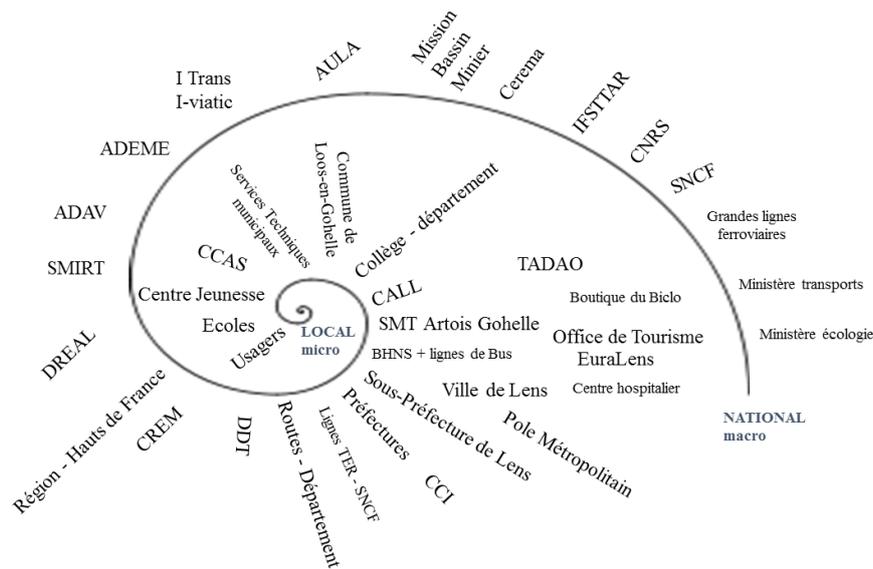
Enfin, il convient de s'interroger plus largement sur le devenir de ces mobilités fortement dépendantes à la voiture individuelle dans le contexte de vieillissement généralisé de la population, compte tenu du débat national sur la question. En effet, si conduire permet de maintenir l'autonomie des seniors, l'âge avancé est analysé par certaines équipes de

⁵ A noter que cette évolution prospective est portée à plus de 26% de ménages précaires à l'échelle l'Agglomération Lens-Liévin.

chercheurs comme un facteur de risque important sur la route pour les autres usagers (Lamellet & al., 2002).

Ainsi, il apparait déterminant de « convoquer » tout à la fois les institutions détentrices de données sur le territoire mais aussi le grand public sur la question des transports pour envisager, avec le plus grand nombre d'acteurs des solutions alternatives au véhicule individuel.

Le système d'acteurs concerné par les transports dans le Bassin Minier du Nord



Tollis, 2018, tentative de schématisation des acteurs du domaine des transports sur le territoire de Loos-en-Gohelle

La ville de Loos-en-Gohelle : les initiatives ayant précédé le projet CISMOP et leurs limites

Le territoire de Loos-en-Gohelle a été choisi par l'IFSTTAR comme terrain d'étude et d'expérimentation dans le cadre du projet de recherche CISMOP au regard de ses initiatives dans le domaine du développement durable. Ces initiatives touchent notamment les volets de l'agriculture, de l'énergie mais aussi de l'habitat, de l'éducation au développement durable et d'encouragement des initiatives citoyennes. Au cours des trois derniers mandats municipaux, Jean-François Caron, Maire écologiste, et son équipe ont œuvré pour mettre en place de nombreux formats de participation délibérative mais aussi de participation « avec les muscles » (Labranche 2009), à travers la mise en place des projets « fifty-fifty » par exemple, dans lesquels les habitants fournissent une partie de l'énergie et du temps de travail nécessaires à la mise en œuvre d'aménagements (comme la construction du Skate Park avec les jeunes, entre autres).

Dans ce territoire, nous avons trouvé un « terreau fertile » à notre étude dans la mesure où régnait déjà une « culture de la participation citoyenne » ainsi qu'une culture des questions environnementales. Toutefois, l'ingrédient le plus indispensable que nous ayons trouvé à Loos-en-Gohelle et le plus rare est sans aucun doute celui de la prise de risque et du « droit à l'erreur ». Nous avons énormément bénéficié de cet état d'esprit instillé à l'échelle des services municipaux et commençant à faire son chemin au sein de la population.

Concernant les mobilités, le terrain nous a tout de même beaucoup surpris, ce qui est peut-être pour le mieux. Nous nous attendions sans doute à rencontrer une population éveillée aux questions écologiques et donc peut-être soucieuse d'utiliser moins la voiture individuelle que dans le reste du Bassin Minier des Hauts de France. Toutefois, le diagnostic que nous avons pu réaliser montre que la part modale de la voiture dans les modes de transports favorisés (notamment dans les trajets les plus impactants, à savoir domicile-travail) reste tout-à-fait comparable au reste du Bassin, et plus largement comparable aux territoires périurbains ou peu denses.

Néanmoins, il convient de préciser un certain nombre d'initiatives dans le domaine de la mobilité antérieures à notre intervention sur la commune :

- La création d'une Ceinture Verte piétonne et cyclable de 15 km autour de la ville permettant de desservir de nombreux bâtiments publics et de proposer des itinéraires plus « naturels », en particulier vers les terrils avec des sentiers d'interprétation inaugurés en 2011,
- Plus largement, des efforts consentis en faveur de la cyclabilité de la ville, notamment 2 routes aménagées en « Chaussidoux » (Chaussée en faveur des modes doux), lesquelles proposent un espace partagé voiture/cyclistes sans créer pour autant un aménagement lourd de type piste cyclable. S'ils marquent un réel progrès, ces aménagements restent qualifiés de « pas rassurants » par les cyclistes,
- Une expérimentation menée dans les années 2010 autour de l'achat par la commune d'une flotte d'une quinzaine de vélos électriques que les habitants pouvaient emprunter. Malheureusement, le manque d'entretien des vélos et l'obsolescence des batteries les rendent aujourd'hui inaptes à être utilisés,
- La participation des écoles de la ville au Challenge annuel de l'Eco-Mobilité Scolaire organisé par le CREM (Centre Régional de l'éco-mobilité, 3 jours par an),
- La création et la mise en circulation, par un élu, de PV Pédagogiques à destination des automobilistes mal stationnés afin de mener une politique de sensibilisation (ces PV étant *designés* sur le modèle de « vrais PV »),
- La mise en place d'un Pédibus scolaire par un groupe de parents d'élèves. Celui-ci n'a pas été prolongé lorsque les initiateurs ont arrêté (leurs enfants étant passés au Collège).
- 7 zones 30 Km/h réparties dans la ville pour assurer la sécurité des piétons et cyclistes. Avec, à répétition, la proposition controversée de généraliser la limitation à 30 km/h à l'ensemble du centre-ville,
- L'aménagement concerté de certaines rues. Les habitants réunis ont pu faire des propositions et un vote a été organisé pour départager les propositions. Il a, par exemple, été décidé de consacrer un côté entier d'une rue à la circulation cycliste et l'autre côté est réservé au stationnement. La bande cyclable a été aménagée de façon à ce que les enfants allant aux écoles à proximité aient « le moins de rues à traverser »⁶,
- La mise en place d'un service de transport à la demande pour les personnes âgées appelé « Capucine » (voir Interview avec la conductrice en Annexe).

Ces différents éléments ont constitué un contexte singulier et riche pour notre programme.

⁶ Discussion avec Didier, un habitant de Loos-en-Gohelle.

II. Des enjeux théoriques importants

Les choix réalisés dans la construction de la réflexion

Pour aborder la co-construction de solutions de mobilités dans le territoire périurbain de Loos-en-Gohelle, dans une perspective de changements de comportement, le programme de recherche s'est appuyé sur un cadre théorique pluriel qui emprunte autant à la sociologie pragmatique qu'à la géographie et aux sciences politiques.

Au-delà des transports durables, une approche par les mobilités durables

Choisir d'utiliser le terme de Mobilités plutôt que celui de Transports a des implications théoriques, politiques et pratiques qu'il convient de souligner. Ce vocable influence notamment la manière de concevoir mais aussi de gérer l'espace et les déplacements. Lorsque l'on s'intéresse aux mobilités, la réflexion ne se limite plus à une recherche d'efficacité des technologies et des équipements de transport. Elle remet même en cause les approches techniques pour identifier, analyser et évaluer la planification et l'usage des transports, ce qui correspond à un changement paradigmatique (Bourdages, Champagne, 2012).

Alors que l'approche par les transports s'intéresse aux véhicules et équipements – le plus souvent dans une démarche quantitative où la connaissance est produite et concentrée dans les mains d'une poignée d'experts très spécialisés, celle par les mobilités se penche davantage sur l'expérience du déplacement (ou même du non-déplacement⁷) en adoptant une méthodologie qualitative et assumant une décentralisation du savoir (Bourdages, Champagne, art.cit.).

Les deux visions se complètent sur un dernier ensemble de points concernant le changement qu'elles anticipent. L'approche par les transports durables s'intéressent à des changements d'habitude minimaux, parce qu'elle adopte une vision à court ou moyen terme. En participant à développer la société industrielle et technologique, elle contribue à envisager une expansion des territoires (mieux desservis, mieux pourvus lesquels permettent de se déplacer plus et plus rapidement et de générer plus d'argent). En miroir, l'approche par les mobilités envisage des changements radicaux et systémiques des habitudes à moyen et à long terme. En accompagnant des changements socio-culturels profonds, par la prise en compte des coûts environnementaux et sociaux indirects de chaque solution, elle encourage une contraction des territoires, elle invite à la proximité (se déplacer moins mais mieux, trouver des solutions accessibles au plus grand nombre, surtout aux personnes vulnérables et à moindre coût pour la société).

Il s'agit de deux regards totalement différents portés sur une seule et même réalité. Par exemple, une rue va être vue comme un couloir de circulation et de stationnement par les tenants de l'approche « transports » alors qu'elle va être considérée comme espace de vie à négocier (habitat, socialisation, consommation et circulation/stationnement) par les tenants de l'approche « mobilités ». Celle-ci a introduit des dimensions éthiques et sociales qui – au-delà des infrastructures et des modes de transports - s'intéresse au possible renouvellement des pratiques de la ville et de l'urbanisme ainsi qu'à la démocratisation de la question des déplacements. Nous nous intéressons donc à l'humain dans la mobilité, à ses choix, ses représentations, ses contraintes et ses ressources.

⁷ Dans le cas du télétravail, par exemple. Là, le déplacement n'est plus vu comme un « mal nécessaire » mais bien comme une expérience qui procurerait une « valeur ajoutée », sans laquelle le déplacement n'est pas consenti.

Cet ensemble de prises (au sens de Gibson, 1977), nous pensons qu'il peut être investi dans une perspective plus durable, c'est-à-dire plus respectueuse de l'environnement et des autres. Nous nous intéressons donc à la façon dont il est possible de convaincre / convertir / inciter / sensibiliser les personnes en situation de mobilité pour qu'elles modifient leur choix modal de la voiture individuelle à d'autres modes de déplacement plus vertueux.

Les mobilités dans le périurbain

La question de la transition vers des mobilités plus durables se pose en des termes différents selon les caractéristiques du territoire auquel on s'intéresse. Dans ce programme, nous nous sommes penchés sur un territoire peu dense, lequel revêt plusieurs caractéristiques l'assimilant à un territoire périurbain.

Le territoire de Loos en Gohelle apparaît à la fois comme ayant sa propre histoire, son propre centre mais aussi comme conséquence de l'étalement urbain (de Lens) - étalement dû à l'accroissement démographique mais aussi à l'efficacité des systèmes de transport (individuels, principalement) mis à disposition. Ce territoire relativement récent dans sa forme actuelle présente une hybridation de l'urbain et du rural sans que l'on puisse forcément les délimiter.

« Alors que la ville est traditionnellement définie par la contiguïté de l'habitat, on appelle ici périurbaine une ceinture située en dehors de la ville et prenant la forme d'un espace mixte où se trouvent à la fois des ménages occupant des emplois urbains et des agriculteurs » (Cavailhès, 2003).

Les mobilités dans les territoires périurbains intéressent les chercheurs principalement en raison de la prégnance de la voiture individuelle dans les choix modaux des habitants sur ces territoires. Ce phénomène rend ces territoires peu denses extrêmement vulnérables vis-à-vis de l'augmentation du prix des carburants. Le problème de la durabilité de ces pratiques de déplacement se pose aussi en termes d'écologie. Finalement, si l'on veut caricaturer, la plupart des nouveaux habitants de ces territoires opèrent une migration d'agrément pour s'offrir un cadre de vie sain et vert (qu'ils ne peuvent pas assumer en ville) et participent en retour à la destruction de ce même cadre de vie (consommation, pollution, mitage).

En terme de mobilité, le périurbain est très souvent abordé comme une « ville au rabais », un territoire dans lequel il n'est pas possible d'adapter les solutions inventées pour l'urbain dense. Pourtant, de nombreuses ressources existent sur ces territoires. Certaines solutions de mobilité, comme le RésoPouce (Romans, Carcassonne), ne fonctionnent sur le long terme que dans ce type de territoire. Et même, certaines solutions longtemps considérées marginales car réservées aux espaces peu denses, comme le Transport à la Demande (TAD), connaissent aujourd'hui un fort développement dans les réseaux urbains (Castex, 2007).

Bien sûr, des inégalités persistent, qu'il convient de prendre en compte. Toutefois, moins anonyme, bénéficiant d'institutions à taille humaine, réactives et proches des populations, d'un tissu social sans doute plus dense que le bâti, nous allons voir que le périurbain est bien moins fragile que l'on pourrait le penser.

De la participation à la co-construction

Nous ne souhaitons pas, dans notre travail, opposer démocratie représentative et démocratie participative. Pour nous, les deux se complètent. « Le propre d'un régime démocratique est d'inscrire au cœur de sa dynamique une scène pour la parole et l'action citoyennes, laquelle

scène nécessite pour se déployer un contexte : libre association, libre information, libre expression, libre circulation des corps, des idées et des vécus » (Hansotte, 2013).

Cette scène publique incarne à la fois la jouissance de droits civiques (droit de vote, libertés publiques, etc.) et le droit et le devoir de participer à la vie politique. On peut identifier deux grandes fonctions à cet « espace public » : « une fonction verticale de contre-pouvoir face aux puissances et autorités ; une **fonction horizontale et culturelle de transformations réciproques** ».

C'est cette capacité transformative qui nous intéresse dans la démarche de participation que nous avons souhaité instaurer dans la recherche-action. Une démarche participative se caractérise par un rassemblement de personnes, dans un cadre et un lieu donnés pouvant être physiques ou virtuels, qui vise le mieux-être de tous.

Les participants viennent apporter leur contribution à un « objet » déterminé, le plus souvent une action, un projet, à partir de leurs connaissances, savoirs, compétences et intérêts propres à chacun ou à chaque groupe représenté, qui vont évoluer via le processus même de participation (Ferraton, 2016).

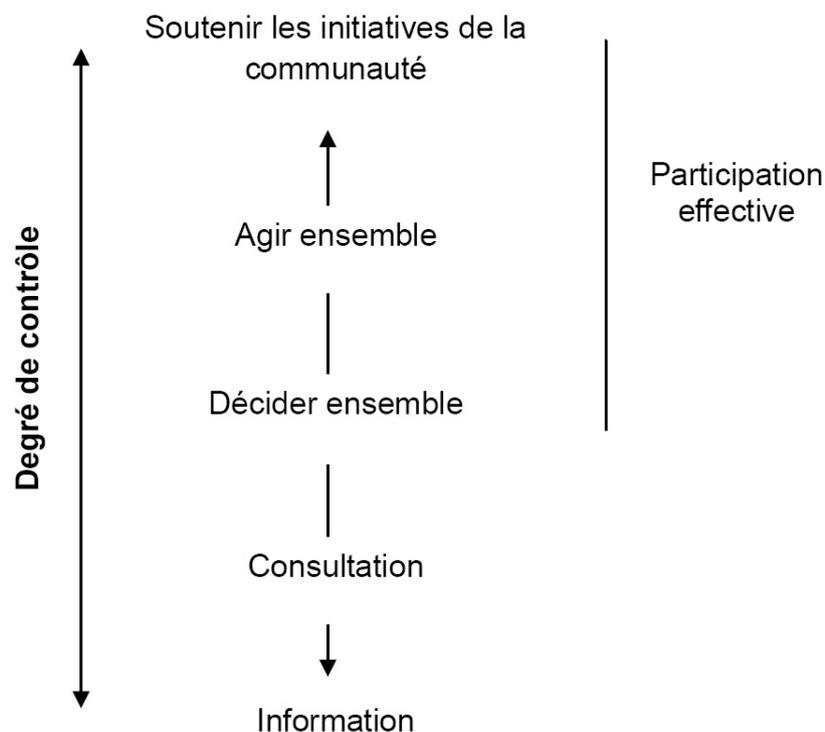


Schéma : Ferraton, Hobléa, 2017, « **Cadrage conceptuel de la participation** »

Il existe plusieurs degrés d'ouverture et de contrôle pour la participation des citoyens. Notre programme s'inscrit dans une démarche de faire-ensemble. Cela passe par un processus d'information qui est réciproque (échange de données, diagnostic partagé, conseils sur la mise en place de projet, illustration par des études de cas connues des chercheurs et des acteurs de terrain).

Notre objectif a été de contourner ou de combattre certains effets indésirables que peut produire la participation, à savoir la trop récurrente asymétrie s’installant entre chercheurs et habitants, ainsi que la participation trop souvent d’une poignée d’habitants (« ce sont toujours les mêmes qui participent »). Toutefois, l’idée initiale n’était pas d’enrôler « tous » les citoyens, ou le Public en général (ce que Dewey appelle le « public institué » qui selon lui n’existe pas), mais bien des Publics pluriels (ce que Dewey appelle des « publics mobilisés », qui prennent en charge un problème, à un moment donné, qu’ils font leur afin d’y apporter des solutions).

III. Questions – Hypothèses

Question centrale :

Comment accompagner le changement de comportement relatif aux mobilités du quotidien dans le contexte des territoires périurbains ?

3 hypothèses :

H1 : La participation habitante et l’échelle de la commune constituent un terreau pertinent pour changer les comportements vers une mobilité (plus) durable.

H2 : Le numérique et les STIC, dans le périurbain, constituent des accélérateur/facilitateur de solutions de mobilité en réponse aux besoins exprimés

H3 : Multiplier les formats d’expérimentation permet de mieux cerner les besoins et de faire participer des publics d’habitude moins ou pas impliqués.

La question centrale que nous posons est opérationnelle. De nombreuses **questions de recherche** émergent de celle-ci.

- Comment observer et mesurer le changement de comportement ?
- animateur, Coach, Chef d’orchestre : quelle position le chercheur peut-il adopter ? Quelles sont les interactions qui découlent de la posture choisie et les biais liés à celle-ci ?
- Les temporalités du changement de comportement relatif aux mobilités du quotidien sont-elles compatibles avec celles d’une recherche circonscrite dans le temps ?

Sens et choix de la démarche

La posture choisie pour mener cette recherche-action est celle du chercheur-animateur. En effet, nous considérons que nous possédons un certain savoir-faire organisationnel à même d’accompagner le processus de concernement et de changement concernant les mobilités. Toutefois, ce sont les habitants qui détiennent les savoirs et les ressources à même de faire advenir une transition les concernant. Cette posture était confortable parce qu’elle collait parfaitement à notre idéal démocratique et à notre goût pour une recherche ouverte. Cependant, quelques limites peuvent être soulignées. Cette posture est très chronophage. En outre, elle est quelque peu « schizophrène » : il est extrêmement compliqué d’analyser ce que l’on contribue à orienter et à produire.

IV. Résultats attendus

Les résultats attendus peuvent se décliner selon les items suivants :

- Fournir un diagnostic de territoire précis et partagé sur les mobilités du quotidien à Loos-en-Gohelle.

- Expérimenter différents formats d'accompagnement du changement de comportement et observer dans quelle mesure ils aboutissent ou se voient freinés.
- Produire les conditions d'observation de ce changement en jouant sur différents paramètres (espace, communication, discours, format, événement...).

2^{ème} partie : Travaux réalisés & résultats

Cette partie vise à expliciter la méthodologie du programme qui s'est déroulé sur 18 mois et pour chaque étape, les résultats obtenus. Dans la partie suivante, nous croiserons les résultats et évoquerons leurs limites et les perspectives qui découlent du travail réalisé.

Notre action a comporté 4 phases :



I. Immersion et questionnaire

Pour une compréhension fine du terrain

Une période de 2 mois a été consacrée à un travail d'immersion sur le terrain. L'objectif était double : *Prendre place et Se mettre à la place.*

Puisque nous allons passer près de 18 mois à arpenter le territoire, organiser des événements, solliciter des rencontres et proposer de monter avec les habitants des projets, il convenait de s'assurer d'être rapidement identifiée comme chercheur mais aussi comme acteur sur le territoire dans le domaine des mobilités. Prendre place a ainsi consisté à occuper un bureau en Mairie, puis à aller à la rencontre des personnes-ressource : animatrice du centre jeunesse, directrice de la Résidence Autonomie, Conductrice de la voiturette électrique pour les personnes âgées, Élus, agents des Services Techniques, Chargées de Mission (Urbanisme, Sport, Développement Durable, Communication), Responsables Associatifs, Habitants rencontrés dans la rue, Commerçants.

En vue de la rédaction du questionnaire, il convenait également de dresser un panorama des solutions de mobilité existantes. La phase d'immersion a donc consisté à se mettre à la place des loosois en empruntant tous les moyens de transport disponibles et en sillonnant la ville pour en connaître les différents quartiers, repères, raccourcis... Nous avons notamment expérimenté le vélo-train, le train-bus, le train-bus-trottinette, la marche à pied, l'auto-stop, le covoiturage ainsi que la voiture individuelle (véhicule de service). Il aurait été intéressant de compléter l'expérience avec un fauteuil roulant ou bien se mettre à la place d'une personne aveugle ou encore, sourde.

Au mois de juin 2017, nous avons pu commencer à écrire les différentes versions de ce qui deviendrait notre questionnaire. Nous étions pris par le temps car nous souhaitions vivement consacrer une longue période à la phase d'immersion mais nous souhaitions également que le questionnaire soit distribué via les écoles (aux parents d'élèves) et cela nous demandait d'aboutir à une version définitive du questionnaire avant le 15 juin. Cette date correspondait également à la période à laquelle la communication municipale allait être distribuée « toute boîte », nous pouvions donc bénéficier de ce canal également pour « encarter » notre enquête.

Notre questionnaire a été réécrit un certain nombre de fois (12) et plusieurs versions ont été testées (auprès du personnel de la Mairie, des élus, de quelques habitants sur la marché). Chaque fois nous avons pu reformuler les questions, opérer des ajouts, améliorer le format⁸.

In fine, nous avons distribué plus de 5500 questionnaires. Nous n'avons malheureusement pas réussi à les distribuer dans toutes les écoles car ayant contacté tardivement l'Inspecteur de l'Education Nationale, celui-ci a décidé d'interdire (puis finalement d'autoriser) la diffusion du questionnaire. Cela a eu pour conséquence d'installer une forme de méfiance des directeurs d'établissement ainsi que des parents à l'égard de l'enquête. Cet incident n'a pas pu être anticipé car n'ayant jamais travaillé auprès des publics scolaires auparavant, nous pensions que seuls les Directeurs-rices d'école étaient concernés.

La distribution « toutes boîtes » du questionnaire a relativement bien fonctionné. Nous avons aussi déposé un certain nombre de questionnaires chez les commerçants et dans les cabinets médicaux et paramédicaux. Ces derniers ont reçu un très fort taux de réponses.

Des urnes de « réception » des questionnaires ont été installées à une dizaine d'endroits (CCAS, Résidence Autonomie, Médiathèque, Mairie, Commerçants, Cybercoin et cabinets médicaux).

Au moins d'août 2017, nous avons réalisé que la plupart des questionnaires récoltés avaient été remplis par les habitants du centre-ville. Nous avons donc fait du porte-à-porte dans le quartier Ouest (principalement la Cité Belgique), afin de pouvoir collecter des données sur les habitudes de déplacement de cette population mais surtout pour pouvoir se donner l'occasion de nouer un contact privilégié avec les habitants.

Nous avons aussi organisé un « Park(ing) Day », le dimanche 17 septembre à côté de la place de la Mairie (cf. invitation en annexe). Il s'agit d'un événement international au cours duquel les citoyens se mobilisent pour occuper les places de parking et en détourner l'usage. Nous avons ainsi occupé 6 places de parking pour y poser des chaises longues, une tonnelle et des tables. Nous servions le café aux habitants et leur proposons des animations ainsi que la possibilité de répondre au questionnaire. Peu de personnes se sont arrêtées (une vingtaine). Mais nous avons pu rencontrer quelques élus et un responsable d'association, lesquels ont propulsé nos actions ensuite.

Au total, nous avons obtenu un peu plus de 300 questionnaires remplis et exploitables.

Il convient de noter que le diagnostic a été complété par un certain nombre d'interventions sur le terrain dont au moins 4 peuvent être détaillées.

Tout d'abord, l'organisation⁹ de 2 ateliers à la Résidence Autonomie (Foyer Voltaire Leclerc), l'un portant sur les habitudes de mobilité, l'autre plus spécifiquement sur le co-voiturage, ont permis de cerner les ressources dont bénéficiaient les personnes âgées (cercle familial, mobilité inversée¹⁰, transport à la demande, co-voiturage) et les difficultés de déplacement qu'elles rencontraient encore (limite des services existant, problèmes de stationnement automobile sur les trottoirs les empêchant de circuler à pied, freins psychologiques au covoiturage). Une vingtaine de participantes ont pu échanger à ce sujet et remplir le questionnaire en parallèle.

⁸ La version définitive de ce document se trouve en annexe.

⁹ Soulignons ici l'implication d'Alexis Duriez, loossois et stagiaire durant 6 mois qui a pris en charge l'organisation et la création des outils pour le 2^{ème} atelier (en Annexe). Il a aussi grandement participé à la distribution du questionnaire.

¹⁰ services (livraison à domicile de produits commandés sur catalogue, médecins, livraisons du 8à8 locales ...)

Un atelier a également été organisé au Centre Jeunesse de la Ville afin de cerner les habitudes de déplacement des adolescents sur la commune, leurs difficultés et leur vision de la ville à moyen et long terme. En effet, il nous importait de pouvoir rencontrer un échantillon de ces jeunes loossois car le questionnaire (réservé aux personnes majeures) ne prenait pas en compte leur quotidien.

Enfin, nous avons aussi organisé, avec l'aide des Services Techniques de la Mairie, une opération pour la journée internationale « Park(ing) Day ». Nous avons, à cette occasion, occupé 6 places de parking au cœur de la ville, en y installant une tonnelle, des tables et des chaises longues, sur fond de musique festive. L'objectif de ce type d'événement est de questionner les passants sur la place qu'occupe la voiture en ville en détournant pour quelques heures un espace qui lui est d'habitude réservé pour montrer que cet espace pourrait être utilisé à d'autres fins. Cette journée ne nous a pas permis de rencontrer énormément d'habitants. En effet, la météo n'était pas favorable. Nous avons tout de même pu nouer le contact avec plusieurs élus ainsi qu'avec des partenaires qui nous ont suivis par la suite. Nous avons aussi eu l'opportunité de distribuer le questionnaire à des personnes qui n'avaient pas eu le temps d'y répondre plus tôt.

Ces différents dispositifs ont été complétés par un certain nombre d'entretiens semi-directifs avec : des élus, des chargés de mission, des habitants (en particulier un salarié de la Base 11-19 habitant le centre-ville et qui louait un vélo électrique à travers le dispositif TADAO, opérateur des transports sur le territoire ; ainsi qu'une personne âgée ayant expérimenté le covoiturage sur un trajet long « Savoie-Lens »), plusieurs responsables associatifs, la conductrice de la Capucine, la Directrice de la Résidence Autonomie. La plupart de ces interviews ont été partagées sous forme d'extrait dans la rubrique « *aventuriers de la mobilité* » du blog que nous avons créé en ligne, à l'occasion du programme CISMOP¹¹.

II. Résultats 1

Un diagnostic fin des habitudes et des difficultés liées aux déplacements dans Loos-en-Gohelle

Le travail de terrain que nous avons mené sur presque 18 mois nous a permis de pouvoir cerner en profondeur quels pouvaient être les besoins de mobilité à Loos-en-Gohelle et de façon plus générale, dans un territoire périurbain comme celui du Bassin Minier. En effet, beaucoup de nos résultats entrent en résonance avec les travaux menés sur les territoires périurbains français, même franciliens.

1. Habitudes et difficultés de déplacement à Loos-en-Gohelle

Les 300 questionnaires recueillis ont été saisis et analysés à l'aide du logiciel Moda Lisa. L'échantillon des répondants n'est pas représentatif de la population. Toutefois les résultats donnent à voir un large panorama de situations de mobilité quotidienne. Certaines données sont similaires à celles des études menées sur l'ensemble du Bassin Minier des hauts de France. Ainsi, la plupart des problèmes dont les loossois font part sont génériques (territoire peu dense des Hauts de France), bien que certains soient propres à Loos-en-Gohelle. Enfin, un des principaux résultats que nous exposerons est l'inclinaison d'une grande partie des loossois pour un usage

¹¹ <https://clairetollis.wordpress.com>

plus raisonné de la voiture, dans un contexte où les ressources du territoire sont nombreuses pour ce faire.

L'échantillon

Notre échantillon est composé aux trois quarts de personnes vivant à Loos-en-Gohelle. En effet, pouvaient également répondre au questionnaire les personnes ne vivant pas à Loos mais qui s'y rendaient régulièrement (rdv médicaux, travail, visite d'un proche...). La majorité de notre échantillon vit au centre-ville (60%), mais le quartier Ouest est tout de même bien représenté (voire surreprésenté au regard de la proportion des loossois qui vit là). Un quart de notre échantillon vit à Loos-en-Gohelle depuis moins de 10 ans, un quart y vit depuis plus de 40 ans.

La moyenne d'âge des répondants se situe autour de 48 ans. Nous avons un sous-groupe très important de personnes âgées, lié aux démarches que nous avons menées auprès du Foyer Voltaire Leclerc (deux ateliers avec « les mamies »). Cela a fortement biaisé notre échantillon qui est constitué à 63% de femmes. Même si la surreprésentation des femmes dans la réponse aux enquêtes sociologiques est une constante, nous pouvons dire qu'il s'agit ici d'un biais très important.

Ainsi, seules 60% des personnes interrogées travaillent à Loos-en-Gohelle. Certaines ne travaillent pas (25% sont retraités, 5% étudiants, 7% homme ou femme au foyer, 4% recherchent un emploi).

Les habitudes de déplacement des loossois (et voisins)

Comme les habitants du Bassin Minier des Hauts de France et plus généralement les habitants des territoires peu denses, les loossois se déplacent majoritairement en voiture. Le plus souvent, ils sont seuls dans leur véhicule. 85% des trajets domicile-travail se font en voiture. Ce chiffre rejoint les études menées par l'AULA (AULA, 2017).



Notons tout de même que 13% vont régulièrement au travail à pied et 9% en vélo. Finalement, c'est la part des transports en commun qui est très faible (6% train, 5% bus). En effet, en 2018, à la veille de la modernisation du réseau des bus (BHNS), ne circulent que 2 bus dans Loos-en-Gohelle, lesquels desservent une poignée d'arrêts (sur un territoire étendu). Leur fréquence est faible : une fois toute les heures, à 5 minutes d'intervalle l'un de l'autre...

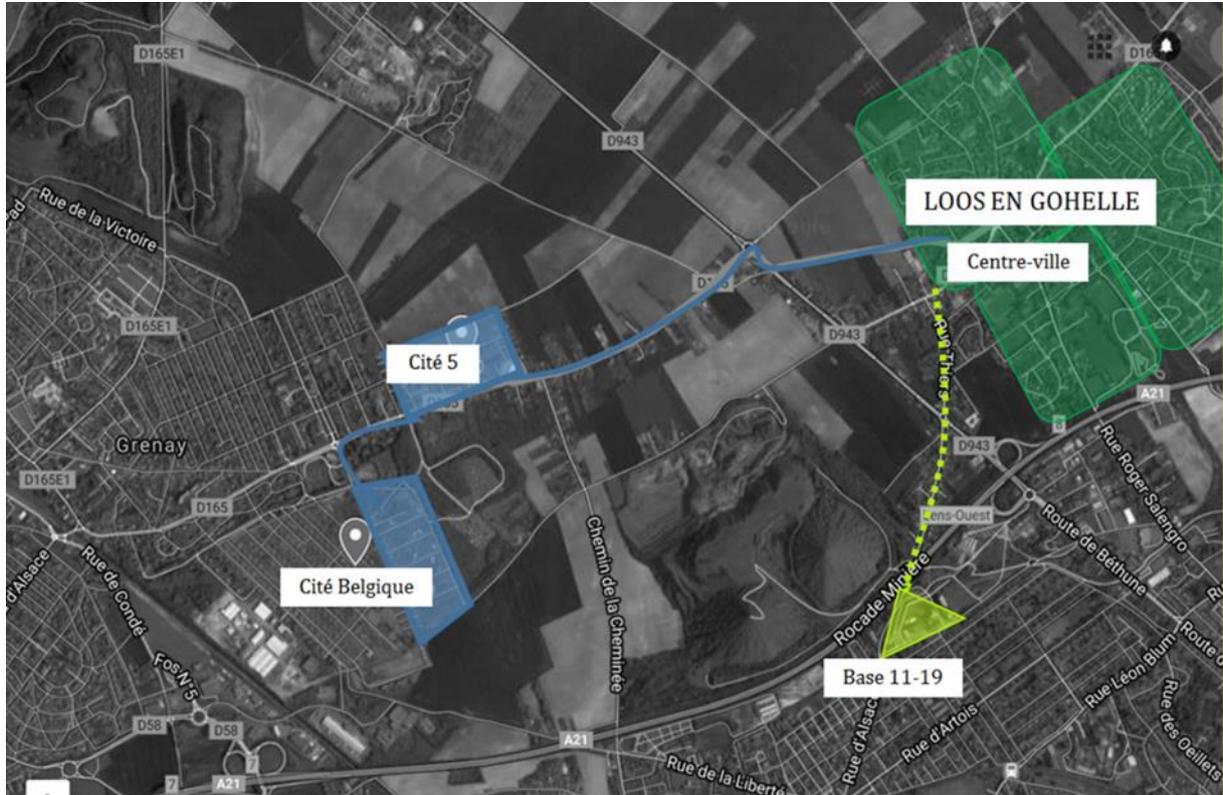
Certaines activités sont encore plus « voiturero-phages » que les déplacements professionnels. C'est le cas des « grosses courses » que 93% des loossois font en voiture.

D'autres activités bénéficient d'une part modale moindre de la voiture individuelle. C'est le cas des « petites courses » (54%). Amener les enfants à l'école se fait pour 62% des personnes en voiture (mais pour 12% d'entre elles, ce trajet s'effectue parfois à pied). Enfin, « aller voter » est une activité que seulement 38% des loossois font en voiture, signe que lorsque les distances sont limitées et que le temps s'étire (un dimanche), la marche est largement favorisée (le vélo, seulement utilisé à 4%).

Le vélo est très nettement associé aux loisirs (32% des répondants le pratiquent à cette occasion). Perçu comme lent et dangereux, le vélo n'est pas vu comme un moyen de locomotion

Les problématiques de déplacement à Loos-en-Gohelle vues par les répondants

Un certain nombre d'inégalités socio-spatiales se trouvent révélées par les résultats du questionnaire et les échanges que nous avons pu avoir avec les habitants lors de la période d'immersion.



Inégalités socio-spatiales à Loos en Gohelle

Les habitants sont bien conscients que la ville est divisée en plusieurs territoires. « Il y a plusieurs bouts de ville à Loos-en-Gohelle », confie un enquêté « c'est lié à l'histoire de la mine ». Certains habitants du quartier Ouest se sentent exclus de certaines activités « ça se passe toujours au centre » disent certains, « personne n'en a rien à faire du quartier Ouest ». Nous avons observé, effectivement, une disparité de services (médecins, kinésithérapeutes, commerces) entre le centre-ville où ils sont plutôt répandus et le quartier Ouest (Cité 5, Cité Belgique) où ils sont quasi-absents. La Mairie s'est efforcée de pallier ces disparités en arrangeant *in situ* des rencontres élus-habitants, en organisant régulièrement les manifestations municipales dans les salles communales du quartier (salle Dubois, salle Caullet), en affectant une chargée de mission spécifiquement dédiée à l'animation du quartier de la Cité Belgique et en installant récemment le Cybercoin à la Cité 5 (appelé à devenir un centre d'activités plus diversifié en 2019). Un éco-quartier est aussi en projet, il occuperait une friche (« l'entre-deux ») et tisserait une « couture urbaine » entre la Cité Belgique et le reste du quartier Ouest. Certains collectifs associatifs (artistes, artisans) investissent aussi cette partie de la ville et tentent d'opérer des liens avec la ville voisine, Grenay, qui est géographiquement plus proche de ces quartiers que ne l'est le centre de Loos-en-Gohelle. Certains habitants restent toutefois marqués par un sentiment d'abandon. « On ne s'intéresse pas à nous » est une phrase qui revient souvent.

Des inégalités de ressources sont aussi révélées par le questionnaire. Seule la moitié des répondants se dit « à l'aise » financièrement. Pour 30% des enquêtés, le budget alloué aux déplacements est jugé « excessif ». Notons que ces disparités de ressource apparaissent à la fois entre les habitants du centre-ville, mais surtout entre les habitants du centre-ville et ceux du quartier Ouest (la cité Belgique est composée à 100% de logements sociaux).

Le problème des abords des écoles ressort clairement

Nous avons cartographié les rues « à problème » évoquées dans le questionnaire (stationnement impossible / gênant, congestion ...). 90% d'entre elles se trouvent à proximité des écoles. Même si 56% des répondants se rendent parfois à pied ou à vélo à l'école pour accompagner leurs enfants, leur trajet reste problématique car les automobilistes ne se comportent pas de façon à respecter leur sécurité. Le problème se pose en ces termes : « Je ne peux pas amener mes enfants à pied car il y a des voitures garées sur le trottoir », « en vélo, c'est trop dangereux à cause des voitures ». On en déduit que les personnes prennent donc leur voiture, ce qui accentue le problème de congestion ; Cela ressemble à un cercle vicieux. Un autre problème relayé était que l'école ne disposait pas de garage sécurisé pour garer les vélos.

La congestion des abords des écoles aux heures de dépose des enfants pose aussi des problèmes aigus aux riverains. L'un d'eux confie dans le questionnaire : « Je ne peux pas aller à mon rdv chez le médecin car des voitures sont garées devant mon garage et me bloquent ».

Dans un contexte où un loossois sur deux a des enfants (source INSEE), nous avons pris en compte toutes remarques faites à propos des écoles.

La question des petits commerces

Les loossois ayant répondu au questionnaire ont fait part de leur inquiétude concernant les commerces de proximité « ils ferment parce que les gens en voiture préfèrent aller dans de grands centres commerciaux ». En effet, sur 18 mois de présence à Loos-en-Gohelle, nous avons vu 2 opticiens mettre l'un après l'autre la clé sous la porte, faute de clientèle.

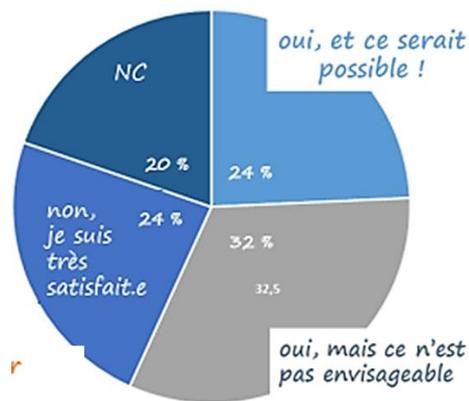
Notons que Loos-en-Gohelle est tout de même plutôt bien pourvue (au centre-ville) en commerces (supermarché, coiffeurs, esthéticiennes, restaurants, pubs, boulangeries, pharmacies, etc) en comparaison avec d'autres villes de même taille du Bassin minier des Hauts de France. Il est intéressant de noter que les habitants associent bien le déclin des commerces de petite taille à l'apparition des centres commerciaux et à l'usage de la voiture.

Toutefois, un atelier avec de jeunes adolescents du Centre Jeunesse nous a amené à observer qu'eux désiraient plus que tout obtenir leur permis et leur premier véhicule rapidement et qu'ils pensaient qu'à Loos-en-Gohelle « il y a trop de champs. Ça ne sert à rien. Il faudrait un Mc Do et des boutiques comme à Cora Lens 2 [centre commercial le plus proche, 3 km] ». Ainsi s'exprimait à la fois la volonté de parvenir rapidement à s'extraire du territoire (grâce à la voiture) et en même temps, le souhait de rapprocher encore les commerces de la ville (des magasins, pas des champs).

2. Les ressources pour une transition mobilière

Puisque nous avons pris le parti de travailler sur un territoire périurbain en évitant autant que faire se peut de le comparer à la ville/métropole pour en faire ressortir les singularités et surtout, les ressources, il convient maintenant de partager certains « points positifs » exprimés lors de l'enquête.

données, bien que déclaratives et mues par un biais du « bon élève »¹³, constituent des pistes vraiment intéressantes pour la mise en action.



Après avoir fait part de leurs habitudes de déplacement et des difficultés qu'ils rencontraient, les habitants étaient invités à s'investir pour « changer les choses ». 45 % des répondants ont choisi une façon de participer : 5 min en boostant le questionnaire (16%), 1h en approfondissant leur vision au cours d'une interview (9%), 2h/mois pendant 6 mois pour participer aux ateliers (14%), d'autres ne savaient pas encore comment mais restaient intéressés.

Souhaitez-vous moins utiliser votre voiture ?

Une poignée (ou plus), déjà aventuriers de la mobilité

En plus de cette motivation exprimée pour participer au changement, un certain nombre de personnes rencontrées dans les rues de Loos participent déjà, à leur façon, à une forme de transition mobilitaire.

Le plus souvent, nous avons essayé de réaliser une interview avec les personnes pour connaître leur expérience et pour relayer celle-ci auprès des loossois sous la forme d'articles de blog qui leur étaient consacrés.

A propos du covoiturage, nous avons échangé par exemple avec Liliane, retraitée, qui nous a confié de façon assez informelle « *Je fais du covoiturage tout le temps avec mes copines pour aller à Lens. Chacune donne 1 € à celle qui conduit* ». Le cas de Jocelyne, pensionnaire du foyer Voltaire Leclerc était plus surprenant encore puisque celle-ci avait réalisé un trajet en « blabla car » de la Savoie jusqu'à Loos-en-Gohelle et était devenue, à cette occasion, un emblème, une héroïne, pour ses voisines qui – nous l'avons appris lors d'un atelier réalisé ensuite – étaient envieuses mais absolument pas décidées à suivre ses traces.

Nos échanges avec Thierry, professeur de sport ayant récemment décidé de se rendre au collège à vélo tous les jours, ont permis de dégager plusieurs choses : le manque d'aménagement et de communication (principalement concernant les chaussidoux, « *je n'y passe plus en vélo, je trouve que c'est encore plus dangereux qu'avant* ») ainsi que l'image négative dont pouvait jouir les cyclistes-du-quotidien à l'inverse du cycliste de loisir (très valorisé sur le territoire). « *Quand je me suis mis à venir en vélo au collège, les collègues se sont moqués de moi « ben alors, tu t'es fait retirer ton permis, t'as trop picolé ?! », « ben alors t'as plus de sou ? », ça leur venait pas à l'idée que ça pouvait être un choix !* ».

Nous avons également interviewé Rémi, accompagnateur au CPIE de la Chaîne des Terrils, lequel avait récemment loué pour 3 mois un Vélo à Assistance Electrique afin de rejoindre quotidiennement la Base 11-19 sans voiture. Il nous a fait part des avantages et inconvénients de ce mode de transport au regard de ses contraintes personnelles. Il a finalement opté, quelques

¹³ Notons tout de même que nous avons volontairement proposé une modalité non-culpabilisante (« non, je suis très très satisfait(e) » qui a recueilli un quart des voix, et qu'il était possible de ne pas répondre à la question (20%)

mois plus tard, pour un déménagement afin de se rapprocher de son lieu de travail, à une distance « parcourable à pied ».

Nous avons rencontré plusieurs collégiens qui montaient un projet pour se rendre à Londres. Ils nous ont explicité ce que recouvrait pour eux ce choix (aller faire les boutiques !) ainsi que les mobilités qu'ils expérimentaient quotidiennement. L'un d'eux témoignait ainsi que : « *Quand je vais au collège à pied, je dois faire un gros détour à cause des chiens qui me font peur* », une copine a réagi « c'est pareil pour moi, on devrait y aller ensemble ! ». Peut-être l'ont-ils fait ...

III. Co-Construction

Les apéros-Mobilités

Les Apéros-Mobilités ont pu être organisés à partir du mois de décembre 2017 sur la base d'une rencontre chaque mois. Il était prévu de démarrer le processus dès la fin du mois d'octobre mais une dynamique inattendue, celle des Assises Nationales de la mobilité nous a obligés à différer leur lancement.

Le panel des acteurs « convoqués » aux apéros-mobilités correspond aux personnes s'étant portées volontaires pour participer à des « ateliers de co-construction de solutions » à travers le questionnaire distribué de juin à septembre 2017. En effet, le questionnaire a servi à faire état des habitudes et problèmes rencontrés par les loossois dans leurs déplacements quotidiens mais il a également servi d'outil pour mobiliser les habitants. Suivant une logique de « pied dans la porte » (Beauvois, Joule, 1987), après avoir demandé aux habitants de nous faire part de leurs problèmes, nous leur demandions dans quelle mesure ils étaient prêts à s'impliquer dans la résolution de ces derniers. Plusieurs degrés d'implication étaient suggérés (1 minute : convaincre une autre personne de répondre au questionnaire / Une heure : nous accorder une interview pour détailler leurs réponses / Deux heures par mois pendant 6 mois : participer aux ateliers de co-construction de solutions).

Une trentaine de personnes a répondu à l'appel. In fine, une vingtaine de personnes (25) nous a effectivement suivi sur le long terme, ce qui représente une forme de réussite, considérant le nombre initial de répondants.

Pour ces ateliers, nous avons choisi un format court (2h, apéro compris), en soirée (18 à 20h).

Il était entendu que les ateliers étaient « orientés vers l'action » avec l'envie partagée de faire naître des projets et de les concrétiser sur un temps court. Dès le début, nous nous réunissions pour une durée déterminée, un apéro par mois, pendant 6 mois¹⁴. Cette « urgence » a été assez motrice, tout en ne permettant pas à de grands projets de voir le jour. Le fait de baliser ce temps à l'avance a permis aussi une plus grande assiduité tout au long des 6 mois. Il était clair depuis le début que chacun s'impliquerait à hauteur de ce qu'il pouvait donner.

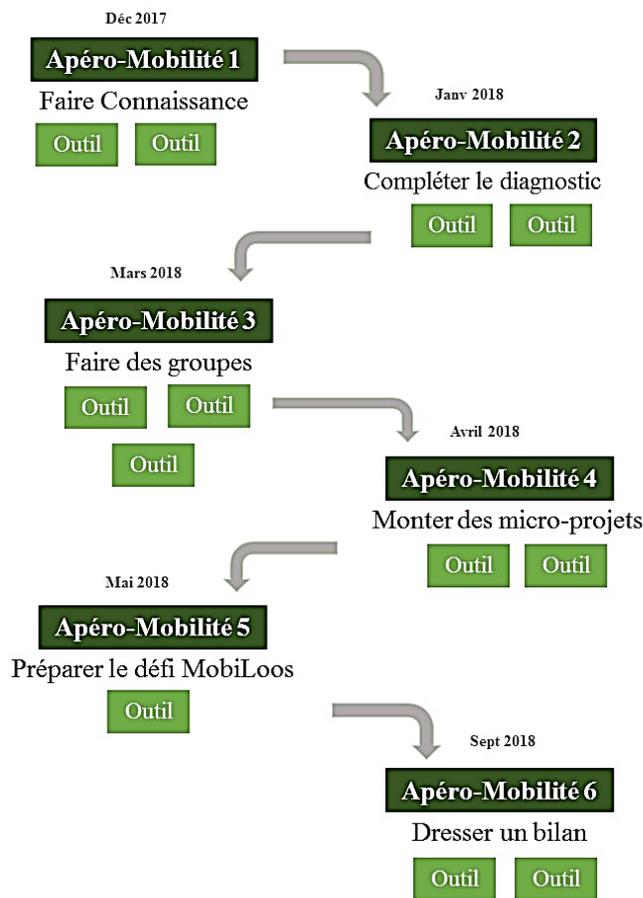
Trois phases peuvent être « découpées » dans le temps des 6 apéro-mobilités : familiarisation des habitants entre eux et avec le sujet (apéro 1 et 2) / Montage de projets (apéros 3, 4 et 5) / Bilan (apéro 6). Pour chacun des apéros, nous avons pris soin de diversifier les formats de prise de parole et de mise au travail¹⁵.

Par exemple, pour le 1^{er} atelier, nous avons organisé d'abord une discussion à deux, au cours de laquelle les personnes devaient faire connaissance et parler de leurs habitudes de déplacement et de leurs attentes relatives aux ateliers à venir. Ensuite, chaque personne devait présenter son binôme au groupe. Ensuite une présentation des résultats du questionnaire (assez formelle mais dont les diapositives avaient été travaillées pour donner des « chiffres » lisibles et appropriables) invitait les habitants à réagir, contredire, compléter. Enfin, pendant l'apéro

¹⁴ 6 mois est le temps pendant le lequel se sont déroulés les 5 premiers apéros. Nous avons différé la phase finale à septembre pour un bilan plus étoffé.

¹⁵ Le détail des formats et des supports utilisés se trouve en Annexe de ce rapport. Ils ont été influencés d'une part, par une expérience associative de la chercheuse-animatrice (chez Mountain Riders, inspirée par le savoir-faire de l'Université du Nous) puis au sein de différents collectifs (L'Assemblée des Communs de Lille, le forum Co-Construire.be qui a eu lieu à Tournai en Aout 2017 et auquel nous avons participé).

proprement dit (fin de la soirée), un *paperboard* était mis à disposition pour imaginer un nom au collectif que nous commençons à former.



Déroulement des apéros-mobilités

Notre hypothèse était que les problèmes qu'ils choisissaient de faire compter les mobiliseraient davantage sur le long terme que ceux que nous choisissons comme prioritaires. Peut-être les habitants avaient aussi à l'esprit la contrainte de temps qui était la nôtre (6 mois), trop forte pour que soient réglés de « grands problèmes ».

In fine, le dispositif a fonctionné de façon assez fluide, hormis l'avant-dernier apéro qui n'a mobilisé que 5 personnes (contre 15 à 20 personnes sur les autres rendez-vous). Plusieurs hypothèses ont été émises concernant ce qui peut être interprété comme une forme de « désengagement » : 1. Il s'agissait d'une période de vacances. Mais, nous avons justement choisi cette date parce que certaines personnes avaient déclaré qu'elles seraient « plus dispo ». 2. A l'atelier précédent, il avait été demandé aux participants de réaliser certaines tâches pour la rencontre suivante. Cela a pu décourager certaines personnes. Mais cela tranche avec les analyses que font les experts du bénévolat en France et qui soutiennent que l'engagement amène l'engagement (dans la mesure de l'engagement raisonnable qui peut mener à une forme d'exploitation – ici les tâches sur lesquelles s'étaient engagés les participants étaient peu

Tout l'enjeu des deux premières rencontres était de pouvoir amender le diagnostic permis par le questionnaire et de rehiérarchiser les problèmes émis par les répondants dans un ordre que le groupe des ateliers pourrait s'approprier et à propos duquel ils auraient envie d'agir pour proposer des solutions sur mesure.

Ainsi, nous, chercheurs, aurions intuitivement placé la problématique des personnes vulnérables (personnes âgées, personnes à mobilité réduite) en tête de liste mais celle-ci n'a pas été retenue par le groupe de citoyens mobilisés alors même que plusieurs retraités et une personne aveugle figuraient parmi les participants réguliers. Tout l'objectif était ainsi de faire le point sur ce à quoi ils tenaient (Hache, 2011) et ce dont ils voulaient faire « leur problème » (Dewey, 1915).

chronophages). 3. L'hypothèse qui apparaît la plus plausible est qu'à l'atelier n°4, nous avons présenté 3 personnes qui avaient rejoint l'équipe et allaient s'occuper d'accompagner de près les projets enclenchés par les habitants (3 stagiaires présentés comme « ultra efficaces, motivés, et dévoués »). Nous pensons que justement cette « décharge de responsabilité » a démuni le groupe des tâches qu'il s'était engagé à mener. Maud Simonet analyse en effet que le sentiment d'utilité sociale est (en France), le moteur principal de l'engagement associatif bénévole (Simonet, 2010). On peut imaginer que le groupe, déchargé de la responsabilité du devenir des projets n'a pas jugé utile de s'impliquer plus avant.

Les résultats du travail produit conjointement par les habitants volontaires et les stagiaires sera présenté dans le chapitre suivant mais il paraît d'ores et déjà nécessaire d'évaluer réflexivement les avantages et les limites du dispositif « atelier » tel que nous l'avons proposé.

De façon générale, la multiplication des formats de prise de parole a été perçue comme ludique et motivante. Le processus n'a pas « perdu » de participants au fil des apéros (nous avons même accueilli de nouvelles personnes en cours de « route »), en cela nous pensons que les formats ont été assez bien définis et réalisés.

Toutefois, il convient de noter que la plupart des participants (environ 60%) ne correspondaient pas à des citoyens lambda. Pour la plupart, ils étaient déjà (ou avaient été) impliqués dans la vie collective loossoise que ce soit à travers un mandat d'élu au conseil municipal, des responsabilités dans des associations (Parents d'élève, Accorderie, Sécurité Routière). La critique récurrente pouvant être résumée ainsi « ce sont toujours les mêmes qui participent ! » s'est donc partiellement vérifiée au cours de ces apéros. Mais il convient de souligner aussi que certaines personnes ont dit « n'avoir jamais pris part aux réunions » et donc pour une partie des participants, les apéros constituaient une 1^{ère} expérience de vie publique. La deuxième critique la plus adressée probablement à ce type de dispositif (focus group) a été écartée. Il s'agit de celle qui pointe que « tout a été décidé à l'avance ».

Nous avons avancé à tâtons, et chemin faisant avec le groupe. Chaque atelier était *construit* en temps utile et en fonction des avancées permises par le précédent. Enfin, une troisième critique a pu être partiellement écartée, « On donne notre avis mais ce n'est pas suivi par des actions, ça ne sert à rien ». Les ateliers étaient clairement tournés vers l'action. Toutefois, seuls certains micro-projets ont pu voir le jour et il conviendra d'évaluer sur le temps long les répercussions qu'ils auront sur les habitudes de déplacement (cf. chapitre suivant).

IV. Résultats 2

Les micro-solutions mises en place grâce aux apéros-mobilités

Dans un premier temps, les apéros-mobilités ont permis de partager, avec les habitants volontaires, les résultats issus de l'analyse des questionnaires. Cela a permis plusieurs choses :

- Instaurer une relation de confiance en faisant comprendre aux volontaires que nous prenions au sérieux le diagnostic du territoire que nous dressions,
- Mettre en discussion les résultats au regard de l'expérience et des savoirs que ces derniers avaient de *leur* territoire,
- Construire ensemble un socle de connaissances sur lequel nous allions bâtir une réflexion et des actions communes.

Les premiers résultats sont venus confirmer/quantifier la vision du territoire et des habitudes des loossois en termes de déplacements quotidiens qu'avaient les participants.

La participation des habitants nous a aussi amenés à compléter le diagnostic sur plusieurs points.

Cela nous a permis de cerner, au-delà des problèmes que nous avons identifiés (les écoles – les inégalités sociales et spatiales, les personnes à mobilité réduite) et qui *nous* tenaient à cœur, les problèmes auxquels *eux* étaient sensibles. Ce travail a permis une appropriation par le groupe des questions auxquelles ils allaient peut-être plus « facilement » s'attaquer (les jeunes, les petits commerces, la marche à pied, le vélo, la circulation de l'information).

En miroir, il nous a semblé opportun de les éclairer sur les enjeux susceptibles de

« torpiller » leur travail sur certaines solutions (covoiturage ou auto-stop, notamment), au regard des conversations et des expériences que nous avons pu avoir à Loos-en-Gohelle.

Au total, près d'une douzaine de champs problématiques ont pu être mis en évidence grâce à aux deux premiers ateliers, avec la prépondérance de trois thématiques dans lesquelles se reconnaissaient la totalité des participants : les abords des écoles, le vélo et les échanges de service.

Lors du 3^{ème} atelier, nous avons donc proposé trois groupes de travail (sachant que les participants pouvaient à tout moment choisir de travailler sur un thème annexe) correspondant aux trois thématiques, chacun appuyé par la disponibilité d'un chercheur. Dans ces ateliers, nous mettions à disposition des participants un catalogue de solutions innovantes existant ailleurs. Au total, 7 mini-projets ont émergé, lesquels étaient pris en charge à l'intérieur des groupes par un binôme. Le binôme devait remplir différents supports pour l'aider à évaluer les ressources dont il disposait et celles qu'il lui fallait trouver. Nous les encourageons aussi à imaginer être les étapes à suivre jusqu'à la réalisation du projet (sorte de rétro-planning souple et ludique).

Les 7 projets alors évoqués étaient les suivants :

- Aménagements des abords des écoles,
- Relance d'un dispositif de pédibus,
- Réalisation de PV pédagogiques que les enfants distribueraient aux abords des écoles
- Organisation d'une journée sans voiture au centre-ville
- Réalisation d'une cartographie participative destinée à indiquer les itinéraires les plus facilement cyclables dans la ville
- La distribution de kits « SOS vélo » dans la ville pour inciter les habitants à pratiquer davantage le vélo



- La définition et la communication des services liés à la mobilité qui pouvaient être inclus dans la mise en place d'une accorderie (Projet Ménadel).

Le 4^{ème} atelier a vraiment constitué un temps charnière de « test », puisque les participants étaient invités à faire part des avancées réalisées sur le mois écoulé.

Finalement, 4 des 7 projets ont abouti ou sont en bonne voie :



10 kits SOS vélo ont été distribués dans la ville (2 habitants actifs dans l'accorderie les ont pris à leur domicile, à la Mairie, au Cybercoin et à la Maison de Quartier du Quartier Ouest, au 8 à Huit, à la Maison de l'Ingénieur – Association Porte-Mine, à l'Accorderie – Ménadel, à l'Office de Tourisme installé à la Base 11-19 et au Centre Jeunesse). Financés par l'IFSTTAR et distribués en partenariat avec l'ADAV (Association Droit au Vélo), ces kits ont été cartographiés sur un site Internet dédié qui répertorie tous les kits disponibles dans la région des Hauts de France.



3 000 PV pédagogiques ont pu voir le jour, en plusieurs étapes également.

Un atelier de dessin a été mis en place au cours de la fête de clôture du défi MobiLoos sur le thème « ta voiture me gêne ». 12 enfants ont participé. Un concours a ensuite été organisé. Les habitants étaient invités à voter en ligne pour leurs 3 dessins préférés. Il a été très facile de départager ainsi les candidats. Nous avons ensuite rédigé un court texte à partir d'initiatives similaires relayées sur Internet. Le brouillon a été soumis pour critiques aux participants aux apéros-mobilités. Ils ont été imprimés à l'IFSTTAR puis distribués selon différents canaux (6^{ème} apéro-mobilités, Centre Jeunesse, Chargés de mission en Mairie, Accorderie, Cybercoin, parents d'élèves).

Il convient de noter que l'inspecteur d'Académie, bien que contacté très en amont de l'initiative cette fois, a interdit la distribution des PV dans les écoles. Il a trouvé inopportun que « des enfants aillent verbaliser les automobilistes ». Toutefois, nous sommes confortés de savoir que les petits loossois ont accueilli les « flyer » avec enthousiasme arguant qu'ils étaient moins démunis maintenant à l'endroit des automobilistes qui les mettaient en danger.



Le projet Menadel recouvre un ensemble d'initiatives, notamment l'organisation d'un échange de services entre habitants mais aussi un projet de Tiers Lieux pouvant servir de point relais pour des chantiers, de l'emprunt de matériel, de la réparation de matériel. En lien avec l'archipel nourricier des Anges Gardins, l'objectif est aussi, à terme, que les habitants puissent troquer la monnaie complémentaire (la manne) acquise lors des services rendus contre des paniers bios, louer des poules etc. en plus du prêt (voiture, garage + vélos, rollers, trottinette etc) et des services (aide, livraison, relai-colis, réparation voiture/vélos) mis en lien (Cf annexes).

La **cartographie participative des itinéraires cyclables** reste un projet inabouti pour l'heure. William Clément, stagiaire pour 6 semaines en avril-mai, s'est chargé d'interviewer les habitants et de sillonner à vélo la ville de Loos-en-Gohelle pour recueillir des informations qualitatives (ressenti) permettant d'évaluer la cyclabilité des rues.

Toutefois, son manque de maîtrise des outils cartographiques ne lui ont pas permis de finir le travail dans le temps (trop court) imparti. Ce travail devrait être repris en lien avec l'ADAV dans un futur proche (Hiver 2018-2019)



Conclusion sur les apéro-mobilité : la courte durée du dispositif (6-8 mois) nous a permis de fidéliser un « noyau dur » d'habitants concernés par la problématique des mobilités à Loos-en-Gohelle, dont certains n'avaient jamais participé une réunion « publique ». Le format ludique et convivial a été très apprécié par les participants. Certains micro-projets ont pu voir le jour. Nous aurions pu pousser le dispositif beaucoup plus loin (augmenter la fréquence des rdv, organiser des rdv intermédiaire pour mieux accompagner les porteurs de projet) mais nous n'avons pu le faire, faute de temps car nous avons multiplié les formats. Relation privilégiée avec un sous-groupe, ces apéros ont rempli un rôle capital dans le processus de *concernement* des citoyens dans leur ensemble.

V. Expérimentation

Le Défi MobiLoos

Le Défi MobiLoos s'est déroulé du 17 mai au 15 juin 2018 à Loos-en-Gohelle. Il s'agissait, dans le cadre de notre projet, de lancer une expérimentation en invitant les habitants à changer leurs habitudes de déplacement pendant un mois.

Nous avons proposé 38 idées de défi. Ils pouvaient, s'ils choisissaient le défi 38, inventer leur propre challenge et ils ont été nombreux à le faire (presque 10% des inscriptions¹⁶).

Avec l'aide de 2 stagiaires¹⁷, un flyer et plusieurs affiches ont été réalisées qui ont constitué la dorsale de notre communication écrite/visuelle. Le flyer a été imprimé à 4500 exemplaires et distribué « toute boîte », combiné à la distribution des tracts municipaux annonçant le programme des Gohelliades (grande fête annuelle locale, sur 10 jours). Les affiches ont été collées dans les commerces, cabinets médicaux et lieux d'activité (CCAS, Centre Jeunesse, Médiathèque, etc).

In fine, très peu d'habitants se sont inscrits au défi grâce au bordereau papier à découper dans le flyer et à remettre en Mairie. Une personne mal-voyante a saisi cette opportunité, ainsi qu'un jeune habitant de Grenay (Quid de la réception du flyer en 1^{er} lieu), fréquentant l'école Basly en centre-bourg de Loos-en-Gohelle qui souhaitait que le garage à vélo de l'école soit remis en service. Notons que ces participants ne seraient sans doute pas déclarés sans cette possibilité (dans le deuxième cas, la maman n'a ni *smartphone* ni ordinateur).

16 inscriptions se sont faites en ligne, soit un peu moins de 16%. Le lien du formulaire d'inscription en ligne était relayé sur les flyers, les affiches mais aussi via les réseaux sociaux (Facebook, principalement).

Un blog¹⁸ a été mis en ligne et sustenté au cours du défi, complété par une page Facebook, lesquels étaient régulièrement alimentés et relayés sur le site Facebook de la commune et ceux de nos partenaires (Porte-Mine, Cybercoin, Centre Jeunesse...), ainsi que par la Presse (Avenir de l'Artois). Le site a reçu 470 visiteurs¹⁹ sur les mois de mai et juin 2018 (740 vues soit environ 1 vue ½ par visiteur). 57 *followers* ont suivi notre « fil » sur Facebook.

Finalement, les flyers ont pu servir notre communication en présentiel. Nous²⁰ les distribuons aux habitants lorsque nous avons échangé avec eux, comme un « mémo » de ce que nous



¹⁶ Dans ce rapport, nous distinguons « inscrits » qui désigne un participant et « inscription » qui désigne l'acte de s'inscrire et qui peut concerner jusqu'à 90 personnes. Par exemple, si l'on considère le nombre d'inscrits, plus de 50 % des gens ont choisi un défi 38.

¹⁷ Il s'agit de Sarah L'Youssfi et William Clément, en stage pour 6 semaines (L3, Université d'Artois).

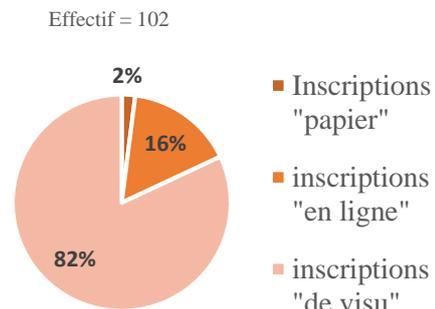
¹⁸ www.defimobiloos.wordpress.com

¹⁹ C'est-à-dire 470 adresses IP différentes

²⁰ Tout le travail de terrain pendant la durée du Défi et dans les semaines qui ont suivi a pu être réalisé grâce à l'aide de Redha Boubakour, stagiaire pour 3 mois (M2, Université de Grenoble).

avons pu leur dire. Le blog et la page Facebook nous ont permis de « prendre la température », tester des contenus auprès des habitants et adapter ainsi notre discours *in situ*.

Car enfin, et c'est là une des spécificités du défi, la très grande majorité (82 %) des inscriptions s'est faite via les stands physiques que nous avons pu proposer sur la période du défi, que ces stands prennent place dans des lieux relatifs à la vie quotidienne (Marché, Intermarché, Collège, Centre Jeunesse) où se greffent sur des événements organisés par nos partenaires (soirée Ciné, Festival « ici et là », Gohélliades, kermesse, Stand « agir ensemble »). Nous proposons un catalogue illustré des 38 défis suggérés.



C'est donc à travers la participation à de multiples événements locaux que notre équipe a vraiment pu promouvoir le défi. A travers la mise en place de stands, l'enjeu était de pouvoir exposer notre projet de manière assez brève aux loossois, de leur expliquer qu'il a éclo à travers des ateliers en compagnie des habitants locaux. Sur le stand, nous proposons aux habitants le catalogue des 38 défis afin qu'ils puissent choisir le défi à relever qui leur convenait le mieux. Afin de garder une trace des différentes inscriptions, et avec l'accord des participants, nous leur demandons de les prendre en photo avec une ardoise portant le numéro représentant le défi choisi. Nous leur annonçons par la suite qu'ils avaient toute la durée de l'événement pour nous remettre des photos de leurs défis réalisés. (Ci-dessous, un échantillon des inscriptions faites par les loossois).

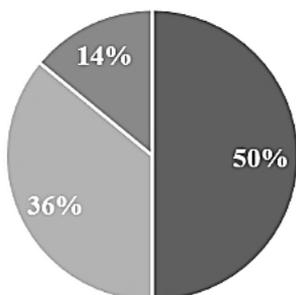
Cette approche a permis par la suite de publier, sur les différentes plateformes (page Facebook, blog) les photos des personnes s'étant engagés à relever leurs défis. Les retours en ligne mais aussi sur le terrain nous ont permis d'adapter notre discours au fur et à mesure.

A travers cette approche, les habitants ont rapidement cerné l'aspect ludique de cette initiative. Les adhésions ont commencé à se démultiplier et la créativité des loossois s'est clairement exprimée à travers le dernier défi (Défi n°38 : Je crée mon propre défi).

VI. Résultats 3

Les changements de comportement apportés par le Défi MobiLoos

Publics impliqués : surtout les jeunes et les femmes !

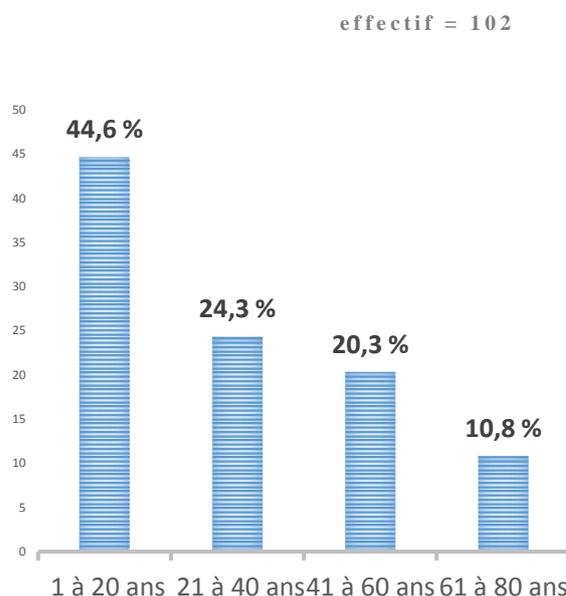


Effectif = 102

- Femmes
- Hommes
- Mixte

Les données dont nous disposons concernant les personnes ayant réalisé l'inscription au défi montrent que le public impliqué est constitué majoritairement de femmes (autour de 57 %).

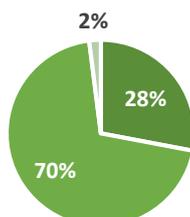
L'âge des participants est assez variable avec une prépondérance des enfants et des jeunes de moins de 21 ans (45% de l'échantillon, selon les inscriptions). Les personnes de plus de 60 ans ont été mobilisées, elles représentent 10 % de l'effectif. Nous ne disposons pas de données sur l'activité des adultes investis qui représentent respectivement 24 % (21 à 40 ans) et 20 % (41 à 60 ans) de notre échantillon.



Une partie des défis réalisés par les jeunes. 2 groupes d'écoliers (+ camarades) avec leurs parents, un collégien à vélo, un trio de collégiennes ayant réalisé une « randonnée pédestre » à l'occasion du défi dans le but de rejoindre un endroit où elles n'étaient jamais allées. Photos envoyées par les participants.

Effectif = 102

- Equipe
- Seul
- Seul + équipe



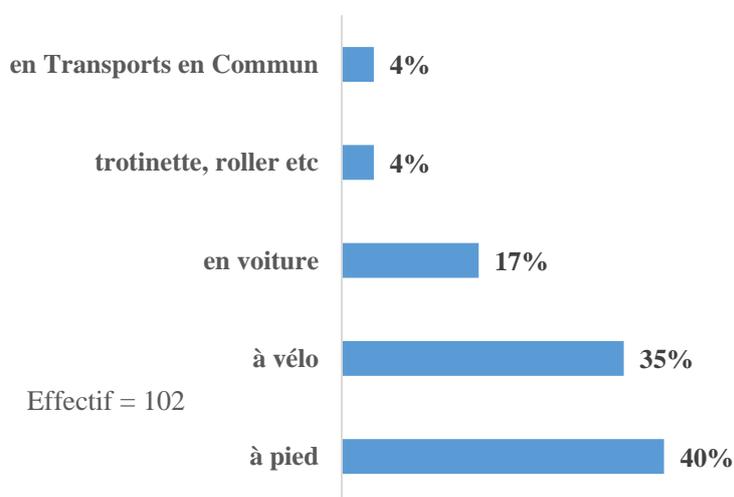
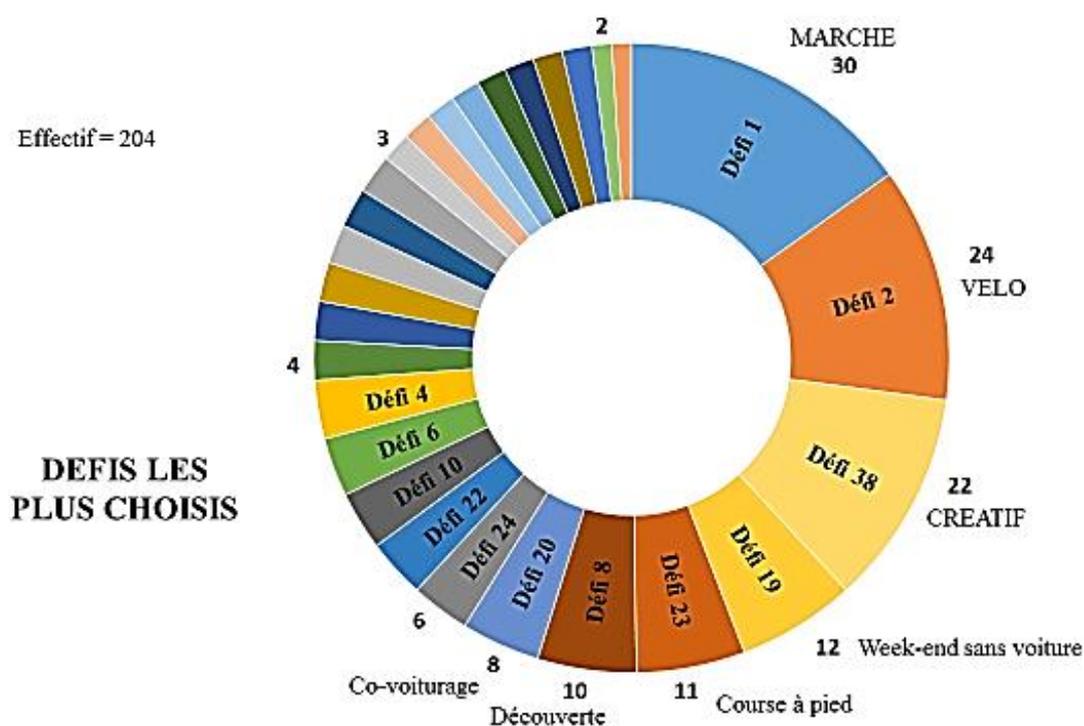
Majoritairement, les inscriptions ont été un acte personnel, individuel. Toutefois, on peut noter l'inscription d'une équipe de 90 personnes (école), celle d'une équipe de plus de 10 personnes (« trottineuses ») et celle de groupes de copains (collège, centre jeunesse) et de familles nombreuses, lesquelles ont quasi-toutes réalisé leur défi. Certains (2%) ont réalisé un défi solo et un défi en équipe.

L'inscription en équipe reste un acte à encourager car le taux de réalisation des défis est bien plus important pour les équipes (84%) que pour les personnes seules (moins de 60%).

Les défis choisis sont clairement tournés vers la marche et le vélo

Seulement 5 défis, parmi les 38 proposés, n'ont pas trouvé preneurs. 5 ont été choisis par une personne. Nous représentons ci-après les défis les plus populaires, c'est-à-dire ceux qui ont été choisis par 2 participants ou plus.

Nous remarquons que les 3 défis les plus populaires concernent la marche, le vélo et le défi sur-mesure que les habitants inventaient eux-mêmes (à noter que parmi les défis 38 relevés, 70% d'entre eux concernaient la marche et/ou le vélo).



Globalement, nous observons une sous-représentation des transports en commun (TC) dans les défis relevés. Cela est en partie lié à la faiblesse de l'offre TC sur le territoire et au fait que seulement 2 défis proposaient d'emprunter ces derniers.

La trottinette et le roller n'ont pas non plus suscité beaucoup d'enthousiasme, ce qui peut questionner compte tenu du fait que 13% des défis suggérés les

concernaient et considérant aussi la forte proportion d'enfants et de jeune dans l'échantillon concerné (pour rappel 44%).

La voiture tient une bonne place dans les défis relevés, ce qui reflète aussi la place laissée à celle-ci dans la liste des défis proposés (21% étaient en lien avec la voiture). L'idée directrice était de ne pas culpabiliser les personnes dépendantes de leur voiture dans les trajets quotidiens mais bien plutôt de changer la façon dont elles se déplaçaient en voiture (co-voiturage, aide aux seniors ou aux PMR, prêt de voiture), et éventuellement leur stationnement (« je range mon garage pour y mettre ma voiture et libérer l'espace public », défi suivi par 6 personnes, « je ne me gare plus juste devant l'école, je marche un peu », défi suivi par 4 familles).

Enfin, il est intéressant de noter que la proportion des défis proposés à vélo (37%) et celle des défis proposés à pied (24%) s'inverse concernant les défis choisis : ce sont les défis à pied qui ont le plus séduit (40% contre 35% pour les vélos). Cette inversion est en partie due au goût initial des loossois pour la marche et à un certain nombre de freins concernant le vélo dans cette ville (taux de possession bas, sentiment d'insécurité corporelle et matérielle).

ZOOM sur le défi 38 : les habitants ont apprécié le « sur-mesure »

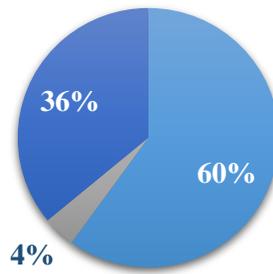
En s'inscrivant au Défi MobiLoos, les habitants avaient la possibilité de se créer eux-mêmes un défi sur mesure. Ce défi a été choisi lors de 22 inscriptions²¹. Parfois, les défis ne revêtaient pas une grande originalité et s'apparentaient aux défis proposés dans le catalogue. Toutefois, nous avons préféré encourager leur démarche en notant ce défi comme spécifique à eux. La plupart du temps, les défis étaient vraiment surprenants et sortaient du cadre que nous avons pensé pour « challenger » les habitants. Parmi les idées émises, voici un échantillon :

- Aller porter mon verre à pied au conteneur de recyclage, avec ma brouette,
- Confier des podomètres aux enfants et organiser un « jeu » autour des distances parcourues à pied,
- Proposer à mes voisins de promener leur chien,
- Noter tous les km que je parcours à vélo et à pied et les additionner,
- Réaliser une rando-trottinette déguisée,
- Réaliser une chorégraphie chantée et filmée pour inciter les loossois à marcher,
- Demander la remise en état du garage à vélo de l'école,
- Ramasser quelques déchets à chaque fois que je vais courir,
- Réaliser un maximum de défis,
- Trouver un défi MobiLoos pour chaque personne que je connais.

²¹ Il a concerné, in fine, presque la moitié des inscrits puisque de nombreux défis 38 ont été réalisés en équipe (notamment, une équipe de 90).

Du défi relevé au défi réalisé... la voiture reste privilégiée

Environ 60% des inscrits au Défi MobiLoos ont pu prouver, en envoyant une photo la plupart du temps, qu'ils avaient réalisé leur défi. Cette proportion grimpe à 84% concernant les loossois qui se sont inscrits en équipe.

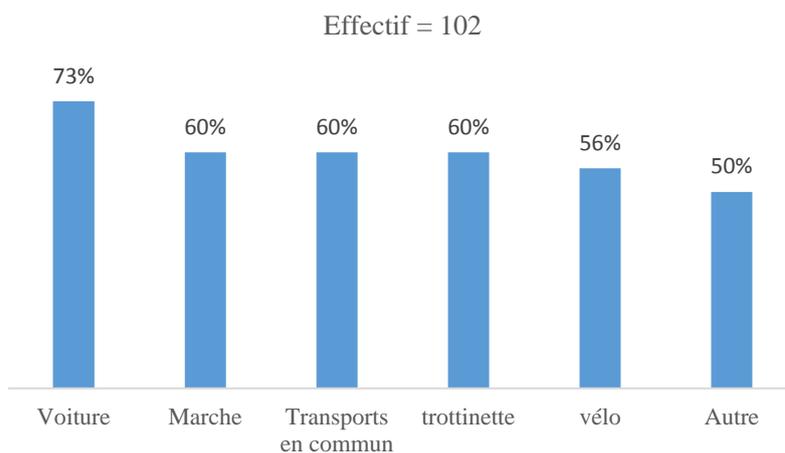


Effectif = 102

- Défis réalisés
- Défis non-réalisés
- Pas de nouvelle

Si l'on prend en compte la nature des défis concernés, on peut observer que 71% des personnes impliquées dans un défi 38 (sur-mesure) ont réalisé leur défi.

Taux de "réalisation" du défi Mobiloos en fonction du mode de transport impliqué



Concernant les modes de transport impliqués, on remarque que ce sont les personnes qui ont choisi la voiture qui ont le plus « facilement » réussi à réaliser leur défi dans le temps imparti.

Les défis n'impliquant pas la référence claire à un mode de transport semblent être en miroir ceux qui ont été les plus difficiles à mettre en œuvre.

VII. Valorisation du programme

1. Communications Scientifiques :

- TOLLIS C., CUVELIER M., L'HOSTIS A., USTER G., « Des solutions innovantes de transport conçues et expérimentées par les habitants au service d'une mobilité durable », Atelier Thématique de Recherche, Université de Valenciennes, 24 nov. 2017.
- TOLLIS C., 2018, « Comment construire une méthodologie sur-mesure dans le cadre d'une science ouverte à la société ? », Intervention invitée lors de l'atelier « sciences ouvertes sur la société » du séminaire de Connaissance réciproque organisé à l'Ecole d'Architecture de la Cité Descartes, Marne-la-Vallée (9 février 2018).
- TOLLIS C., 2018, Communication dans le cadre de la table ronde 3 du séminaire "Les méthodes qualitatives dans le champ des transports et de la mobilité", 18 mai 2018, Marne la Vallée (en visioconférence).

2. Articles dans des revues scientifiques

- **2 recensions** ont été rédigées pendant le programme. Elles peuvent être mises en lien avec les thématiques traitées (géographie critique de la métropolisation et des inégalités socio-spatiales)
 - TOLLIS C., 2017, « L'Etat se meurt. Un méta-diagnostic comparé de la métropolisation en France et aux Etats-Unis », Recension de « La Métropolisation en question », (Cynthia GhorraGobin, 2015, PUF), revue Quaderni, n°94.
 - CANOVA N., TOLLIS C., 2017, « Lille bling-bling / Lille indigne : les (pro)positions sociologiques du collectif Degeyter », Recension de « Sociologie de Lille » (Collectif Degeyter, 2017, La Découverte, 125 p.), Revue Urbanités.
- **2 voire 3 articles** scientifiques sont à rédiger sur le protocole méthodologique et/ou les résultats du programme (revues classées anglophones).

Organisation d'une **session spéciale** « les mobilités écologiques & frugales », 1ères Rencontres Francophones des Transports et des Mobilités (avec Corinne Blanquart), Lyon 6-8 juin 2018.

3. Travaux de vulgarisation pour les acteurs de terrain et le grand public

- **Intervention** couplée avec Guillaume Lepers (AULA) lors des assises de la mobilité,
- **3 vidéos** pour le CNFPT expliquant aux techniciens de la fonction publique et à un large public de professionnels liés aux mobilités, la méthodologie déployée au cours des 18 mois. (Mise en ligne prévue pour octobre 2018)
- Création et alimentation régulière de **2 blogs de recherche** (une trentaine d'articles), l'un consacré au projet dans son ensemble (clairetollis.wordpress.fr) et l'autre dédié spécifiquement au défi des mobilités (defimobiloos.wordpress.fr).

3^{ème} partie : Analyse croisée et réflexive

I. La participation habitante et l'échelle de la commune, un cadre pertinent pour la recherche action, à condition de multiplier les formats

Dans la 1^{ère} partie de ce rapport nous nous posons la question suivante : Comment accompagner le changement de comportement relatif aux mobilités du quotidien dans le contexte des territoires périurbains ?

Pour répondre à cette question, nous avons mis au point un protocole d'enquête et d'expérimentation sur-mesure et pluriel (explicité dans la 2^{ème} partie de ce rapport).

Il apparaît que chacun des formats déployés a permis de mobiliser différents publics et d'obtenir des résultats en termes de « *concernement* » et de « changement de comportement ».

Par « *concernement* », nous entendons la façon dont certaines personnes ont pu s'emparer de la problématique des mobilités plus écologiques et solidaires comme d'un problème qu'elles faisaient leur. Ainsi, ces personnes ont changé, d'intérêt (focus). Et même pour certains participants, ils ont acquis un intérêt qu'ils n'avaient pas pour la chose publique. C'est le cas d'une personne qui, par exemple, n'avait jamais été à une réunion à la Mairie, ou bien d'une autre qui « n'était presque pas sortie de chez elle depuis 10 ans »²². Pour certaines, ce nouvel intérêt ou ce changement d'intérêt s'est accompagné d'un changement de pratique, mais par pour toutes. En effet, nombre d'entre elles (si l'on considère, par exemple, les participants aux apéros-mobilités) avaient déjà des habitudes plutôt « conscientes » de déplacement. Par contre, le fait qu'elles s'emparent de cette problématique à un niveau commun, public, participe d'une dynamique plus importante de changement pour la commune. En devenant des ambassadeurs locaux de ce problème (multiple), ils œuvrent à le faire connaître et à réfléchir aux façons d'y apporter des solutions pour le plus grand nombre. Ils agissent aussi, au sein de la commune, comme des relais de ce qui se fait et de ce qui change à ce sujet. Devenu sensible à ce propos et ayant acquis des connaissances (données, études de cas relayées lors des ateliers) et des compétences (montage de projet, relais sur les stands, leaders sur certaines initiatives, prise de parole en public pour certaines personnes n'ayant jamais eu cette expérience auparavant) sur les mobilités et au-delà, ils constituent un terreau indispensable pour les changements qui pourraient avoir lieu dans le futur.

Nous savons qu'au cours du Défi, grâce à son format ludique et à l'effort présentiel que nous avons fourni, des personnes que l'on pourrait qualifier de « hors radar » (selon l'expression du Maire de la commune), c'est-à-dire des personnes qui d'habitude se situent en marge des activités proposées par la commune et des formats larges de participation qu'elle propose, e sont investies de manière tout à fait passionnée (trouvant des défis à d'autres personnes, envoyant des mails à l'issue du Défi pour avoir des informations sur une possible édition 2019).

Concernant les changements de comportement de mobilité, il est complexe d'apporter des éléments de réponse quantitatifs. En effet, nous savons qu'environ 500 personnes ont été mobilisées directement ou indirectement par le Défi MobiLoos, lequel constitue

²² Notons que ces deux personnes ont décidé, lors des apéros-mobilités, de rejoindre les chantiers proposés par les Anges Gardins en vue de créer l'Accorderie Ménadel. Elles en constituent aujourd'hui des piliers, preuve que leur investissement premier sur les mobilités s'est soldé par un investissement public plus large, et intense. Ainsi il convient de ne pas sous-estimer la transversalité du changement de comportement, lequel peut porter sur la transition dans les mobilités autant que sur des modes de transition démocratique.

l'aboutissement de notre travail *d' enrôlement* autour de la problématique des mobilités durables à Loos-en-Gohelle.

Toutefois il n'est pas évident de savoir si les changements consentis durant le temps du défi (une journée à un mois) vont perdurer dans le temps sous la forme de changement d'habitudes.

Lors de nos dernières journées passées sur le terrain, nous avons rencontré plusieurs personnes qui étaient heureuses de nous raconter qu'ils avaient opéré une transition : « je vais à mes réunions en vélo » (un personnel de mairie), « ma fille va tous les jours au collège en trottinette maintenant, il m'arrive aussi de m'en servir alors que je ne le faisais pas avant » (une mère de famille), « je compte toujours m'acheter un vélo, même si le défi est terminé » (le Directeur Général des Services de la ville ». Ces verbatims montrent des signaux faibles d'un changement en cours.

De façon plus conséquente, les services de la Mairie et d'autres institutions comptent changer leur approche sur le territoire. Ainsi, lors de notre dernière rencontre avec le Directeur des Services Techniques, celui-ci était fier de nous annoncer les différents projets qui pourraient se concrétiser dans les mois qui viennent concernant des aménagements cyclables. Grâce au Défi et à la place occupée par le vélo dans le choix des participants, il y a la conviction que ces aménagements serviront un nombre croissant de loossois. Or, si ces aménagements participent à sécuriser et rassurer les habitants, le nombre de cyclistes pourrait s'accroître. En cela, il conviendra d'évaluer sur le temps long si ce cercle vertueux « changement de pratique » --- « action publique » s'est enclenché et a perduré dans le temps long en s'alimentant.

Ainsi donc, notre travail a permis de valider l'hypothèse (H1) selon laquelle la participation habitante et l'échelle de la commune constituent effectivement un terreau pertinent pour changer les comportements vers une mobilité (plus) durable. Il a aussi permis de valider l'hypothèse (H3) selon laquelle multiplier les formats d'expérimentation permet de mieux cerner les besoins et de faire participer des publics pas ou peu impliqués d'habitude.

II. La question du développement technologique et des STIC

La réponse à l'hypothèse (H2) selon laquelle le numérique et les STIC, dans le périurbain, constituent des accélérateurs/facilitateurs de solutions de mobilité en réponse aux besoins exprimés, est beaucoup plus nuancée. En effet, tout au long du travail de terrain, nous n'avons cessé de rencontrer des signaux forts de résistance aux nouvelles technologies de la part des habitants.

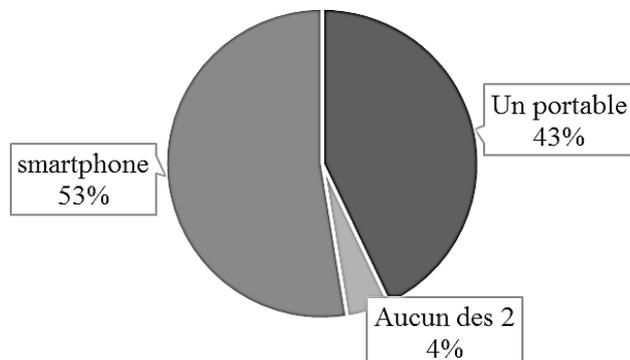
Il a cependant été possible d'envisager une piste de développement technologique avec un certain public. Il s'agit des professionnels travaillant à la Base 11-19 qui, eux, ont une appétence pour les outils numériques/connectés et ont pu stimuler notre réflexion à ce propos.

Des habitants majoritairement réticents vis-à-vis des nouvelles technologies

Dès le début de notre enquête, à partir du questionnaire, nous avons souhaité cerner les habitudes et les pratiques (mais aussi les inégalités entre les habitants) concernant l'usage des technologies de l'information et de la communication.

Une très faible majorité des enquêtés (53%) possède un smartphone. C'est bien inférieur à la moyenne nationale (environ 75%).

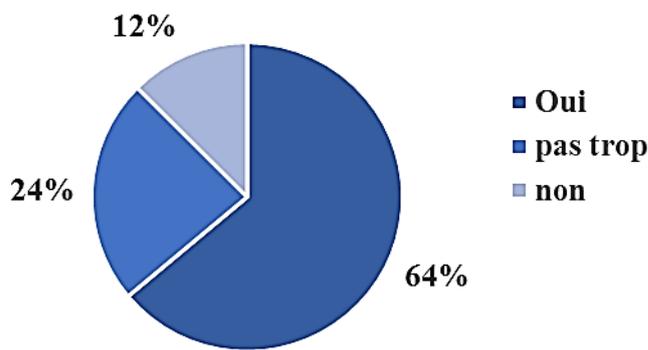
Quel type de téléphone avez-vous ?



De plus, nous avons remarqué en discutant avec les habitants que nombre de personnes possédant un smartphone n'avaient pas de forfait pour se connecter à Internet. Leur smartphone faisait donc office de téléphone, d'appareil photo, de MP3 mais pas... de smartphone ! Lorsque les personnes ont accès à Internet, ils s'en servent beaucoup pour de la musique ou de la vidéo mais très peu pour des services autres (sauf services du GPS, très utilisé).

Un quart des enquêtés ne se connecte que rarement voire jamais à Internet. Parmi les 50% de personnes qui sont « tout le temps » connectées, certaines personnes nous expliquaient aussi qu'à Loos-en-Gohelle, la couverture du réseau n'était pas satisfaisante, qu'ils étaient souvent déconnectés.

Quand la fracture numérique rejoint la fracture mobilitaire...



Êtes-vous à l'aise

avec les nouvelles technologies ?

Nous avons demandé aux habitants s'ils étaient à l'aise avec les nouvelles technologies. En très grande majorité, oui (64%). En effet, seuls 12% des répondants au questionnaire se disaient incompetents.

Il est évidemment impossible de savoir ce que recouvre pour eux les compétences associées aux nouvelles technologies (envoyer un mail ? programmer ?). Toutefois ce chiffre paraît encourageant, à première vue.

Créer des solutions « high tech » de mobilité pourrait donc répondre à des besoins et ces solutions seraient *a priori* accessibles au plus grand nombre. Mais c'est là qu'il faut se poser la question du sens de notre démarche. En effet, les publics réticents à l'usage des nouvelles technologies (12%) sont principalement les retraités et les habitants de la Cité Belgique. Ne sont-ils pas également les personnes les plus vulnérables dans leurs mobilités ?

Le retour d'expérience que nous avons pu avoir sur une recherche-action menée par des chercheurs de l'Université Catholique de Lille en partenariat avec la commune d'Anor (59) et la Start-Up WeNow répond partiellement mais très clairement à la question. Le principe était d'équiper les automobilistes de boîtiers leur permettant de calculer leurs émissions de polluants et leur consommation de carburant. En fonction des données que l'on recueillait sur leur conduite, étaient proposés des conseils les amenant vers une éco-conduite. Majoritairement, les personnes ayant choisi de participer à l'opération étaient des cadres supérieurs (il fallait posséder un smartphone). La plupart des personnes a réalisé une baisse de ses émissions et une baisse de sa consommation de carburant alors même que le nombre de kilomètres parcourus par chacun a augmenté. Cet effet rebond est très regrettable mais il était prévisible, il rejoint ce qui a été observé au cours d'expérimentations similaires, d'après Antonin Margier²³, géographe chargé du travail d'enquête auprès de volontaires. Notre hypothèse à ce sujet est que les personnes enrôlées avaient un budget dédié aux déplacements, elles n'avaient pas forcément besoin des économies qu'auraient engendré une diminution des déplacements. Ainsi, le public choisi (ou plutôt auto-désigné) n'était peut-être pas le plus vulnérable/à même de changer de comportement.

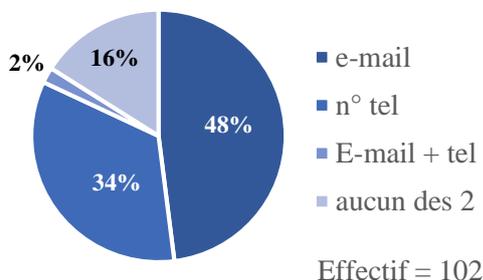
Nous aurions pu « pousser » en faveur de la concrétisation de projets « disruptifs » et innovants technologiquement mais les habitants réunis au cours des apéros-mobilités ne nous y ont pas encouragés.

Nous avons aussi émis plusieurs fois l'idée que les services échangés à l'accorderie (services d'échanges de biens et de services) pourraient être reliés à une appli' (Redha Boubakour a regardé le potentiel de la « block chain » pour valider/inscrire/verrouiller les échanges – au prix d'un dialogue de sourds !) mais la même remarque revenait souvent « *d'accord, mais faut*

²³ <https://e-communaut.es.cnfpt.fr/mobilite-deplacements-transport/en-direct-des-labos-et-des-territoires>

quand même qu'on puisse trouver un endroit avec des post-it qui donnent aussi ces informations ».

Défi et TIC : une équation limitée



Pendant le défi, nous avons également été interpellés par le taux de (non)connexion des inscrits. Nombre d'entre eux n'avaient pas d'adresse e-mail (entre 34 et 50%).

Nous n'avons donc pas pu les inviter à nous rejoindre (blog, Facebook) et nous avons dû les contacter/relancer par SMS voire par téléphone (fixe).

Cela pose des limites au développement des outils connectés d'accompagnement au changement. Le présentiel reste capital sur ce type de territoire.

Un seul défi était orienté vers les TIC « j'apprends à me servir d'internet pour mes déplacements » (Défi n°36). Deux personnes ont choisi de relever ce défi et une d'elle l'a validé (photo à l'appui).

Nous aurions pu associer plus directement le Cybercoin à ce défi n°36. Nous avons notamment projeté de réaliser des fiches de tutoriel « J'organise mes déplacements sur Internet », qui auraient pu servir de support à une action de formation sur ce lieu qui regroupe de nombreuses ressources (notamment plusieurs ordinateurs et un animateur à temps plein).

Des pistes spéculatives d'outils technologiques sur-mesure ont été imaginées par Redha Boubakour. Trois d'entre elles ont fait l'objet d'un travail plus approfondi qui se trouve en Annexe.

Enfin, si les outils numériques d'accompagnement au changement de pratiques mobilitaires se développent actuellement, par exemple dans le cadre du Bureau d'Etude 6T²⁴, nous pensons que ces outils doivent impérativement être complétés d'un accompagnement en présentiel sur le terrain, dans un territoire comme Loos-en-Gohelle.

Une solution technologique ou bien un simple répertoire ? Retour sur les café-Covoit de la base 11-19

Après avoir fréquenté à plusieurs reprises la Base 11-19 à l'occasion de la distribution des questionnaires, du lancement du Défi ou même de rencontres que nous avons sollicitées avec certains des professionnels (CERDD, Culture Commune, CD2E), il est apparu que l'organisation du covoiturage quotidien était un axe intéressant de travail et de défi pour les salariés et les cadres, ainsi que les stagiaires de ce « bout » de territoire.

En juin 2018, nous avons donc élaboré un questionnaire succinct afin de cerner les habitudes, représentations, ressources et freins propres aux organisations existantes, principalement au sein de chaque structure. Ce questionnaire a été réalisé suite à un 1^{er} Café-Covoit au cours

²⁴ Voir, notamment, les travaux d'Anaïs Rocchi cités en bibliographie de ce rapport.

duquel cinq salariés/cadres/stagiaires nous ont aidé à dresser la liste des enjeux sur lesquels enquêter.

La Base 11-19 compte quelques 70 travailleurs dont la plupart ne vivent ni à Loos-en-Gohelle, ni à proximité. Ils viennent pour la plupart des grandes villes et métropoles voisines : Lille, Arras, Valenciennes, Douai. Les « loolois » sont majoritaires, il s'agit des personnes effectuant une navette quotidienne entre Lille et Loos-en-Gohelle. Les perspectives d'optimisation de leurs déplacements sont conséquentes.

Malgré plusieurs relances, nous n'avons obtenu que 20 réponses au questionnaire en ligne. Toutefois, l'échantillon des répondants était assez varié pour que nous ayons accès à une pluralité d'expériences.

Par rapport au statut, 55% des répondants étaient des cadres, 25% des salariés, 15% stagiaires et 5% alternant. Concernant le niveau d'expérience et leurs rôles : 6 personnes ayant répondu n'avaient jamais fait de covoiturage, 3 étaient uniquement des passagers, 4 uniquement des conducteurs et 7 alternaient passager/conducteur en fonction des jours. 5 structures étaient représentées : le CERDD, le CD2E, Culture Commune, HVDZ, et Team². 70% étaient des « loolois », ce qui correspond peu ou prou à leur proportion au sein des travailleurs de la base.

Les enjeux économiques sont clairement ressortis. Les conducteurs sont rarement rétribués par les passagers et des tensions émergent de ce fait. Les conducteurs sont un peu frustrés de cette non-réciprocité (même s'ils déclarent à 70% que leur expérience est satisfaisante), les passagers, eux, culpabilisent de ne pas participer aux frais ou de ne pas pouvoir rendre la pareille lorsqu'ils n'ont pas de véhicule (les stagiaires, principalement).

Les résultats de l'enquête ont été communiqués au cours d'un 2^{ème} café co-voit (27 sept 2018). A partir des échanges avec les salariés, 4 axes d'optimisation ont été ébauchés :

- Instaurer un **forfait symbolique** à 1 ou 2 €. Une idée clairement plébiscitée par 93% des répondants au questionnaire.
- Demander aux **structures** de participer aux frais des employés qui pratiquent le covoiturage (pour les inciter, mais aussi pour couvrir de façon équitable les frais des stagiaires et des employés/cadres) au même titre qu'ils participent à rembourser les frais des Transports en Communs (inefficients à Loos-en-Gohelle) ou de l'Indemnité Kilomètre Vélo, aujourd'hui une obligation patronale.
- Augmenter le **réseau** des covoitureurs de façon transversale aux structures pour de meilleurs « matchs » d'itinéraires et d'horaires.
- Définir / mettre en place un **outil** (numérique, probablement open source, ce qui est une priorité pour 55% des répondants) capable d'optimiser en temps réel l'organisation des trajets et la communication entre les membres. Les outils utilisés actuellement (Whatsapp, échanges de SMS, discussions *de visu*) ne fonctionnent qu'avec une communauté très restreinte et deviennent trop chronophage à mesure que la communauté grandit. Il est nécessaire de trouver des financements pour mettre en place cet outil.

Un répertoire exhaustif des trajets empruntés par les répondants (itinéraire, horaires, variabilités, contraintes) a été distribué aux participants au 2^{ème} café-covoit' (en annexe de ce rapport). Il pourrait être étendu à toute la base, si certains volontaires se chargeaient de diffuser un questionnaire similaire à chacun des 70 travailleurs de la Base.

III. Préconisations

Les projets à suivre et encourager sur le territoire

Tout l'enjeu, dans les mois et les années qui viennent est que la dynamique que nous avons réussi à instaurer au niveau individuel comme au niveau institutionnel, se maintienne et s'alimente. Pour une transition mobilitaire vers des déplacements plus écologiques et solidaires, il conviendrait de dépasser les solutions « anecdotiques » (nombreuses, qualitatives) qui ont pu être mises en place pour parvenir à des réponses plus collectives et massives. Nous identifions, à ce propos, plusieurs axes prioritaires d'action à l'échelle de la commune, lesquels pourront servir d'orientation, à la fois pour de possibles expérimentations scientifiques complémentaires, pour les politiques publiques (à l'échelle de la commune ou plus largement), ou encore pour les associations ou les collectifs de citoyens, ou même des acteurs privés désireux de tester certains produits/services.

Equiper les habitants

Une des priorités pour que les habitants d'un territoire adoptent de nouvelles habitudes de déplacement pourrait être de leur fournir une première expérience accessible. Cette approche est celle de collectifs qui œuvrent efficacement, comme par exemple, l'association Wimoov. La Directrice de cette structure qui accompagne les publics en situation de fragilité (personnes en situation de handicap, personnes en insertion professionnelle, seniors...) vers une mobilité durable et autonome, intervenait lors de la journée de lancement des Assises Nationales de la Mobilité en ces termes « nous, on va chercher les gens, on leur met une trottinette dans les mains et on leur dit, « allez faire un tour avec, c'est gratuit ». Il n'y a que cela qui marche. Ça ne sert à rien de communiquer, il faut que les gens testent, fassent l'expérience²⁵ ».

Il semble que cet enjeu a bien été cerné à la fois par les leaders de l'accorderie Menadel, l'équipe municipale et les entrepreneurs privés (B'twin, notamment). Du **matériel** (rollers, overboard, vélos ?) sera bientôt disponible pour que les habitants s'essayent à différents modes de déplacements alternatifs à la voiture sur des distances courtes.

Le développement de Tiers-lieux à même de fournir aux habitants les moyens de réparer leurs vélos et autres matériel lié aux déplacements pourrait également constituer un axe de développement intéressant pour les mobilités douces sur le territoire (Repair café itinérant de l'association Porte Mine, Ressourcerie et Repair Café de Menadel, en centre-ville de Loos-en-Gohelle).

Il nous semble que les **Transports en Communs** pourraient également s'inspirer de cet « adage ». La perspective du déploiement des Bulles (Bus à Haut Niveau de Service) sur l'ensemble de l'agglomération et la réorganisation du réseau des lignes secondaires devrait normalement permettre une meilleure desserte et une meilleure efficacité de l'offre de transport collectif. Toutefois, il conviendrait, à notre sens, de ne pas minimiser le « désordre » que cette réorganisation va produire dans le quotidien des habitants qui avaient leurs habitudes.

Pour que l'expérience soit attractive, il faut que les usagers habituels parviennent à s'orienter et à améliorer leur mobilité : ils seront les premiers ambassadeurs de ce nouveau dispositif. De même, pour que l'expérience séduise des néophytes, il conviendrait de mettre au point des

²⁵ Echanges avec la Co-Directrice de l'Association Wimoov, Florence Gilbert, lors de la journée de lancement des Assises Nationales de la Mobilité, à Paris.

campagnes de distribution de tickets gratuits pour que les habitants *testent* le bus. Pour qu'ils l'adoptent, surtout les personnes dites « vulnérables », il faudrait qu'ils puissent expérimenter ce mode de transport sur le long terme pour voir en quoi il peut répondre à la large palette de leurs déplacements.

7 € pour un service de bus illimité, est-ce trop cher ?

Lors de l'atelier territorial des Assises de la Mobilité organisé à Loos-en-Gohelle (oct. 2017), une habitante bénéficiaire du RSA a témoigné que, pour elle, les coûts du bus étaient trop élevés. Une personne à mobilité réduite lui a répondu que ce n'était pas le cas, que pour 7 €, elle avait accès à tous les bus « en illimité ».

L'habitante a répondu que si elle voulait avoir un pass illimité, il lui fallait réunir tout un tas de papiers (possiblement, se déplacer pour en obtenir certains), se rendre à Lens pour passer à la boutique Tadao (si elle y allait en bus, ça lui coûtait 2,40 euros l'aller-retour, un budget très lourd, compte tenu de ses ressources). Ensuite, elle n'était même pas certaine que le bus allait « lui plaire » et répondre à ses besoins. Comment pouvait-elle engager une telle somme (7 euros) sans le savoir ?

Il apparaît que si le coût d'usage, une fois familiarisé avec le dispositif était peu onéreux, en revanche, le « coût d'entrée » dans le service est trop important. D'où notre invitation à une large campagne de gratuité du transport pour inciter les habitants à une conversion qui rapporterait à tous, sur le long terme.

L'association Wimoov présente à Valenciennes et les échanges que nous avons pu avoir avec certains habitants confirment aussi la nécessité d'un **accompagnement** en présentiel pour les personnes qui n'ont jamais pris le bus. Il pourrait s'agir de demi-journée au cours desquelles quelques habitants se retrouveraient en groupe pour identifier les arrêts / horaires / itinéraires des bus, accompagné par une personne qualifiée (Tadao). Il pourrait aussi s'agir de binômes ponctuels (l'un expérimenté, l'autre débutant) qui échangeraient ce service dans le cadre de l'accorderie Menadel. Selon l'association Wimoov, il est plus enrichissant pour la personne d'effectuer, non un trajet fictif, mais bien un trajet de son quotidien pour prendre réellement conscience de l'alternative que le mode de transport (ici, le bus) constitue. Bénévole ou professionnel, nous ne pouvons qu'encourager, à nouveau, à ne pas faire l'économie d'un accompagnement en « présentiel ».

Aménager le territoire

Nous avons réalisé en Juillet 2018, un pré-diagnostic autour des **aménagements frugaux (ou lourds) pouvant être mis en œuvre aux abords des écoles** Merlin et Lamendin (Quartier Ouest). Malheureusement, le peu de temps restant sur le projet n'a pas permis d'aboutir à un cahier des charges bénéficiant d'un diagnostic précis. Nous proposons néanmoins des idées d'aménagement en annexe de ce rapport, lesquels pourraient être réalisés en partenariat avec le service d'urbanisme (cadre juridique), les services techniques (fourniture de la peinture), les élèves des écoles primaire et maternelle, ainsi qu'avec l'Espace de vie sociale qui devrait voir le jour en 2019 à l'emplacement actuel du Cybercoin et de la bibliothèque de quartier. D'autres projets d'aménagements ont été discutés (avec Geoffrey Mathon, Directeur Général des Services) autour des écoles Victor Hugo et Basly, notamment la possible (mais très onéreuse) réfection d'un parking (dont le sable rouge dissuade visiblement une grande partie des parents

et enfants de l'utiliser) ainsi que la possibilité (très onéreuse également) de fermer l'accès à certaines heures aux rues des écoles (avec des bornes ou potelets amovibles).

Les **aménagements cyclables**, quant à eux, devraient se multiplier. Nous souhaiterions mettre néanmoins l'accent sur la nécessité d'être conseillé au mieux, dans cette démarche, par l'Association Droit au Vélo qui agit à l'échelle de la Région des Hauts de France. Une mise en contact des acteurs a été opérée en ce sens et une réunion de travail devrait être organisée.

Communiquer

En terme d'accompagnement au changement de pratiques de mobilité, la communication ne peut se suffire à elle-même, mais il s'agit de déployer une pluralité d'outils qui viennent compléter, promouvoir, expliciter les différents dispositifs mis en place.

Pendant toute la durée du programme, nous n'avons cessé d'insister sur le fait que les automobilistes qui allaient rester des automobilistes (les « récalcitrants » en quelque sorte qui sont en fait, les dépendants « non problématiques » selon Marie Huyghe²⁶) étaient des parties-prenantes à intégrer absolument au design des solutions de mobilité durable. En effet, par leurs agissements ils sont susceptibles d'encourager ou de décourager les autres d'adopter des modes de déplacement doux.

Pour amorcer cette prise de conscience, et parce que nous avons remarqué que la plupart des automobilistes ne s'attendaient pas à partager la ville avec des vélos (ils n'ont que peu de réflexes et ne savent pas comment se comporter en présence de vélos), à titre d'exemple, une campagne de communication autour de la conduite « bike-friendly » pourrait être réalisée au travers de deux vidéos pédagogiques et ludiques :

- **Une vidéo à propos de « l'ouverture de portière à la hollandaise ».** Cette technique venue du « pays du vélo », consiste à ouvrir la portière avec la main droite ce qui oblige le conducteur à se tourner complètement et à vérifier, ce faisant, dans le rétroviseur gauche et dans l'angle mort, qu'il n'y a pas de vélos passant à proximité. Cette technique pourrait ensuite figurer dans les cours d'auto-école comme c'est le cas aux Pays Bas. Pour le moment, la vidéo n'est disponible qu'en néerlandais et en anglais²⁷. Elle pourrait être réalisée, en français, comme un projet d'étudiants (IUT Communication, à Lens) en partenariat avec des habitants de Loos-en-Gohelle et les bénévoles de Loos-TV. Sa diffusion pourrait avoir une portée nationale voire internationale (pays francophones).
- **Une vidéo expliquant l'usage de la Chaussidou.** Pour le moment, la signalétique concernant l'usage de la Chaussidou n'est pas comprise par les automobilistes. Certains cyclistes témoignent de leur appréhension vis-à-vis de ces aménagements. L'un d'eux nous a même confié qu'il évitait les routes ainsi aménagées ! De la même façon que pour la vidéo précédente, un court film expliquant les comportements à adopter pour les piétons, les cyclistes et les automobilistes pourrait clarifier le rôle de chacun et avoir une portée considérable dans un contexte où ces aménagements se multiplient.

²⁶ Il s'agit selon l'auteure de ces personnes habitant des espaces peu denses qui dépendent de la voiture pour leurs déplacements quotidiens (travail, activités des enfants...) et qui ont les moyens financiers d'en dépendre.

²⁷ <https://www.youtube.com/watch?v=GzIf80eSfCg>

L'autre préconisation que nous souhaitons formuler à propos d'une meilleure communication consiste en un ensemble de **fiches** à créer pour accompagner les internautes débutants dans l'organisation de leurs mobilités sur Internet. Ces **tutoriels** pourraient concerner :

- La recherche d'horaires et itinéraires des Transports en Commun,
- L'achat de titres de transport en ligne (Train, bus),
- La réservation de trajets en covoiturage / la proposition de trajets,
- La recherche d'itinéraires cyclables et de points SOS vélo (ADAV),
- La location de voiture/vélo,
- La mise en location de son vélo/sa voiture.

Mettre en synergie les acteurs et les actions

La dernière préconisation est à la fois la plus essentielle et la plus complexe à mettre en œuvre. Il s'agit de trouver les moyens d'orchestrer les différents acteurs de la mobilité sur le territoire.

Une pluralité d'acteurs s'intéresse et prend en charge une partie des compétences liées à la mobilité à l'échelle de la commune et au-delà : les services municipaux (services sociaux, culturels, urbanistiques, techniques...), certaines associations, les départements, la Communauté d'Agglomération (laquelle est aussi chargée de mettre en œuvre certaines politiques européennes notamment concernant les Euro-Vélo Routes), mais aussi des collégiens (ceux de Mazingarbe, commune voisine de Loos-en-Gohelle, qui ont gagné un concours et vont s'impliquer dans la réalisation d'une vélo-route touristique et connectée sur le territoire).

Les commerçants devraient être de plus en plus impliqués également. Nos échanges avec certains d'eux (8 à Huit, Intermarché) ont montré qu'ils étaient sensibles et engagés sur la thématique des mobilités. Nous avons pu les mettre à contribution à plusieurs reprises (diffusion du questionnaire, communication sur le Défi MobiLoos, distribution des kits SOS-vélo). Pendant la période où nous avons réalisé le travail d'expérimentation, ils commençaient tout juste à former un collectif. Ils pourraient être force d'initiative sur certains aspects de la mobilité (en consentant, par exemple à accorder des réductions aux habitants venant à pied/à vélo). Le fait qu'ils se regroupent en Union va sans doute faciliter le dialogue et les possibilités d'action.

Enfin, pour anticiper et accompagner tous les micro- et macro- changements envisagés à Loos-en-Gohelle, nous ne pourrions que plaider en faveur de **la création d'un poste de chargé de mission - « coach en mobilité » à l'échelle de la commune !** Nous réalisons les limites d'une telle proposition étant donné que l'échelon de compétence de la mobilité ne se situe pas à l'échelle communale et que le budget ne le permet pas. Toutefois notre travail montre que les changements pourraient être accrus sur le temps long à cette échelle, avec une personne assurant une mise en synergie transversale (auprès des habitants, et des services municipaux/agglo/département/région).

Conclusion sur le projet CISMOP et les mobilités durables à Loos-en-Gohelle.

Puisque ce travail se termine, il nous a semblé important de regarder comment la question de la mobilité pouvait être prise en charge au niveau de la municipalité. La solution « de facilité » aurait été que certains chargés de mission en Mairie de Loos-en-Gohelle, reprennent à leur compte les missions d'animation du réseau des acteurs mis en mouvement au sujet des mobilités. Malheureusement, la charge de travail déjà assumée par les agents municipaux ne permet pas d'envisager qu'ils prennent en charge un volet supplémentaire de responsabilités. Notons que jusqu'à notre arrivée, la mobilité n'était pas un domaine prioritaire d'action pour la commune, étant donné que celui-ci n'incombe pas directement à l'échelon municipal. La mobilité pourrait néanmoins devenir un enjeu fort et c'est d'ailleurs ce que plusieurs initiatives semblent encourager (événements, investissements, aménagements, partenariats, acculturation au sujet, mise en visibilité des résultats du programme CISMOP). D'ores et déjà, certaines actions impulsées dans le cadre de notre recherche-action vont pouvoir être poursuivies.

Le suivi des micro-projets (kits SOS vélo, PV pédagogiques, Services liés au projet Menadel, cartographie) pourrait être assuré par plusieurs associations, certains commerçants et par la Mairie. D'autre part, les habitants « enrôlés » dans le collectif MobiLoos (notamment ceux ayant participé aux apéros-mobilités) ont affirmé au dernier rendez-vous qu'ils avaient à cœur de faire vivre l'état d'esprit festif et ludique que nous avons insufflé, par exemple assurer l'organisation de randos-vélo pour encourager le grand public à se rendre en modes doux aux événements de la commune.

Concernant la planification et la réalisation, le programme aurait grandement gagné à être déployé sur un temps plus long ce qui permettrait d'approfondir chacun des dispositifs participatifs proposés. Faire remplir le questionnaire en présentiel, par exemple, s'est montré plus efficace que de distribuer celui-ci dans les boîtes aux lettres. Cette technique en face-à-face nous aurait également permis de mieux calibrer l'échantillon et que les résultats de l'enquête soient plus représentatifs de l'ensemble des habitants. Nous aurions pu, à l'aide de quelques semaines supplémentaires, faire davantage de porte-à-porte ou démarcher certains habitants par téléphone.

Les 18 mois ont été très denses car les différents programmes d'action (immersion-questionnaires-ateliers-défi) se sont le plus souvent chevauchés et qu'il y a eu très peu de temps, de ce fait, pour la réflexion et la prise de recul, chemin faisant.

Les 3 mois de fin 2018 seront consacrés plus spécifiquement à un temps de recherche au LVMT permettant de mettre à plat l'énorme corpus de données recueillies pour une analyse croisée plus approfondie dont les résultats seront valorisés dans des articles de recherche.

Il aurait également été intéressant de re-jouer dans la durée. Une deuxième édition du défi MobiLoos pourrait impliquer 4 à 5 fois plus de personnes. En effet, nous avons fortement appris de cette première édition et il est quelque peu frustrant de ne pas pouvoir « transformer l'essai ». Une présence à plein temps d'un mois sur le territoire (en résidence, week-end compris) serait extrêmement profitable, d'après nos observations et vu le rôle joué par le présentiel dans les inscriptions et relances. Dans le cadre d'une deuxième édition, il conviendrait d'organiser très en amont (plusieurs mois), une rencontre avec l'inspecteur de l'éducation nationale et lui montrer ce qui se fait sur le territoire français / européen et à quel point le territoire de Loos-en-Gohelle et plus largement, celui du Bassin Minier peut être force d'innovation dans ses

écoles. Les établissements scolaires (ce qui inclut aussi le collège R. Cassin, impliqué à la marge dans le Défi) peuvent et doivent être des partenaires à choyer dans ce type de dispositifs. Certains instituteurs et professeurs pourraient devenir des personnes-relais, au sein des établissements pour suivre le changement, l'accompagner, y contribuer.

Notre travail ne nous permet pas de répondre (pour l'instant) à la question « Comment passe-t-on de solutions « anecdotiques » à des réponses massifiées ? ». Toutefois, il convient de disséquer cette problématique pour mieux en cerner les enjeux. Elle contient au moins deux dimensions complémentaires que nous allons éclairer : l'essaimage et le changement d'échelle.

L'essaimage

L'essaimage consiste étymologiquement (pour les abeilles), à quitter la ruche-mère pour fonder une colonie dans un nouveau lieu. Ce terme est repris dans le monde des associations pour qualifier la reconduction d'une initiative hors du cadre où elle avait initialement été conduite.

La mise à plat de toute notre démarche méthodologique ainsi que le partage des outils en annexe sert ce but pour le projet CISMOP. Dans l'idéal, il serait intéressant que d'autres chercheurs, collectifs d'habitants ou collectivités puissent expérimenter, à partir de notre expérience et des limites que nous avons soulevées et que nous espérons qu'ils parviendront à dépasser et/ou contourner.

Changement d'échelle ?

Le changement d'échelle diffère légèrement de l'essaimage dans le sens où il s'agit de partir d'une expérience sur un territoire et diffuser les pratiques pour « contaminer » les territoires autour. Dans le cas de CISMOP, il s'agirait par exemple, d'organiser à partir de notre expérience, un Défi des Mobilités à l'échelle de la CALL.

La charge de travail sur les 18 mois, pour mettre en œuvre le protocole à Loos-en-Gohelle ne nous a pas permis d'engager de réelles relations avec les échelons plus larges de la CALL, du département ou de la Région autrement que de façon anecdotique et partielle.

Une piste d'amélioration du protocole serait ainsi de prendre le temps de mieux installer l'expérimentation dans un territoire plus large, avec des perspectives de « débordement ». Les rapports avec la Communauté d'Agglomération n'ont pas été évidents parce que la compétence « Mobilité » est disséminée dans plusieurs services, sur plusieurs lieux. Il conviendrait de construire une vraie stratégie par rapport à cet éclatement.

Nous aurions également pu nous mettre en relation avec des acteurs qui paraissent secondaires mais qui sont beaucoup plus proactifs dans le champ des mobilités – L'office de tourisme Lens-Liévin, EuraLens, le Centre de prévention de la délinquance à Lens) que nous avons rencontré soit trop en amont soit trop tard dans le déroulement du projet.

Nous avons toutefois pu tisser des liens avec un certain nombre d'acteurs et chercheurs menant des projets similaires au nôtre dans les Hauts de France (à Anor et dans le Pévèle-Carembault) et plus largement dans le périurbain français (Romans, Tour, Vercors). Des rencontres à venir permettront sans doute de croiser résultats et réflexion pour mieux éclairer nos cas respectifs.

Bibliographie

Articles de revues scientifiques :

BATAILLE M., 1983, « Méthodologie de la complexité. » *Pour* n° 90, p. 33.

BEAUVOIS J-L., JOULE R-V., 1987, *Petit Traité de manipulation à l'usage des honnêtes gens*, Presses Universitaires de Grenoble.

BOURDAGES J., CHAMPAGNE E., « Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport », *VertigO*, Hors-série 11 | mai 2012.

CASTEX E., 2007, *Le transport à la demande (TAD) en France : de l'état des lieux à l'anticipation : modélisation des caractéristiques fonctionnelles des TAD pour développer les modes flexibles de demain*, Thèse de Doctorat, Université d'Avignon.

CAVAILHES J., « La ville périurbaine », *Revue économique* 54, no 1 (2003): 5,

DEWEY J., 1925, *The public and its problems*, Southern Illinois Press, 323 p.

FERRATON M., 2016, *L'approche participative pour la Gestion Intégrée de la Ressource en Eau (GIRE)*, Thèse de Doctorat, Université de Savoie – Mt Blanc.

FERRATON, HOBLEA, 2017, « La participation citoyenne au prisme de la gestion de l'eau. Quel rôle et quelle place pour les Parcs Naturels Régionaux français ? », *Revue VertigO*.

GIBSON, J. J., 1977, "The theory of affordances". In Shaw, R., & Bransford, J. (Eds.), *Perceiving, acting, and knowing: Toward an ecological psychology* (pp. 67-82). Hillsdale, NJ: Lawrence Erlbaum Associates, Inc.

HACHE E., 2010, *Ce à quoi nous tenons*, La Découverte.

HESS R., 1983, « Histoire et typologie de la recherche-action. », *Pour*, n° 90, juin-juillet, p. 15

LABRANCHE S, 2009, « L'insoutenable légèreté environnementale de la participation: une problématisation », *VertigO*, 2009.

MARIN-LAMELLET C., PAIRE-FICOUT L, LAFONT S, AMIEVA H, LAURENT B,

THOMAS-ANTERION C, DIRSON S, FABRIGOULE C., 2003, « Mise en place d'un outil d'évaluation des déficits attentionnels affectant les capacités de conduite au cours du vieillissement normal et pathologique : L'étude SÉROVIE », *Recherche, Transports, Sécurité*, 13 p.

SIMONET M., *Le travail bénévole. Engagement citoyen ou travail gratuit ?*, La Dispute, coll. « Travail et salariat », 2010, 220 p.

LE BOTERF G., 1983, « La recherche-action : une nouvelle relation entre les experts et les acteurs sociaux ? », *Pour* n° 90, 1983, p. 44.)

RAPOPORT R., « Les trois dilemmes de la recherche-action. » *Connexions* n°7, p. 115.

Rapports et Etudes:

Mission Bassin Minier, 2008, *Le Bassin minier du Nord-Pas de Calais 1998-2018 : 20 ANS POUR RÉUSSIR LE GRAND TOURNANT*, 24 p.

AULA, 2017, *Accompagnement du SMTAG dans la définition de son réseau de transport, notamment au travers d'une intégration dans un schéma global d'aménagement*

Heddebault & al., 2013, SUIM - Services urbains pour une culture de la mobilité dans une perspective de développement durable - Rapport final, IFSTTAR, 66 p.

ORHA Nord Pas de Calais, 1998, Bilan de 25 ans d'aménagement et de développement en Nord Pas de Calais.

Webliographie

- CNFPT, Juillet 2018, Expérimentation d'un dispositif d'éco-conduite sur le PNR Avesnois - Entretien avec Antonin Margier, <https://e-communaut.es.cnfpt.fr/mobilite-deplacements-transport/en-direct-des-labos-et-des-territoires/experimentation-dun>

Annexes

Lexique des sigles et abréviations.....	I
Exemple d'une Retranscription d'entretien : Marie Christine, conductrice de la Capucine (retranscrit par Alexis Duriez).....	II
Extraits des articles CISMOP du blog clairetollis.wordpress.com.....	XIV
Planning d'une semaine-type lors de l'immersion.....	XVIII
Le questionnaire	XIX
Invitation au Park(ing) Day.....	XXI
Invitation aux apéros-mobilité	XXII
Invitation à l'atelier territorial des Assises.....	XXIV
Compte rendu d'un apéro-mobilité (n°3).....	XXV
Présentation d'outils utilisés pendant les ateliers.....	XXVII
Dépliant Défi	XXIX
Extrait du blog defimobiloos.wordpress.fr	XXX
Liste des 38 défis.....	XXXI
Exemples de photos envoyées par les habitants ayant réalisé leur défi.....	XXXII
Fiche de présentation des kits SOS Vélo.....	XXXIII
PV Pédagogiques.....	XXXIV
Services liés à la mobilité, offerts dans le cadre du projet Menadel.....	XXXVI
Cahiers des Charges réalisés par Redha Boubakour sur les STIC.....	XXXVIII
Annuaire « co-voit' » de la Base 11-19.....	XLVI
Book de photographies d'aménagements frugaux aux abords d'écoles.....	XLVII
2 exemples d'articles Presse couvrant nos travaux.....	LI

LEXIQUE DES ABREVIATIONS ET DES SIGLES

ADAV	Association Droit Au Vélo
CALL	Communauté d'Agglomérations Lens-Liévin
CERDD	Centre Ressource du Développement Durable
CEREMA	Centre d'Etudes et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement
CD2e	Pôle d'Excellence Régional pour l'accompagnement des professionnels du secteur de l'environnement
Chaussidou	Chaussée aménagée pour les Circulations Douces
CISMOP	Co-construction et Innovations pour les Services de Mobilités en Péri-urbain
DREAL	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
ESTAS	Evaluation des Systèmes de Transport Automatisés et de leur Sécurité
GIS	Groupement d'Intérêt Scientifique
IFSTTAR	Institut Français des Sciences & Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux
LVMT	Laboratoire Ville, Mobilité, Transport
SHS	Sciences Humaines et Sociales
SPI	Sciences Pour l'Ingénieur
SMTC	Syndicat Mixte des Transports en Commun
STIC	Sciences et Technologie de l'Information et de la Communication
TADAO	Réseau du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle

**Retranscription de l'entretien avec Marie-Christine,
conductrice de la Capucine à Loos-en-Gohelle,
Juin 2017 (retranscription Alexis Duriez)**

*Nous je sais pas si on vous a expliqué ce qu'on fait Non pas du tout
Alors nous qu'est qu'on fait Alexis ? Nous on s'intéresse sur les mobilités les déplacements des loossois dans la ville.
La 1ere étape de notre projet c'est de s'immerger dans la ville pour connaître les habitudes.
Vous vous êtes déjà croisés dans Loos en Gohelle ? Oui 1 minute pour prendre le rendez-vous.
Alexis est loossois il habite à Loos
Ma mère c'est Laurence Duriez Oui je connais un peu.
Donc la 1ere étape de notre projet c'était de s'immerger dans la ville afin de comprendre qu'elle peut être les soucis
les facilités les solutions aussi trouvées dont Capucine fait partie.
Oui oui ça a démarré très rapidement Les inscriptions se sont faites vraiment assez rapidement
Il y avait une vraie demande autour de ça ? Oui après il y a eu un petit stand-by mais bon j'avais suffisamment de
personnes et puis je là je réinscris tout le temps tous les mois j'en ai bien 2 ou 3 comme là j'en ai encore 2 cette
semaine. Mais seulement c'est un contrat de 20 heures.
Vous aimeriez avoir plus ? Par rapport au travail oui pour satisfaire plus de personnes puisque automatiquement
comme le nombre de personnes augmente les demandes augmentent donc il y a des jours je suis obligé de refuser. Je
refuse pas les rendez-vous médicaux mais par exemple je refuse une personne qui veut des courses ou j'essaye de la
décaler. On essaye de trouver un arrangement mais des fois je dépasse mes heures.
Ah oui ? Bah oui c'est du 20 heures 20 heures par semaine et je fais mon planning toute seule j'ai un planning donc
les gens me téléphonent à l'avance sinon c'est pas la peine donc je note tous sur les plannings et
... Ça se présente comment ? Voilà comme ça je fais mon planning moi-même en fonction de la demande j'ai des
rendez-vous médicaux.
Ah oui donc pour chaque jour vous avez une feuille je peux prendre une petite photo ?
Oui ça ne me gêne pas.
Je vais anonymiser c'est juste pour se rendre compte de la logistique ! Comme la cet après-midi j'ai une inscription
et j'en ai une demain matin. Donc pour l'inscription je me déplace chez les gens
Ah d'accord donc ça prend plus de temps ... Dès fois certaines personnes viennent mais quand elles viennent moi
quelques fois je suis pas là. Car normalement j'ai des permanences le mercredi après-midi et le jeudi matin mais je
ne peux plus les faire c'est mes collègues qui les tiennent et moi quand je reviens au bureau entre deux c'est moi qui
les rappelle car sinon ça me prend du temps par rapport au transport. Des fois ça m'arrive d'en tenir une petite.
Oui mais comme les gens ne savent pas si vous êtes là ils ne viennent pas forcément ? Non ils téléphonent de toute
façon.
Ils téléphonent tous le temps au CCAS ? Oui c'est toujours le
Vous n'avez pas de téléphone portable ? C'est-à-dire on en avait demandé un mais là apparemment j'attends depuis
le mois de janvier quand même. Mais je trouve que ce serait beaucoup plus simple surtout pour mes collègues
Vous en avez un personnel ? Oui mais je peux pas le donner sinon je vais être saturée.
Mais vous ça vous arrive d'appeler les gens si vous êtes en train de les attendre et qu'ils n'arrivent pas vous avez
cette possibilité-là ? Oui ou bien des fois je téléphone mais elle répond pas ou bien quoi j'attends un peu puis
j'appelle Quelques fois elles oublient elles sont dans le jardin elles ont pas vu l'heure. Quelques fois j'ai des rendez-
vous pour le mois d'octobre.
Sérieux ? Ah oui des gens qui savent qui vont avoir un rendez-vous médicaux importants ? Oui ils l'ont déjà donc
même au mois d'Aout parce que en Juillet je suis en congé il m'appelle tout de suite. Moi je le dis toujours dès que
vous avez un rdv même si c'est dans 3 mois dites le moi tout de suite comme ça vous êtes sur d'être sur le planning
parce que des fois ça coince Il y a des personnes qui ont droit à l'ambulance mais des personnes non
Alors c'est quand qu'on a le droit à une ambulance ? Ce sont des personnes qui sont à 100 pourcent je crois mais je
sais pas comment ça fonctionne ...
C'est une question de mutuelle ou de gravité de pathologies ? Il y en a c'est par rapport à leur maladie leur
pathologie mais il y en a c'est avec la mutuelle. Mais ça dépend des consultations médicales c'est pas pour toutes les
consultations.
Ah oui d'accord C'est plutôt en cardiologie des trucs comme ça
Et les trucs cataractes et tout ça ils n'ont pas le droit ... Euh si mais il m'est arrivé de déposer une dame à l'hôpital
au matin à 9 heures et de la récupérer le lendemain à 10 heures. Et là je laisse le numéro aux infirmières et puis je dis*

dès qu'elle est sortante vous me passez un coup de fil et je viens la récupérer.

Donc parfois ça vous arrive de laisser votre numéro personnel ? Oui je l'ai laissé aussi à une dame du foyer parce qu'elle dit « ah c'est embêtant on peut pas vous joindre » mais elle abuse pas Parce que au début on se pose la question je le fais je le fais pas et puis non ça se passe très bien et après il y a une dame parce qu'elle est vraiment isolée ces enfants sont trop loin et ...

Parce que vous l'aimez bien ? Bah toutes les personnes sont gentilles avec moi.

C'est vrai ? Oh oui c'est un service qui est apprécié donc

Alors comment ça se passe une journée type avec ... ? Comme là ce matin je suis allée chercher un monsieur pour aller faire ses courses à Inter

Où ça ? A Intermarché dans la zone donc on a fait ses courses.

Vous l'avez aidé à faire ses courses ? Oh oui bah là il préfère s'appuyer sur son caddie il a un appareil respiratoire mais sinon quelques fois je pousse le caddie. Ou bien les personnes qui ont des difficultés préfèrent s'appuyer dessus. Je prends leurs courses dans les rayons parce que quelques fois c'est un peu haut. Je mets tout sur le tapis je range dans les sacs je mets tout dans le coffre et une fois chez elle elle s'occupe de rien c'est moi qui

... *Vous rangez dans les placards et tout ?* Euh non à part l'eau par exemple quelques fois qui faut mettre dans le garage ca des choses comme ça oui Sinon non elle se débrouille ou je mets tout ce qui est frais je mets près du frigo

Vous leur facilitez la tâche ? Oui voilà je les aide un petit peu dans ce sens-là.

Vous accédez presque à leur intimité ? Oh oui il y en a ils me racontent leur vie ça leur fait plaisir de parler du fait que les enfants travaillent donc même les enfants sont contents du service car ils ne sont pas obligés de prendre une journée pour les conduire à des rendez-vous médicaux.

Ça vous prend combien de temps pour les faire les cours comme par exemple avec ce monsieur ? Oh on n'a même pas mis une heure $\frac{3}{4}$ d'heure après pour les autres ça prend une heure une heure et demi ça dépend de leur mobilité.

De leurs capacités à ... ? Oui il y en a qui marche pas très bien donc on prend le temps.

Il y en a qui font des courses en fauteuil ? En fauteuil non ils ont une canne des choses comme ça J'ai un monsieur en déambulateur. Ah si j'en ai une madame HUY elle, c'est en fauteuil donc je mets les sacs derrière le fauteuil mais c'est pas des grosses courses. Je pense que c'est plus pour faire une sortie car toutes les semaines les enfants font le gros de courses il y a un marchand ambulant qui passe donc c'est plus pour faire une petite sortie. Il y en a beaucoup qui font ça, c'est juste le fait de sortir de chez eux parce qu'ils se sentent seul

Ah oué donc c'est un peu l'évènement pour eux ? Oui ils me racontent leur petit soucis on discute et quand il rentre chez eux ils sont biens ils sont contents ils oublient leurs petits bobos

Donc la par exemple ce matin vous avez fait ça et Bah cet après-midi j'ai une dame pour l'ORL donc elle va prendre son déambulateur à moins qu'elle prenne sa canne.

Elle va faire quoi pardon ? Pour l'ORL donc là c'est à la CARMIT de Lens sur la route de La Bassée donc elle a rendez-vous à 14h donc je la prends à 13h30 pour dire de prendre le temps il faut pas les bousculer Je calcule toujours en fonction de la personne le temps que je vais passer avec elle.

Faut que vous les connaissiez bien quoi ? J'ai l'habitude

Ouais c'est toujours les mêmes personnes vous avez combien d'inscrits ? Plus de 100 !

Ah ouais ! C'est à partir de 60 ans les personnes j'ai pas compté là j'ai fait des inscriptions le mois dernier. J'ai passé les 100 faut que je compte ...

Et le service il est en place depuis quand ? Ça fera 2 ans le 8 juin.

Vous allez faire une fête pour les 2 ans de Capucine ?

J'en ai pas entendu parler donc je pense pas que ce soit prévu.

Et avant il y avait un service similaire ? Bah il me semble que un petit peu avant il y avait un service comme ça mais je pense qu'il prenait que les gens du foyer.

Oui le Kangoo ? Oui mais ça n'a pas marché on m'a dit donc j'ai été un peu surprise puisque là ça a démarré ça été vite.

Vous pensez qu'il en faudrait 2 Ou qu'il faut qu'on rallonge votre contrat ?

Oui ou rallonger le contrat. Bah 2 ca va être difficile car l'auto n'a pas beaucoup d'autonomie parce que là je fais que les environs comme là je vais faire Lens Cora éventuellement Leclerc à Vermelles Liévin Bully Grenay. C'est que les environs parce que la voiture a une petite autonomie. Normalement c'est écrit une centaine de kilomètres mais vous les faites pas automatiquement la batterie d'un seul coup elle descend donc il faut remettre en charge.

Ça vous est déjà arrivé de vous retrouver sans batterie ?

Sans batterie non mais une fois j'ai eu le tour j'ai même eu un peu peur. Ça m'est arrivé deux fois la deuxième fois j'ai pas eu peur. Mais la 1ere fois j'étais à 50 et d'un seul coup elle est descendue à 20. Puis à 20 elle se met au rouge

elle bipe. Et là j'ai téléphoné à mon chef, Fabrice, puis je dis il m'arrive quelque chose. Il me dit t'essaye de revenir tout doucement. Déjà 50 à l'heure dans une petite voiture électrique on a l'impression qu'on avance pas beaucoup mais là je suis revenue entre 20 et 30 à l'heure. J'ai prié le bon Dieu tout le long de la route pour avoir le temps de déposer la dame chez elle et de revenir la pour recharger. J'ai flippé la 1ere fois je me suis dit si jamais je tombe en rade ... Bon si je suis toute seule c'est pas grave je me débrouille mais si je suis avec une personne.

Avec quelqu'un qui n'est pas autonome Bah oui souvent les personnes âgées elles sont à mobilité réduite

Ah bah oui sinon elles n'utiliseraient pas votre service ?

Ah bah si ils y en a dans les plus jeunes qui marchent bien mais qui n'ont pas de moyens de locomotion dont les enfants ne sont pas disponibles

Qui n'ont pas le permis ? Il y en a qui n'ont pas le permis c'est vrai aussi

Ou pas de véhicules ? Ou pas de véhicules parce que faute de moyens il faut entretenir

Ça coute combien Capucine ? Euh la voiture il me semble qu'on m'a dit 16 000.

Ah oui d'accord mais s'inscrire ça coute combien ?

Alors pour les personnes qui ne paient pas d'impôts elles paient 2 euros le trajet.

N'importe quelle longueur de trajets ?

Ah oui. Après vous avez la tranche qui paient des impôts donc ils passent à 5 euros.

Mais alors ça veut dire que ça comprend le trajet mais aussi votre service ? Ah oui

Vous aidez les personnes à faire leurs courses ? Oui oui

Donc par exemple le Monsieur qui vous fait venir à 8 heures 30 8 heures 30, 9 heures j'avais mis la fourchette ...

Donc vous passez ¾ d'heure avec lui et ils paient 2 euros ? Oui si je passe une heure et demi ça sera 2 euros aussi si je se passe 2 heures ce sera 2 euros aussi. Il ne paie que le trajet.

Donc vous êtes subventionnés en fait ? Ah bah oui. Moi c'est un contrat aidé.

Oui, vous n'aviez pas de travail avant ? J'étais au chômage avant et avant j'avais travaillé dans les écoles et j'avais aussi un contrat avenir mais j'étais à 26 heures.

D'accord

Donc là j'aidais aux tâches administratives. Bon je passais pas beaucoup de temps je triais le courrier je répondais aux coups de fils des choses comme ça. Et l'après-midi j'allais donner un coup de main aux ateliers pour aider les instits. Dans les classes ils sont quand même nombreux en écoles maternelles donc ça rendait service et d'un côté et de l'autre. Et comme la directrice était quelques fois dans sa classe je gérais un petit peu le bureau.

Et donc là ça vous plaît ce travail j'ai l'impression ?

Oh oui c'est agréable. Vous rendez service

Ca ne serait pas trop par exemple si vous passez à 30 heures semaines parce que je l'ai impression qu'émotionnellement

Oh non moi j'aime les gens au départ. Donc comme le contact se fait facilement. Les personnes sont contentes d'avoir quelqu'un qui leur rende ce service. Les gens ils m'ont dit il y a longtemps qu'on attend quelque chose comme ça. Donc vous faites connaissance avec les gens puis ils sont gentils.

Quels sont les points que l'on pourrait améliorer par rapport à ce service ?

Bah moi je pense que c'est le temps.

Le temps ? La durée du contrat ?

Bah la durée du contrat moi normalement je vais avoir 61 ans c'est renouvelable 5 ans donc le 8 juin ça fera 2 ans donc j'aurais encore 3 ans de contrat à faire donc même si je prends ma retraite je peux continuer si c'est un 20 heures. S'il y a plus là il faudrait envisager autre chose. Mais moi ça me gêne pas de faire plus. Si je dois faire un peu plus bah je ferais un peu plus. Bah non le travail n'est pas désagréable

Vous avez fait pleins de choses avant j'ai l'impression ?

Oh oui j'ai même était secrétaire, j'ai travaillé aussi en collectivité au rayon ??? J'ai fait plusieurs J'ai un plan de carrière un petit peu

Ouais, vous êtes loossoise ? Depuis 14 ... Ça fera 15 ans en fin d'année.

D'accord, ça vous plaît Loos ? Oui oui c'est calme.

Avant vous étiez à ? Liévin

Vous avez décidé de venir à Loos ?

Bah c'est-à-dire que comme je suis divorcé après j'ai rencontré mon conjoint et il habitait Loos en Gohelle. Donc quand on s'est installé ça s'est fait comme ça.

D'accord donc là vous êtes avec votre conjoint à Loos en Gohelle. Vous avez des enfants ?

Lui il en a 2 moi j'en ai 2 mais ils sont déjà en ménage. On est déjà grand père et grand-mère.

Ils habitent à Loos eux ?

Euh un qui a fait bâtir derrière le magasin C-Bio je sais pas si vous connaissez il y a de nouvelles constructions.

C'est à la limite de Lens alors ça ? Euh non c'est Loos en Gohelle

Ah ouais d'accord. Donc ça c'est le garçon de mon conjoint après sa fille habite Lens ma fille habite Aix-Noulette et mon garçon habite Bruay Labuissière.

Donc oui ils sont quand même dans le coin ?

Oui ils sont proches on se voit souvent, on a quand même 6 petits enfants.

Ah ouais !! Donc on a une vie bien remplie

J'imagine ! Mais ça va !

Donc c'est pas trop peu de ressources 20 heures par semaine ?

C'est pas beaucoup mais c'est mieux que rien. Donc moi je l'ai pris ...

Vous étiez en fin de droit pour le chômage ? Oui

D'accord

Donc après on arrive à un âge ou on trouve pas. J'ai eu du bol.

Votre âge-là c'est plutôt un atout là ? Non non j'ai répondu à des offres

Par rapport à Capucine je veux dire ? Ah Capucine ! C'est-à-dire j'ai eu 2 entretiens. Un où il y avait certainement plusieurs personnes qui ont sollicitées. Mais moi je ne pensais pas au départ que c'était pour le service Capucine c'était pour les écoles un truc comme ça. Et puis la personne qui m'a reçue pour les écoles elle me dit « je sais pas mais on va mettre en route un service » elle ne m'a pas donné de détails ni rien et elle dit « je vous vois bien dedans » J'ai dit oui de toute façon il me fallait trouver un travail. Advienne que pourra. Donc j'ai passé un deuxième entretien et il y avait Sophie Cauchy et cette dame qui m'avait reçu en premier tout ça puis ... Mais là il y avait plusieurs candidats quand même. Donc l'entretien a duré une bonne demi-heure puis on m'a expliqué le service puis voilà.

Vous aimez conduire vous ? Oui ! Une petite voiture ça m'a fait drôle au début.

C'est pas trop compliqué ? Non c'est électrique.

En plus le panoramique j'ai l'impression que ça à l'air agréable

C'est une boîte automatique en plus ...

Ahhh ! Au début j'ai eu un peu de peine c'est en reprenant ma voiture. Quand j'arrivais à un stop ou bien quoi pour redémarrer j'oubliais que j'avais un embrayage et je calais

Vous ne compreniez pas pourquoi ça part pas ?

Bah oui parce que là c'est un petit levier de vitesse, vous avez marche avant marche arrière et c'est pas compliqué du tout. Puis quand j'ai vu la voiture la première fois j'ai failli avoir un fou rire parce que j'ai dit c'est quoi ça.

[Interruption - dérangement] Parce que c'est fait un peu voiture playmobil moi j'ai trouvé ça un peu playmobil. Mais bon après on s'y fait.

Oué c'est clair la première fois que je l'ai vue je me suis dit mais c'est une vraie voiture ça ?

Au tout début dans les rue de Loos en Gohelle De l'extérieur on l'entend pas il faut être prudent par contre de l'intérieur si on a le ron-ron du moteur c'est pas très calfeutré. Le moteur il fait un peu de bruit mais sinon ils entendent pas il faut être prudent et faire attention. Et les gens ils regardaient comme ça et après bon les gens ils me faisaient signe alors je fais signe à tout le monde. Je ne connais pas, ou je connais de vue mais sans plus, même les enfants

Ah oui les gens sont touchés par cette voiture ? Ils sont curieux ? Surtout au départ et même maintenant encore par exemple quand je vais à Bully à Liévin les gens me regardent et disent « Mais qu'est-ce que c'est ? » « Pourquoi c'est écrit Loos en Gohelle » Alors j'explique le service et les gens me disent « Ah c'est bien ! Il nous en faudrait un comme ça aussi »

Ah oui !? Mais ça se fait de plus en plus je crois. Peut-être pas de la même façon

La presse est venue vous voir ? Oh oui ! Oui oui d'abord je suis passée dans l'Echo Loossois. Alors là les coups de fils ... Toutes les mamies elles ont téléphoné. Après je suis passée dans l'Avenir de l'Artois. Dans le Loossois je suis passé plusieurs fois quand même. Après dans les vœux du maire j'avais une grande photo là comme ça sur l'écran. Je me suis dit oh là là c'est discret et puis il en a parlé

Ça vous met en avant c'est gratifiant pour vous c'est un travail Ah bah de toute façon c'est un travail gratifiant parce que vous voyez les gens qui sont satisfaits qui sont contents. Moi quand je vois mes petites mamies qui sont toutes contentes quand elles reviennent « Ah ça fait du bien, ça fait une petite sortie » Même quand elles reviennent du médecin hein c'est gratifiant

Et quand elles apprennent les mauvaises nouvelles c'est vous qui êtes au 1er loge ? Bah j'en ai eu une là

malheureusement. La dame elle est partie en 3 mois de temps ça m'a fait quelque chose quand même.

Bah oui vous étiez avec elle quand elle apprise la mauvaise nouvelle ? Oui la première mauvaise nouvelle qu'elle a eu, disons. Je l'ai vu quand elle est sortie du cabinet de médecin. Elle avait une drôle de tête alors puis elle me tutoyer cette dame. Elle me dit Marie Christine il y a un truc. Puis ils avaient trouvé une tache noire sur son poumon était c'était un cancer. Elle est partie en même pas trois mois de temps. On l'a enterré la semaine dernière.

Oh mince ! Ouais c'était une petite bonne femme. C'était un personnage même dans Loos en Gohelle elle était très connue.

Ah oui ?! Oui puis elle avait une espèce de gouaille là comme ça quand elle parlait

Comment elle s'appelait ? Angèle

Mais du coup vous devez aller à beaucoup d'enterrement ? Bah quand je peux, je fais la bénédiction du corps et puis c'est tout après ... Je venais de perdre une autre dame juste avant. C'était deux copines en plus. L'année dernière j'en ai eu 3. Oui 3. Dont une dame j'avais pris quelques congés au mois d'Avril. J'avais des récuys donc j'avais dit je vais prendre quelques jours et mon conjoint m'avait dit « Bah viens on va partir quelques jours en Normandie » J'ai dit « Bah allez on y va ». Je l'avais conduit avant de partir en vacances à son club. Sa seule sortie c'était le club une ou deux fois par semaine. C'était sa seule sortie. Et je reviens et on me dit « Madame untel est partie ». Je dis « Ah bon ! ». Ca a été une surprise même pour les gens d'ici parce qu'elle téléphonait toujours elle avait peur que je l'oublie. Elle pouvait téléphoner plusieurs fois « Marie Christine ne va pas m'oublier ». « Mais Non Madame Gomez vous êtes notée ». Et le deuil c'était le jour où j'ai repris et malheureusement je n'ai même pas pu aller bénir le corps parce que j'avais des rendez-vous. Ça m'avait fait quelque chose. Mais j'avais mis un mot dans la boîte aux lettres. Je me suis dit pour les enfants quand même

Oué c'est intense comme attachement j'ai l'impression ? Bah oui c'est des gens attachants alors automatiquement ça vous fait quelque chose. Bon quand vous prenez les gens qu'une fois de temps en temps, vous les connaissez mais sans plus. Puis il y en a qui parle plus que d'autres mais là

Est-ce qu'il y a des personnes qui sont désagréables ? Non

Qui vous prennent pour un taxi ? Euh non ca j'ai pas. J'ai une dame avec qui c'était un peu plus difficile. Mais elle c'était dans son caractère puis ça a passé ca a changé. Au début j'ai dit oh là là ça va être un peu plus difficile puis non ça a été. Elle s'est rendue compte peut être que bon

Est-ce que pour vous c'est bien qu'il n'ait qu'une seule place dans la capucine ? Ça dépend c'est bien parce que c'est plus convivial ça permet aux gens de parler alors qu'il y aurait une autre personne il ne parlerait peut être pas. *Ah oui* Et quelques fois j'ai plusieurs rendez-vous au même endroit, peut-être pas aux mêmes heures mais si c'est 3 personnes ca m'éviterai de faire 3 fois le vas et viens.

Et oui ! Ah bah oui !

Ca serait plus pratique mais moins intime. Voilà c'est ça et puis il y a l'autonomie de la voiture. Il faut que je calcule que je puisse la rebrancher pour l'après-midi parce que automatiquement la batterie et bah

Ça l'abime pas la batterie de la brancher à moitié pleine ? Bah je sais pas je me pose des questions. Je ne connais pas trop les voitures électriques

De toute façon vous avez pas le choix mais je crois que le mieux c'est de la recharger en entier mais pas souvent. Bah normalement il faudrait la recharger qu'une fois le soir par exemple.

Qu'une fois qu'elles sont vides, il faudrait la recharger une fois qu'elle est vide. Je sais pas c'est ce qu'on m'a dit que les véhicules électriques. C'est peut être particulier le modèle de Capucine après je sais pas. Je sais pas.

Bah dans tous les cas vous n'avez pas le choix ? Donc c'est mieux comme ça. Premièrement, je peux pas attendre qu'elles soient sinon je vais être en panne. Je v vais me retrouver sur la route

Oui mais quand je dis vide c'est vraiment ... mais ça, ça irait s'il y avait plusieurs bornes finalement mais en fait il y en a qu'une. Elle est ou d'ailleurs la borne de recharge ? Euh à la caserne des pompiers la mairie a un garage donc c'est une grosse prise quoi

C'est pas loin d'ici ? Bah c'est juste derrière

D'accord ok. C'est juste derrière le bâtiment

D'accord ok c'est parfait.

Comme là elle est en charge ? Non, non ce matin j'avais que le monsieur bah après-midi j'ai la dame et puis une inscription donc c'est pas

D'accord Je vais regarder puis en plus pour demain matin Je pense que ce ne sera pas la peine de recharger non plus. Non parce que j'ai qu'une personne et une inscription donc ca va vite. Je vais devoir peut être recharger pour l'après-midi. C'est pas au même endroit donc

Bah en fait vous travaillez tout la journée mais quand ... Ah oui
Parce que vous avez des heures Vous êtes payées Ah oui
Mais en fait vous êtes à plein temps quoi ? Comme là j'ai fait disons une petite heure parce que je suis arrivée un peu avant. Je regarde si j'ai des appels des choses comme ça ou là j'ai eu un appel il va falloir que je l'appelle toute à l'heure. Mais c'est ... quelques fois je fais une heure le matin, deux heures l'après-midi ou deux heures deux heures. J'aménage
Ah ouais Au début Fabrice avait du mal à comprendre

C'est un peu des horaires coupés comme en restauration presque ? Oui oui oui mais bon je peux pas faire autrement. Ça dépend des rendez-vous que les personnes ont. Au début Fabrice il me dit « bah tu peux pas prendre tout le matin ou bien tout l'après-midi » mais je dis « je peux pas si j'ai des rendez-vous le matin et puis qu'une personne a un rendez-vous l'après-midi et que c'est un rendez-vous médical bah je vais pas dire non

Changer son horaire ?

Non, il a eu du mal au début et puis après il a compris. Et je fais aussi c'est pour les personnes qui ont des rendez-vous à prendre elle me téléphone. Avant je ne le faisais pas mais ça coinçait. Quelques fois j'étais obligée de refuser parce que je disais « Bah non j'ai déjà quelqu'un je pourrais pas vous conduire » Alors je disais « c'est rien je vais rappeler pour prendre un autre rendez-vous » Mais quelques fois les secrétaires médicales après elles aiment pas trop quand on change. Un rendez-vous c'est un rendez-vous. Donc maintenant quand la personne a besoin de prendre un rendez-vous je prends toujours 5-10 minutes. Je vais chez elle et on prend le rendez-vous de chez elle mais en fonction du planning.

Waouh ! Je suis obligée de faire ça

Sympa ! Je suis obligé comme ça. C'est plus simple, plus simple pour moi puis pour les personnes plutôt que d'avoir à rappeler de rechanger. Puis quelques fois c'est urgent.

Ces personnes avant Capucine elles se faisaient conduire par qui ? Bah je sais pas. Il y en a ils avaient leurs enfants mais leurs enfants devaient prendre une journée certainement ou une demi-journée ça dépend des examens qu'il y a à faire. Mais je sais pas Après il y a des ... comme là il y a 8 à 8 ils font des livraisons de courses donc les gens téléphonent à 8 à 8. Comme ils disaient, ils en trouvaient pas tout, c'est un peu plus cher. Forcément ça se paye. Donc maintenant Puis ça leur permet de faire une sortie

Oui c'est surtout ça en fait

La sortie, de voir du monde Oui d'être dans la vie, de ne pas être chez eux.

Oui de rencontrer des gens qui n'ont pas de vue depuis... Ah je fais aussi quelques fois. Il y a des personnes qui ont des amis sur Lens parce que maintenant elles habitent au foyer ou dans des petites maisons des petits trucs comme ça. Et, donc elles me téléphonent, et je les dépose au matin et je vais les rechercher, à 16 heures parce que normalement je finis à 16 heures 30. Quelques fois quand c'est des rendez-vous médicaux et que je dépasse c'est pas grave. Donc comme ça, ça leur permet de passer une journée chez des amis

Ah c'est chouette aussi !! Oui

Et alors pour les élections, apparemment ça a Oh oui j'ai ma liste, là quelque part

Vous avez du déborder du tableau non ? Non, bah après ce sont des petits va et viens.

Oui bien sûr oué. C'est ça la journée des élections ? Oui

Ah oui c'est impressionnant ... Jusqu'à maintenant ! Après je serais obligé d'écrire derrière

Ah oui ça c'est pour ... Ça c'est les élections pour dimanche

C'est les législatives Pour dimanche ! J'ai eu la même chose à peu près aux autres élections. Donc là ce sont des personnes qui m'ont demandé pour les élections

Et donc là les gens c'est souple, ils peuvent y aller quand y veulent ?

Bah il y a des personnes c'est très tôt. Comme là le monsieur que j'ai pris ce matin comme il a des difficultés respiratoires après il ne peut plus sortir dans la journée

Ah il est trop fatigué ? Donc c'est le matin très tôt. Donc c'est entre 8 heures, 8heures et demi.

D'accord

De toute façon 8 heures parce que ça commence à 8 heures les élections

C'est ou du coup ? Bah il, y en a c'est ici la salle Caron, il y en a c'est ... le monsieur c'est la salle Duvauchelle là-bas au-dessus. Après sinon j'en ai au 5 comme pour ...

Ah oui alors le 5, vous y allez souvent ? Euh ben j'ai quelques personnes j'en ai une, deux, trois, quatre, cinq.

Ah c'est pas la majorité quoi ? Non

La majorité ce sont vraiment Ce sont des personnes que à part madame Desaix que j'ai inscrite dans les premières. Sinon les autres c'est venu après. Ils ont dit « Bah on n'a pas su ». Et pourtant j'ai mis Ah oui pour mes premières journées j'ai prise des cartes et j'ai fait des boites aux lettres

C'est la carte ? Oui c'est le prospectus

Waouh !! Elle est super belle ! Et derrière ils ont le numéro de téléphone

Je peux vous en prendre une ? Oui vous pouvez la prendre

Merci. Ah elle est belle ! Qui c'est qui a pris la photo ? Un photographe ? Bah je pense qu'il y a des photographes à la mairie.

Vous êtes un agent de convivialité, c'est chouette comme terme ? Oui

Vous êtes pas chauffeur alors vous êtes agent de convivialité ? Ouais c'est ça !

D'abord convivial et après chauffeur ? Et les gens ... Bon moi j'ai toujours demandé à ce qui m'appelle par le prénom parce que je trouve que c'est plus.... que madame c'est pas Surtout au bout d'un certain temps. Il y a eu une dame qui a du mal par contre. Pourtant je la prends depuis plus d'un an, c'est toujours « Hein madame, hein madame ». Je dis « vous en avez une bonne avec madame ! Ca fait pompeux ». Et elle dit « bah oui mais j'ai été habitué comme ça je n'y arriverais pas » De temps en temps elle le fait ca arrive

Mais après elle a des rechutes ! Quelques fois on m'appelle Capucine

Ah oui ! On oublie mon prénom et on m'appelle Capucine

Ça vous fait quoi ? C'est pareil

Ça vous va ? Oui bah c'est joli Capucine

Oui c'est mignon. Pourquoi le nom de Capucine ?

Bah en général dans ce genre de services, tout ce qui est lié aux services avec des personnes du troisième âge on va dire. C'est des noms de fleurs.

C'est vrai !... Et alors du coup pour le quartier 5, je me permets de revenir là-dessus parce que vous disiez qu'il y avait 5-6 personnes ? Oui bah c'est la même chose, c'est pour des rendez-vous médicaux, des courses ...

Et donc les personnes disaient qu'elles avaient pas été au courant ? Euh

Parce qu'il y a des béguinages là-bas ? A part une ! Euh ils ont le loossois la bas Avant que je commence c'était mis dans le loossois donc il y a une personne qui l'a vu tout de suite qui m'a appelé tout de suite. Les autres c'est venu après. Ah non j'en ai une, deux, trois, quatre, cinq six !

C'est pas beaucoup six sur cent ? Bah c'est ... Vous savez le 5 ca appartient à Loos-en -Gohelle mais ils le disent eux-mêmes « On a toujours l'impression de pas en faire partie »

Ah bon ?! Je sais pas ! C'est quand même de l'autre côté, s'est plus près de Grenay donc ils ont pas de ... même les commerces ils ont pas ... ah si il y a une boulangerie qui s'est installée. Sinon il n'y a pas de commerces là tout près. Oui puis un café ...

Et Grenay a des services pour les personnes âgées ? Je sais pas

Vous savez pas ? Non

D'accord il faudrait qu'on leur demande Il faudrait demander. Je sais pas. Lens il me semble qu'il y en a un mais je pense qu'il est différent. Après j'ai entendu Loison-sous-Lens, ils doivent avoir quelque chose. Harnes aussi.

Où ça ? Harnes. Ce sont des ... Bah c'est une fois que je suis allée à Lens et que les personnes m'ont abordé par rapport à la voiture par rapport au service tout ça. Ils m'ont dit « Ah oui ils en ont fait à Loison, à Harnes » Est-ce que c'est le même genre ? Je sais pas. Je sais pas j'y vais jamais.

Et lors de l'inscription vous remplissez des documents ? Ah c'est une ... ah j'ai pas pensé à prendre, j'aurais dû prendre. Euh oui c'est une petite feuille mais bon il y a le nom, l'adresse, le numéro de téléphone d'une personne à joindre au cas où et puis on met le tarif, la date d'inscription, la signature et puis c'est tout. Après il y a aussi les feuilles, je vous les ramènerai, il y a des feuilles avec un règlement

Ah oui ! alors c'est quoi le règlement ? C'est qu'il faut appeler avant C'est des petites choses comme ça. Ça fait 2 pages mais

Ca j'aimerais bien le lire Oui bah je vais vous le ramener toute à l'heure

Super ! Je le donnerai à Sylvie et elle vous le mettra.

Et vous vous habitez à quel endroit dans Loos ? Euh place Mirabeau

D'accord

Vous vous déplacez comment vous ? Bah en voiture, quelques fois à pied quand il fait beau parce que c'est pas loin

Oué. Le plus souvent à voiture et à pied quand il fait beau ?

Oui, oui oui ça dépend.

Ça vous prend combien de temps de venir ? 10 minutes

Ah oui d'accord. Le vélo non ? J'en ai pas. J'en avais un je ne l'ai plus.

Vous l'êtes fait voler ? Non non non il datait quand même. Bah je me suis dit j'en reprendrai un autre et puis je ne l'ai jamais fait.

Vous l'avez donné jeté ? Non, non non je l'ai mis devant la maison puis il est parti.

Ok d'accord. Et t'as d'autres questions à poser ? (à Alexis) Non

Et pour l'entretien de la voiture je vais aux services techniques

D'accord et vous attendez qu'elle soit prête ou ?

Bah c'est plutôt les niveaux comme c'est une voiture électrique je sais pas ce que c'est comme entretien. Bon là je m'inquiète un peu pour la batterie parce que je me dis ça va faire 2 ans alors je dis il doit y avoir une usure. J'ai demandé à Fabrice, j'ai dit faut regarder au nombre de kilomètres peut être. Parce que arrivé à un moment elle va ...

Ca s'use je pense

Vous avez pas de batteries de secours ou ... ?

Bah non. L'entreprise qui a fait cette voiture, je ne sais plus de où elle est. Elle devait venir s'installer ici sur la zone, elle est toujours pas là.

Ah oui elle devait venir s'installer ?

Bah c'est ce qu'on m'avait dit.

A la base 11/19 c'est ça ? C'est pas ce que nous à raconté ... (à Alexis)

Si si si au départ ils disaient qu'elle viendrait s'installer mais apparemment ça ne s'est toujours pas fait. Bon il y a peut-être des raisons

Oui sans doute !

Mais lesquelles je sais pas et Mais moi je m'inquiète toujours à savoir s'il y a un pet on fait quoi ?

Ah oui il n'y a plus de voiture ? Bah oui même une pièce ou bien quoi. Moi je dis toujours c'est un moteur de mobylette. Il y a des pièces à changer peut être.

Ça veut dire que le lendemain les personnes elles sont obligées d'annuler leur rendez-vous ou ? Bah là je vais être en congé donc je vais voir. Je vais aller directement aux services techniques et je vais voir avec le mécano

Vous feriez comment par exemple s'il n'y avait plus de Capucine pendant une semaine ?

Bah je prendrais ma voiture. Ah bah non ils ont une voiture la ville, ils ont un Scénic. Ca m'est arrivé, ils ont pris lors des premiers vœux du maire après l'ouverture du service, enfin la mise en route du service. Ils ont pris la petite voiture pour la mettre dans la salle comme ca ils en ont parlé avec les gens. Parce que il y avait des gens qui n'étaient pas au courant non plus donc le fait de Donc ils l'avaient prise en exposition. Donc on m'avait prêté le Scénic.

Et ça change quoi ? Bah pour moi rien. Rien.

Et vous preniez ? Bah de toute façon j'avais des rendez-vous, des personnes à prendre donc

Vous preniez quand même qu'une seule personne à la fois ? Euh bah oui parce que les rendez-vous, moi je l'ai su vraiment c'était un petit peu de la dernière minute donc les rendez-vous sont pris à l'avance. Automatiquement je me suis retrouvée avec les rendez-vous calculés

Oui il y a pas de personnes qui en ont profité pour se rajouter ? Bah non

Parce que par exemple pour les rendez-vous médicaux ils y en a qui pourraient y aller en couple ?

Euh j'ai pas beaucoup de couples. J'en ai mais j'en ai peu.

Ça vous arrive de prendre le monsieur puis la dame ? Oui oui j'ai fait. C'était pour aller pour des lunettes, donc j'ai pris le monsieur, je l'ai déposée chez l'opticien. Je suis allée rechercher la dame. Ah ! Bah pour qu'ils soient à deux. C'est génial ! Ils ont choisi les lunettes. Après j'ai reconduit le monsieur et je suis allée rechercher la dame. Et j'ai, bah j'en ai que deux comme ça, en couple. J'ai des gens qui habitent là derrière, un couple qui habite là-bas au moulin à vent près de chez moi là-bas. En couple, non j'ai pas ... Après il y en a mais apparemment il n'y a que la dame qui me sollicite donc le monsieur je sais pas il a pas besoin d'aide. Parce qu'après il y a des gens qui conduisent encore mais par exemple si c'est un rendez-vous médical ou bien qu'elles ne sont pas bien ou bien quoi elles me sollicitent. Elles laissent leurs voitures au garage.

Pour vous, ça serait intéressant d'avoir une voiture avec plusieurs places ou ... ? Bah par moment oui parce que quelques fois j'ai des personnes qui ont des rendez-vous chez le médecin à la CARMIT de Grenay le même jour donc je fais trois fois la navette. Donc là je prendrais les 3 personnes puis au fur et à mesure je raccompagne la première qui passe ou bien une j'attends. De toute façon vous attendez, il y a toujours de l'attente donc j'attends après les 3 personnes et je les ramène. Ça me fait qu'un voyage

Puis elles ça leur permet de se voir aussi ?

Aussi. Parce que bien souvent elles ne se sont pas vues parce que « Ah je savais pas que t'étais au foyer.... Et toi ? », « Ah bah moi j'habite toujours chez moi Et les enfants ? Et les petits enfants ? ... »

Oui Ça, ça arrive. Oui même pour les élections, je vais peut être demandé pour les élections parce que j'ai quand même 4-5 personnes au foyer, ça me permettra d'en prendre 3 et 3 par exemple.

Oui. Puis là ça leur permet d'aller voter ensemble, c'est marrant c'est le convoi !

Bah oui, puis après c'est rigolo c'est quand on arrive puis qu'elles attendent leur tour parce qu'il y en a une avec une canne, deux avec un déambulateur, ça prête à sourire, même elles, elles en rient parce qu'elles disent « Ah c'est le foyer qui débarque ! » Des choses comme ça ! Bah oui !

Et qu'est-ce qui vous plaît le plus à Loos-en-Gohelle ? A Loos-en-Gohelle, la tranquillité. Puis on a tout ce qu'il faut ! Regardez, on a deux boulangeries, on a une boucherie, on a tout ce qu'il faut. Une presse !

Qu'est-ce qu'il manque ? Qu'est-ce qu'il manque ? Bah je vois pas. Peut-être, bah pour les jeunes il y a tout ce qu'il faut aussi. Je vois pas comme ça.

Comment vous imaginez Loos dans 10, 20 ans ? J'espère que ça restera pareil. Enfin, que ça évolue comme partout ça c'est normal mais je sais pas, je vois pas. Bah il y a certainement des petites choses à apporter mais ...

Et l'écologie vous en pensez quoi ? Ah bah c'est bien, il faut y venir, il faudrait y être déjà depuis longtemps mais bon ça après ...

Vous êtes écolo vous dans votre quotidien ? Bah j'essaie, quelques fois je me trompe je me dis « Ah zut ! Je me suis trompée mais... »

Trompée sur quoi ? Bah quelques fois dans le tri, je suis pas toujours sélectif. Ça m'est déjà arrivé de me tromper. Et puis j'y pense c'est quand au moment de mettre ma poubelle « J'ai mis ça j'ai mis ça j'aurais pas dû c'est pas la bonne poubelle ! » Mais tant pis le sachet est noué et je mets la poubelle c'est trop tard parce qu'ils vont passer. Je ne vais pas m'amuser à fouiller dans ma poubelle. Ça m'arrive mais j'essaie quand même de faire attention

Vous faites quoi d'autre à part le tri des déchets ? Bah je fais attention aux consommations, des choses comme ça.

Ouais Bah ça coute cher aussi donc consommation d'eau, consommation électrique surtout que j'ai tout électrique.

Ah oui ! Bah ça se calcule après

Vous êtes dans un immeuble ou dans une maison ?

Non non non c'est une maison des mines qui a été rénovée.

Ah super ! Vous avez un petit jardin ? Un grand

Un grand jardin ? Un grand jardin

Vous avez fait un potager ? Un petit.

C'est vrai pourquoi un petit ? Là j'ai fait un petit parce qu'on s'en va au mois de Juillet alors là j'ai dit « les tomates, les haricots tout ça bon, on ne sera pas là pour les cueillir ». Après, les oignons, les échalotes ça peut tenir jusqu'au mois d'Aout c'est pas un souci.

Vous partez tout le mois de Juillet ? Ouais, je suis obligée parce qu'après je ne peux pas les prendre mes congés. Déjà j'ai du mal à prendre des récuks.

Ça doit être fatiguant comme rythme ? Non ? Non

Non ça va ? Non non

Parce que là vous êtes susceptibles de travailler 7 jours sur 7 ? Bah je travaille du lundi au vendredi

Ah pas le weekend ? le weekend c'est exceptionnel ? Le weekend c'est uniquement pour les élections et c'est gratuit le weekend.

Ah ?! Ah oui, c'est gratuit. Je peux prendre des personnes qui ne sont pas inscrites.

Ah bon ? Ah oui. J'en prends d'abord. J'ai des personnes qui ne sont pas inscrites.

Toujours de plus de 60 ans ? Oui quand même.

Mais du coup au niveau des assurances et tout c'est pas ... ? Nan mais quelques fois qu'il y aurait des

personnes handicapées ... ? Euh non parce que c'est prévu par la mairie, c'est même affiché sur le panneau là. On a un panneau là au rond-point.

Un panneau d'information ? Un panneau d'information, c'est écrit pour les élections, le service Capucine est à votre disposition. *Super.*

Eh oui ! Ça vous arrive d'avoir des demandes de personnes handicapées ou ... ? Ah oui j'en ai.

Qui n'ont pas 60 ans ? Qui n'ont pas 60 ans ? J'en ai 2 ... euh attendez j'en ai une que j'ai pris quand même parce que la quand c'est comme ça elle avait fait la demande. Bon elle a dit qu'elle avait pas 60 ans donc Fabrice m'a dit « Ecoutes vas jusque chez elle et puis c'est à toi de juger ». Mais je l'ai prise.

Elle était en fauteuil ?

Non, elle est pas en fauteuil mais elle marche elle est courbée comme ça vous savez elle a une maladie comme un genre de dysplasie je suppose donc elle se tient comme ça et puis c'est pareil elle habite au 5. Donc pas de magasins à proximité, donc j'ai dit non là ça rendrait service quand même.

Et vous la voyez régulièrement maintenant ? Oui

D'accord. Elle me demande régulièrement ou pour des courses ou bien quand elle doit s'acheter des vêtements ou bien quoi

Et puis une dernière question, est-ce que il y a des personnes que vous nous recommanderiez de rencontrer pour qu'il nous raconte leur expérience de Capucine ? Des gens qui sont plutôt loquaces qui auraient envie de partager leur expérience. Oh il y en a.

Par exemple, cette dame du 5 ? Hum non elle est pas trop pour discuter. Je verrai plutôt des dames du foyer où il y a madame Crampon, madame Zygmanski. Elles aiment bien discuter de toute façon. Euh madame Zygmanski est même étonnante, elle a 90 ans elle ne l'ai fait pas. Il y a madame Raux qui habite au-dessus.

Madame Raux ? Raux mais là en ce moment elle est chez sa fille comme elle a perdu Angèle qui était son amie et sa belle-sœur qui habite à coté en même pas une semaine. Donc elle a eu quand même des grosses émotions elle est partie chez sa fille. Mais je la prends le 8 juin donc elle sera rentée. Après, il y en a beaucoup, je crois toutes, à la limite il faudrait que je vous donne la liste des gens et puis qui vous ... Parce qu'il y en a c'est plus pour des courses il y en a c'est pour tout. Il y a aussi madame Carpentier elle, elle est jeune, elle a 64-65. Donc elle est plus jeune, après je vous dis il faudrait prendre tout, tout le monde.

Ouais mais on n'a pas le temps de les rencontrer toutes.

Madame Carpentier ! Elle me sollicite souvent elle. Elle c'est une que je prends le plus souvent.

D'accord et elle est au foyer elle ? Non, non, non, elle habite, elle a un logement rue Murat. Mais ça ne la dérangera pas je pense.

Et là vous partez en vacances, vous êtes remplacés non ? Non ça c'est un gros problème. Fin, les personnes je les préviens à partir de Janvier : « Prenez pas de rendez-vous au mois de Juillet » « N'oubliez pas au mois de Juillet, je suis en congé » « Oui, oui comme l'année dernière comme l'année dernière ». Mais je le répète à chaque fois parce que je me dis je voudrais pas qu'elles oublient. Elles disent « Ah oui c'est vrai vous êtes pas là au mois ... » je dis « prenez pas de rendez-vous » je dis « Bon bah c'est pas grave ». je dis « je sais bien que c'est un petit peu embêtant pour les personnes mais ... » Après elles me disent « Bah non vous avez raison, profitez-en, les vacances c'est des vacances »

Vous allez loin pour les vacances ? Près de Narbonne.

Ah oui d'accord. A Saint Pierre la mer.

Ah super ! Mais vous partez tout le mois là-bas ?

Bah oui j'en profite. *Ah ouais vous avez raison.*

C'est une location qui nous revient pas trop cher non plus donc on en profite. *Bah ouais*

Ça fait du bien, ça fait une coupure.

Oué, un peu de soleil Oui du soleil, puis c'est une belle région, il y a pleins de choses à voir

Vous êtes du coin ? Du coin ?

D'ici ? Du Nord ? De Liévin. Liévin, c'est une grande ville mais les gens ne sont pas ... Loos-en-Gohelle, on a l'impression que c'est plus convivial. Je sais pas si c'est parce que c'est plus petit. Bon le centre-ville il n'est pas très grand donc quand on rencontre les gens c'est toujours au même endroit, c'est à la boulangerie, au 8 à 8. Vous pouvez faire vos courses à pied donc Et moi j'ai fait.... Je connais des gens, je connais pas leur nom, les gens m'appellent Capucine parce que je les rencontre comme ça mais les gens que je ne prends pas m'appellent Capucine « Ça va ? Oui, oui tout ça ». Mais je ne connais pas leurs noms.

Vous êtes une icône un peu maintenant dans Loos-en-Gohelle ?

Bah c'est-à-dire que oui, on va dire une petite figure locale ! Bah c'est ça

Oui vous avez votre place quoi ?

Bof c'est pas une place très importante, mais disons que ...

Ah si j'ai l'impression que pour les personnes c'est capital ! C'est un service

A mon avis quand vous partez en vacances, elles doivent ... Bah c'est long, alors quand je reviens j'ai déjà les appels, elle, elle a déjà appelé vendredi pour par exemple que je rappelle le lundi quand j'arrive. Ah j'ai déjà une petite liste. Untel à appeler ils ont demandé « si vraiment tu allais rentrer ». je dis « bah oui quand même, il y a un début, une fin aux vacances ! »

C'est une chouette initiative franchement Mais je pense que quand ils ont démarré le service ils ne pensaient pas que ça allait prendre une telle ampleur

Ah oui ?! Oui même nous, même moi.

Bah il y avait un monsieur avant vous ? Bah c'était un monsieur oui mais apparemment ça n'a pas marché, je ne sais pas pourquoi.

Ah oui vous ne le connaissez pas ? Mais je pense qu'il prenait que les personnes du foyer, d'après ce que j'ai compris. Je pense pas qu'il faisait ... Je sais pas. J'ai pas posé de questions. Je me suis dit bon après tout ça ne me regarde pas, ça fait un peu indiscret quand on débarque dans un service comme ça on ne pose pas trop de questions. Après bon bah j'ai pas eu plus d'échos que ça. Il y a certaines personnes qui m'ont dit au foyer : « Bah oui il y avait un monsieur, il avait un Kangoo quelque chose dans le genre là mais ça n'a pas marché je ne sais pas pourquoi ». est-ce que ça passé pas ? Le courant ne passait pas ?

Ouais De toute façon c'est pareil, le jour où je serais en retraite et que je ne pourrais pas continuer le ... pour une raison ou pour une autre. Ils seront obligés de prendre quelqu'un. Vous savez que je me pose déjà des questions, moi. Parce que je dis, il ne faudra pas prendre une trop jeune, ça ne passera pas. Les personnes à 20 ans, 25 ans avec des mamies c'est pas ... Ça fait quand même 2 générations en dessous. Il y a des trucs qui ne passeront pas. Il faudrait qu'il y est une dame qui est au moins la quarantaine.

Qui a l'âge d'être leur fille, en fait ? Voilà, et puis qui ai quand même eu les papys mamies vous voyez des choses comme ça. Parce que les jeunes les papys, mamies ... Ils s'en fichent un peu.

Ah oué bah ça dépend, parce que nous on a rencontré les jeunes du foyer jeunesse et ils sont à fond avec les personnes âgées ! Voilà mais ...

Ils ont peur de tout le monde sauf des personnes âgées.

Oui mais il y en a combien aussi ? Dans l'ensemble ? C'est ... Il y en a pas tant que ça. Parce que il faut être un peu

Oui mais après je sais pas si les personnes âgées auraient envie d'aller avec ces jeunes-là chez le médecin ou faire leurs courses. Elles aiment bien les rencontrer pour aller jouer au Bingo quoi mais...

Voilà c'est ça. C'est parce que c'est une jeunesse, ça fait du bien de voir des jeunes.

Mais pas pour rendre service ?

Pour les courses encore aussi ça passerait mais pour les rendez-vous médicaux non. Parce que moi quelques fois je rentre avec les personnes.

Oui. Elle le demande.

Vous les aidez à se déshabiller ? A se déshabiller ou alors c'est parce qu'elles entendent mal, alors elles disaient toujours Marie-Christine « Vous rentrez avec moi comme ça vous m'expliquez après ». Parce que si elles entendent mal ou bien qu'elles comprennent pas bien.

Vous êtes vraiment dans leur intimité ? Ah bah oui. Et quand il y a un problème, je téléphone aux enfants. Je reviens au bureau puis je téléphone. Je dis bah il y a eu ça il faudra peut-être qu'elle fasse ça, ça. Parce que je vois que la personne, elle a compris mais elle peut être un peu dépassée ou bien quoi. Alors quand c'est comme ça j'appelle ou bien je fais un mot pour la personne « bah ça c'est pour votre fille, comme ça votre fille elle sait ».

C'est du boulot ? Non c'est une façon de faire, c'est tout. Je pense que c'est venu au fur et à mesure puis de façon naturelle donc ...

Du bon sens ? Ouais voilà c'est ça

Pour vous c'est un sixième sens quoi ? Bah je me dis c'est plus simple pour eux.

Ah oui c'est sûr que c'est plus simple de vous avoir que de ne pas vous avoir

Oui voilà aussi. Moi je le fais. Je l'ai fait pour ma mère, je l'ai fait pour ma grand-mère. Je me suis occupée de ma tante alors c'est des détails mais ça me vient automatiquement parce que je sais que je fais pareil. On n'a fait la même chose.

Et vous aimeriez qu'on se comporte comme ça avec vous plus tard ? Bah ...

Vous vous projetez quand vous voyez les personnes âgées ou parce qu'il y a des personnes qui n'aiment pas travailler avec les personnes âgées parce qu'elles ont l'impression de voir une sorte de dégénérescence qui va arriver ou quelque chose ?

Non je ne pense pas puis quand j'y pense de temps en temps je me dis « Bah si je suis comme elles, ça va » C'est ma petite consolation c'est ce que je me dis. Parce qu'après il y a des personnes qui partent en cacahuète quoi, c'est pas ... c'est pas facile.

Bah en tout cas elles ont bien de la chance de vous avoir Bah écoutez, moi je suis bien contente de leur rendre service donc ...

Ouais ça se voit ! L'un dans l'autre je pense qu'on est content, tout le monde est content.

Tout le monde est content, nous aussi. Merci beaucoup. Bah je vous en prie

De nous avoir accordé du temps. C'est chouette. Oh j'avais un peu de temps. Voilà bon bah je m'en vais prendre mes rendez-vous.

Bon bah à bientôt et longue vie à Capucine alors. Ah bah j'espère que même au-delà que ça continue. Il faut que la personne fasse bien son travail. Parce qu'il y a des personnes qui vont s'en aller mais il y aura d'autres personnes qui

vont vieillir aussi c'est un ...

Ah oui ça c'est un processus sur lequel on peut compter ! C'est une roue qui tourne ! Je vais déposer à l'accueil les feuilles

Ok n'hésitez pas à venir nous voir. Oui si j'ai du temps

Ouais, ouais, ouais Si j'ai du temps ...

Merci beaucoup Marie-Christine, à une prochaine fois, au revoir.

FIN DE L'ENTRETIEN



Bonjour Loos !

Bonjour et bienvenus sur ce blog si vous êtes Loossois ou simplement curieux !!

Dans le cadre du projet CISMOP (présenté dans un billet précédent), **on cherche à en savoir plus sur vos expériences de déplacement à Loos en Gohelle.**

Qu'est-ce qui vous plaît ? Qu'est-ce qui vous faciliterait vraiment la vie ?

Qu'est-ce qui complique vos déplacements ? Qu'est-ce qui vous fait « criser » ?



C'est vrai que c'est parfois un peu la galère de se déplacer dans la ville et au-delà. Pour certains, c'est même impossible. Parfois, ça pollue... **On aimerait imaginer comment les déplacements peuvent devenir une bonne expérience** : comment ça peut vous faire gagner du temps, de l'argent, vous donner la pêche/le sourire. Il y a des solutions qui existent et d'autres qui sont à inventer.

On rentre aujourd'hui dans une période d'écoute des loossois. Vous allez me croiser dans Loos avec des questionnaires qui vont nous aider à cerner ensemble les problèmes que vous rencontrez. Ensuite, on va identifier tout ce qui va bien et tout ce qui pourrait être amélioré. Enfin on va cibler des bonnes idées, imaginer des solutions, à partir de ce qui se fait ailleurs et des besoins identifiés ici.

Le projet de recherche CISMOP

Actuellement je travaille dans une équipe à l'IFSTTAR. Il s'agit d'un Institut de Recherche spécialisé dans les problématiques liées aux transports. Nous sommes basés à Villeneuve d'Ascq.

Dans l'équipe, nous sommes 4 : Marielle CUVELIER, Alain L'HOSTIS, Guillaume USTER et moi-même. J'ai été recrutée pour 18 mois comme Chargée de Recherche jusqu'en septembre 2018.

Notre projet de recherche s'intitule CISMOP : Co-construction d'Innovations pour les Services de MObilité dans le Périurbain.

Plus précisément, nous allons travailler avec la commune de Loos-en-Gohelle, dans le bassin minier du Nord de la France pour voir si et comment nous pouvons, en collaboration avec les habitants, imaginer des solutions qui facilitent les déplacements sur ce territoire.

Alexis est en place !

Bonjour, moi c'est Alexis et jusqu'en septembre je serais aux côtés de Claire en tant que stagiaire. Je suis étudiant en Géographie et Aménagement du territoire à l'Université d'Arras. J'habite à Loos-en-Gohelle depuis de nombreuses années, vous m'avez peut-être déjà rencontré ! Dans le projet CISMOP, je vais accompagner Claire au cours de ses différentes missions. Investissement, écoute et disponibilité sont donc de rigueur !



Ce stage sera pour moi l'occasion de développer mon esprit critique et de mettre mes compétences à votre service.

Mais, c'est quoi cette feuille jaune ?!

Cette feuille jaune que l'on vous a peut-être distribué via l'école de vos enfants et que vous avez reçu dans l'Echo Loossois, c'est **un questionnaire** qui va donner tout son sens à notre projet de recherche-action.

Il s'agit pour nous de recueillir un maximum d'avis, de témoignages, et surtout connaître vos différentes habitudes de déplacement à Loos-en-Gohelle et au delà.

Comment faire ?

Remplir le questionnaire prend environ 10 minutes. Et là, vous avez fait l'essentiel !! Ensuite, vous pouvez le déposer en Mairie ou alors au 8 à Huit, au CCAS, à la Médiathèque ou encore au Cybercoin pour ceux qui habitent le quartier Ouest !

A la Mairie



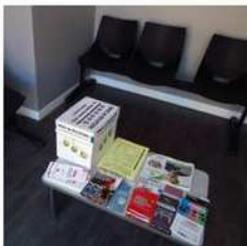
A la médiathèque



Au 8 à Huit



Au CCAS



Au Cybercoin



Vous avez tout raturé, vous avez perdu votre questionnaire, vous l'avez jeté, froissé, déchiré ?? Pas de problème ! Des exemplaires supplémentaires sont disponibles à la Mairie.

Mais, à quoi ça va servir ?

L'analyse de vos réponses va nous permettre de construire, avec ceux qui seront motivés pour le faire, **des solutions de déplacement sur-mesure** !!

Mais pour qui ?

Nous savons qu'il est possible de créer des solutions pour les trajets des enfants, pour les personnes âgées, pour les personnes dont la mobilité est réduite, pour ceux qui travaillent, ceux qui cherchent du travail, font des études, et surtout créer des solutions pour ceux qui ne se déplacent pas beaucoup et ceux qui se déplacent sans cesse mais paient trop cher leurs déplacements !

Et oui... tout un programme, alors, **ON COMPTE SUR VOUS** !!

Merci !

Y'a pas d'âge pour le Covoiturage !

Rencontre avec Jocelyne



Loossoise depuis sa naissance, Jocelyne réside désormais au **foyer Voltaire Leclercq**. Dynamique et énergique, Jocelyne participe aux nombreux voyages organisés par la résidence. Elle rend aussi visite à ses proches, le plus souvent à pied, sur les communes de Grenay ou de Liévin. En Avril dernier, elle passe quelques jours chez son fils, en **Haute-Savoie**. Elle a l'habitude de prendre le train pour regagner sa terre natale. Mais cette fois, Jocelyne ne se sent pas d'effectuer seule les nombreux changements de trains jusqu'à Loos-en-Gohelle.

C'est alors que sa petite fille (25 ans) lui propose la solution du **covoiturage** via le site BlaBlaCar. Jocelyne, curieuse dans l'âme, se laisse tenter par cette nouvelle expérience. Avec l'aide de sa petite fille, elle consulte les différentes annonces susceptibles de l'intéresser et opte finalement pour Jacqueline, une conductrice de 72 ans. **Le voyage passe très vite : les discussions sont passionnantes**, la pause déjeuner agréable et la co-voitureuse, censée se rendre à Mons en Barœul, fait un détour pour déposer Jocelyne juste **devant la porte** du Foyer, ce qui n'était pas prévu.

Jocelyne, « ravie et satisfaite » de son premier covoiturage se dit d'ailleurs **prête à renouveler** l'expérience dès Septembre, date de son prochain départ en Haute-Savoie. En fait, elle n'y voit **que des avantages** : « c'est convivial, confortable, et beaucoup moins cher que le train ».

Bref, tout roule pour Jocelyne qui promeut désormais le covoiturage au Foyer !

.....

Terrain – aperçu des immersions Loossoises

Par Claire TOLLIS – Extrait correspondant au mois de Mai 2017

Mardi 2 mai 2017

Trajet TER + Vélo A/R

Observation des

aménagements autour du Louvre Lens

❖ Visite de la Base 11-19

Rencontre avec le secrétaire du Cd2e = l'équipe en réunion

Rencontre et discussion avec Antoine GOXE du CERDD

Rencontre et discussion avec David de la Chaîne des Terrils => Prise de contact avec Rémi Chimot pour témoignage sur l'usage du vélo électrique

❖ Midi : Cybercoin

❖ Après Midi : Mairie

Prise de contact avec Geoffrey sur déroulé du Terrain + modalités d'accueil Alexis
Réglages informatiques avec Adrien.

Création du blog et réflexion sur la communication.

+ Prise de photos dans Loos et Lens.

Mercredi 3 mai 2017

Trajet TER + Vélo.

❖ Matin, Mairie, blog

❖ Midi : Avion (avec les salariés de la Mairie)

❖ Après-Midi : Mairie

Sélection photo et organisation logistique (stage Alexis, vélo, bus). Rdv avec Nathalie sur 1ère communication (Facebook) autour de CISMOP.

Retour bus + TER

Mercredi 10 mai 2017

Aller : covoiturage avec Joseph.

❖ Cybercoin : discussion sur les différents ateliers

parents-enfants avec Marco

❖ Mairie : Coordination avec Nathalie. Arrangements pour le stage d'Alexis (Laurianne), Rencontre avec Océane, chargée de mission participation, quartier ouest

❖ Maison de quartier, ateliers avec les enfants (Océane) l'association "du bien être". Cité Belgique. Rencontre avec "la belle mère", Bruno, et Cindy. + "la dame" (mère de 7 enfants). Présentation brève de CISMOP. Discussion sur les pb de voisinage.

❖ Visite au Centre de "jeunesse".

Retour Bus+ TER

Vendredi 12 mai

AR avec Voiture IFSTTAR

❖ Repas au Cybercoin, échange de nouvelles.

❖ (Enterrement de Laurent Duriez). Passage rapide en mairie.

Lundi 15 mai

Co-voiturage avec Margaux Essono.

❖ Accueil d'Alexis en mairie, visite des lieux avec Lauriane. Discussion avec Adeline (doctorante) = frontières du Bassin Minier.

❖ Entretien autour des attentes respectives du stage, Présentation des missions et du projet CISMOP, planning

❖ Après midi : parcours vélo photo : services techniques, pépinière / projet covoiturage Lomme-Loos, futur site de l'Hopital de

Lens, Rond point de la "Croisette", futur arrêt BHNS.

Retour en vélo + TER.

Vendredi 19 mai

AR Vélo + TER

❖ Foyer Voltaire Leclerc
Prise de contact

❖ En Mairie, Discussion avec Julian

❖ RDV avec Nathalie : mise en ligne du Blog et relai Mairie

Lundi 22 mai

AR Vélo + TER

❖ Réunion CISMOP/Mairie

❖ Déjeuner au Briquet

❖ Interview avec Brigitte Dumont du Foyer Voltaire Leclerc

Mercredi 24 mai

AR Vélo + TER

❖ Observation quartier 5 - Cité Belgique - Bellevue

❖ Déjeuner au Cybercoin

❖ Centre Jeunesse

❖ Interview Dominique Da Silva – en Mairie

Mardi 30 mai

AR Vélo + TER

❖ Rdv avec Geoffrey

❖ Déjeuner au Cybercoin

❖ Mise en ligne blog Alexis, rdv Avenir de l'Artois pour article sur l'enquête

❖ Rédaction du questionnaire

Mercredi 31 mai

AR Co-voiturage - Joseph

❖ CoDir

❖ Midi - Cybercoin

❖ Centre jeunesse - interview collective



VOS DEPLACEMENTS NOUS INTERESSENT !



Bonjour ! Cette enquête est pilotée par l'IFSTTAR - un institut de recherche qui souhaite accompagner les loossois vers des solutions de déplacement plus fluides, faciles, économiques, solidaires et innovantes. Ne répondez que si vous avez plus de 18 ans. Une seule personne répond. **Vos réponses sont anonymes.** Des questionnaires supplémentaires sont disponibles en Mairie. **Déposez vos réponses au plus tôt et avant le 10 septembre 2017 :** en Mairie, au Cybercoin, au 8 à 8, au CCAS, à la maison de quartier - cité Belgique, dans les écoles, au Collège. Pour toute information, contactez Claire : claire.tollis@ifsttar.fr

Merci beaucoup pour votre participation !

Temps estimé :
5 à 10 minutes

L
O
O
S
-
E
N
-
G
O
H
E
L
L
E

1. Est-ce que vous vivez à Loos en Gohelle ? oui non.
Si oui, depuis combien d'années ? Si non, dans quelle ville ?
2. Est-ce que vous travaillez/étudiez/passez vos journées à Loos en Gohelle ? oui non.
Si oui, depuis combien d'années ? Si non, dans quelle ville ?
3. Quelle est la zone de Loos-en-Gohelle dans laquelle vous passez le plus de temps ?
 Le centre-ville La Base 11/19 La Cité 5 La Cité Belgique Autre :
4. Trois mots qui, pour vous, décrivent le mieux Loos-en-Gohelle aujourd'hui ?
5. Est-ce que vous trouvez qu'il y a trop de voitures à Loos-en-Gohelle ? oui non
6. Vous trouvez qu'il manque des places de stationnement à Loos-en-Gohelle ? oui non
Si oui, dans quelle(s) rue(s) ?
7. Est-ce que vous trouvez qu'il y a des soucis de circulation à Loos-en-Gohelle ? oui non
Si oui, dans quelle(s) rue(s) ?
8. Vous trouvez qu'il y a des zones isolées ou peu accessibles à Loos-en-Gohelle ? oui non
Si oui, la(les)quelle(s) ?
9. Est-ce que vous trouvez que l'état et la sécurité des rues/routes sont satisfaisants ? oui non
Si non, à quelle(s) rue/route(s) pensez-vous ?
10. Vous trouvez que l'offre de Transports en Commun est satisfaisante ? oui non je ne sais pas
11. Vous trouvez que l'offre de pistes cyclables est satisfaisante ? oui non je ne sais pas

V
O
S
D
E
P
L
A
C
E
M
E
N
T
S

12. Combien de kilomètres effectuez-vous en moyenne chaque jour ? km
13. Quel est votre principal moyen de déplacement ?
14. Est-ce que vous avez le permis de conduire ? oui non
15. Indiquez le ou les moyen(s) de transport que vous utilisez pour chaque activité en reliant les points :

Aller au travail <input type="radio"/> Exercer votre travail <input type="radio"/> Faire de petites courses <input type="radio"/> Faire de grosses courses <input type="radio"/> Conduire vos enfants à l'école <input type="radio"/> Vacances / week-ends <input type="radio"/> Aller chez le médecin <input type="radio"/> Aller voter <input type="radio"/> Loisirs <input type="radio"/> Autre : _____ <input type="radio"/> _____ <input type="radio"/>	<input type="radio"/> marche à pied <input type="radio"/> voiture <input type="radio"/> camion <input type="radio"/> moto <input type="radio"/> camping car /van <input type="radio"/> scooter /mobylette <input type="radio"/> vélo <input type="radio"/> trottinette <input type="radio"/> rollers, skate <input type="radio"/> taxi ou Capucine <input type="radio"/> train <input type="radio"/> Autre : _____
--	---

(vous pouvez relier un moyen de transport à plusieurs activités.)

Si certaines activités ou moyens de transport ne vous concernent pas, ne les reliez pas)

SI VOUS
AVEZ UNE
VOITURE :

16. Que vous apporte votre voiture en 3 mots ?
17. Aimeriez-vous utiliser moins votre voiture ? non, je suis très satisfait(e)
 oui, ce serait possible oui, mais ce n'est pas envisageable
18. Vous arrive-t-il de prêter votre voiture ? jamais rarement souvent
19. Vous prenez des gens en auto-stop ? jamais rarement souvent
Si c'est « jamais », pour quelles raisons ?

⇒ Tournez
s'il vous plait !

- 20. De façon générale, rencontrez-vous des difficultés pour vous déplacer ?**
 jamais oui, mais rarement oui, souvent oui, toujours
- 21. Si oui, de quelles difficultés s'agit-il :** de difficultés physiques (dans le corps) de difficultés financières (manque de moyens pour me déplacer) des difficultés de circulation (bouchons, travaux...) c'est plus « dans la tête » (appréhension, stress, je ne suis pas motivé pour bouger)
expliquez-nous :
- 22. Ces difficultés vous empêchent :** de rien de trouver un travail d'accéder à une formation
 de voir des gens/famille d'aider vos enfants dans leurs activités de faire vos courses
- 24. Vous êtes :** un homme une femme **25. Quel est votre âge ?** ans
- 26. Combien d'enfants sont à votre charge** (0 ou combien) ?
- 27. Combien de personnes âgées sont à votre charge** (0 ou combien) ?
- 28. Financièrement, vous vous sentez :** très à l'aise à l'aise limite en difficulté
- 29. De quel budget total (revenus, aides) disposez-vous chaque mois (pour tout votre foyer) ?**
 moins de 500 € entre 500 et 1000 € entre 1000 et 1500 € 1500 à 2000 €
 2000 à 2500 € entre 2500 et 3000 € entre 3000 et 3500 € plus de 3500 €
- 30. En moyenne, le coût global de vos déplacements vous paraît :** excessif correct très peu cher
- 31. Quelle est votre activité principale ?** Homme/Femme au foyer retraité élève/étudiant
 à la recherche d'un emploi je travaille autre (précisez svp) :
- 32. Avez-vous un téléphone portable ?** oui non. **C'est un smartphone ?** oui non.
- 33. Vous avez accès à Internet :** Tout le temps souvent rarement jamais
- 34. Êtes-vous à l'aise avec les nouvelles technologies ?** oui pas trop non

TRANSPORTONS-NOUS DANS LE FUTUR !

Savez vous ce qu'est :	L'avez-vous déjà utilisé ?	Aimeriez-vous en savoir plus ?	Aimeriez-vous tester ?
35. La ceinture verte ? <input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non
36. Le pédibus ? <input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non
37. Le covoiturage ? <input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non
38. L'auto-partage ? <input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non
39. Le vélo en libre-service ? <input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non
40. Le vélo-partage ? <input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non
41. Le vélo-bus ? <input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non
42. Le télétravail ? <input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non	<input type="radio"/> oui <input type="radio"/> non

43. Peut-on imaginer de nouvelles façons de se déplacer à Loos-en-Gohelle dans le futur ? Lesquelles ?
Ici, il est possible de rêver ! Toutes les réponses sont de bonnes réponses !

44. Avez-vous des choses à ajouter pour nous aider à mieux comprendre vos habitudes ?

Qu'avez-vous pensé de ce questionnaire ?

Souhaitez-vous vous impliquer dans l'amélioration des déplacements à Loos en Gohelle ?

- oui, pour développer mes idées dans une interview (1 heure) non, merci je ne sais pas encore
 oui, pour intégrer un groupe qui créera des solutions (1 atelier par mois pendant 6 mois)
 oui, pour inciter d'autres personnes à répondre au questionnaire ! (5 minutes) : Merci !

Pour les interviews / ateliers, comment vous contacter ?

(e-mail, téléphone ou adresse postale) :

Ces dernières informations seront traitées indépendamment du reste du questionnaire pour préserver votre anonymat.

MERCi pour toutes vos réponses !
 A bientôt sur :
<http://clairetollis.wordpress.com/>

PARK(ing) DAY à Loos le 17/09, qui vient ?

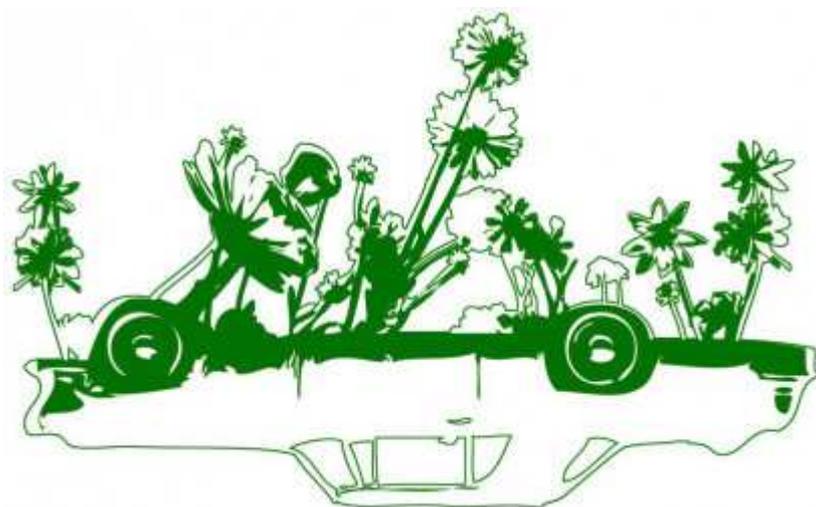
Loossois, loossoises,

Nous vous invitons à une jolie petite fête

le 17 septembre 2017, de 9h à 17h

au **cœur de Loos** à Loos-en-Gohelle !

PARK(ING) DAY



Le Park(ing) Day est un évènement qui se déroule dans toutes les villes du Monde (ou presque) et où les citoyens se mobilisent pour occuper les places de parking et en détourner l'usage !

Venez donc prendre le **soleil**, boire un **café**, **jouer et échanger** sur l'avenir de la voiture et de nos espaces communs et **imaginer** de nouvelles solutions de déplacement à Loos-en-Gohelle et autour.

A bientôt !

Claire & Alexis de l'équipe Mobilités

Source : extrait du BLOG : <https://clairetollis.wordpress.com/2017/08/29/parking-day-a-loos-le-1709-qui-vient/>

Venez nombreux au 1er Apéro-Mobilités !

Le tout 1er Apéro-Mobilités aura lieu à la Mairie de Loos-en-Gohelle, le 11 décembre 2017 à partir de 17h45. Un moment convivial pour commencer à **créer des solutions innovantes de déplacement à Loos en Gohelle !**



De juin à octobre, nous nous sommes mis à l'écoute des loossois pour connaître vos habitudes, vos difficultés et vos envies pour demain concernant vos déplacements. Le questionnaire « Vos déplacements nous intéressent » a été un vrai succès : 305 personnes l'ont retourné. **Merci !**

Dans ce questionnaire, **certains loossois nous ont fait part de leur envie d'aller plus loin** en participant à des ateliers qui permettraient de mettre en place des solutions concrètes de mobilité plus écologiques, économiques, conviviales et solidaires. **Si vous ne faites pas partie de ces motivés de la première heure, vous êtes quand même les bienvenu-e-s à l'évènement !**

Les Apéros-Mobilités vont se dérouler sur les 6 prochains mois, au rythme d'un apéro par mois. **C'est le moment de nous rejoindre !!**

Lors du 1er Apéro-Mobilités, nous allons partager avec vous les résultats des questionnaires et envisager ensemble des pistes d'action. Un pot sera offert à la fin de l'atelier, en présence de Monsieur le Maire.

Nous sommes vraiment impatients de vous rencontrer et de construire ensemble ces solutions !

3ème Apéro-Mobilités le 22 février !



On s'est réuni pour la deuxième fois en janvier et on a bien avancé !

Une vingtaine de loossois a pu venir compléter la liste des problèmes de déplacement et on a commencé à envisager sérieusement des solutions à ces problèmes !

Six thématiques de travail émergent de nos échanges : **les écoles**, **le vélo**, **le covoiturage**, **les liens avec l'accorderie***, **les dimensions psychologiques** du changement/de la confiance, **les aspects juridiques** qui empêchent le partage des transports.

Vous êtes intéressés pour porter des projets ou vous souhaitez aider des personnes motivées sur ces thématiques ?

RDV au 3ème apéro-mobilités

jeudi 22 février à 17h45

à la Médiathèque de Loos-en-Gohelle !



6^{ème} et dernier APERO-MOBILLOOS !



Mercredi **19 septembre** 2018
de **18h** à 20h
Mairie de Loos-en-Gohelle





ASSISES NATIONALES DE
LA MOBILITÉ



Afin de préparer la future loi d'orientation des mobilités, le gouvernement a lancé le 19 septembre dernier les assises de la mobilité, une grande consultation qui s'adresse à tous les citoyens et doit permettre d'imaginer ensemble la mobilité de demain. Dans le cadre de ces assises nationales, un atelier traitant de la mobilité dans le périurbain sera organisé pour le département du Pas-de-Calais.

Fabien SUDRY, préfet du Pas-de-Calais, vous invite à y participer

le jeudi 9 novembre 2017 à 17h30 dans les locaux de Culture Commune sur le site du 11/19 à Loos-en-Gohelle (accès par la rue Léon Blum)

Merci de bien vouloir confirmer votre présence avant le vendredi 3 novembre à : sp-secretariat-lens@pas-de-calais.gouv.fr



Compte rendu de l'apéro-mobilités n°3

Médiathèque de Loos-en-Gohelle, 22 février 2018



L'atelier a commencé par un bref tour de table sur les nouvelles que les uns et les autres voulaient partager. Nous avons accueilli 2 nouveaux participants : Bernard et Pierre. Cet atelier a été placé (non sous le signe des bonnes idées comme les précédents) mais sous le signe de l'action, cette fois !

Un vote a été organisé pour entériner le choix d'un nom pour notre collectif. C'est finalement, **MobiLoos** qui a remporté le plus grand nombre d'adeptes !

Il a été rappelé que l'objectif des apéro-mobilités est de parvenir à mettre sur pied des solutions de déplacement alternatives à la voiture-tout-seul, qui soient sur mesure par rapport aux problèmes identifiés à Loos-en-Gohelle par les habitants. **L'idée est de parvenir à une première version de ces solutions qui soit « testable » par les loossois en mai-juin 2018**, au cours du grand « défi des mobilités » que nous souhaitons mettre sur pied.

Nous nous devrions accueillir 3 stagiaires à partir du mois d'avril. Ces derniers vont nous aider à accélérer la réalisation des solutions que l'on souhaite mettre en place et à veiller au bon déroulement du Défi des mobilités.

Nous avons ensuite travaillé en **petits groupes de 5 à 7 personnes** sur 3 thématiques : les écoles, les liens mobilités-projet d'accorderie, le vélo.

Nous avons « brainstormé » autours de différentes idées que nous avons eues ainsi que des nouvelles. Puis, nous avons consulté ensemble un catalogue thématique de solutions existantes pour s'inspirer.

7 projets émergent de nos échanges. Ils ont, à chaque fois, été sélectionnés collectivement en fonction de leur **pertinence** (leur capacité à répondre aux problèmes identifiés à Loos), de leur **faisabilité** (version test en mai, puis amélioration éventuelle dans un futur plus lointain) et de notre **capacité à les porter** = pas de projet sans porteur (et sans suiveur... au moins 1 !).

Le groupe « liens avec le projet d'accorderie » :

(Natasha, Ingrid, PierrO, Dominique H. et Guillaume)

- ❖ Montage de solutions/services de partage de la voiture dans une communauté identifiée autour de plusieurs projets :
 - chauffeur occasionnel pour rendre service à une personne possédant un véhicule et ne souhaitant plus l'utiliser dans certaines circonstances
 - prêt de voiture entre voisins
 - auto-stop sécurisé avec des poteaux de rendez-vous pour des déplacements internes à la commune
- ⇒ Pour mener à bien ces projets, le groupe a commencé à réfléchir à quelques actions à mener :
 - identification de la communauté par des autocollants et des badges ou une carte dans son portefeuille
 - une charte de civilité ou de « bonne conduite » des services
 - une communication importante pour faire connaître les services auprès de la population par un dépliant.

L'accent a été mis sur une utilisation préférentielle du téléphone plutôt que l'internet pour certains services. (La question d'un lieu déterminé pour ces services reste entière...)

En lien avec le groupe « vélo », il pourrait aussi y avoir des services liés au partage de vélos, des systèmes de gardiennage des vélos proches des magasins ou dans la galerie commerciale

ETAPE 1

Nom de notre Projet :

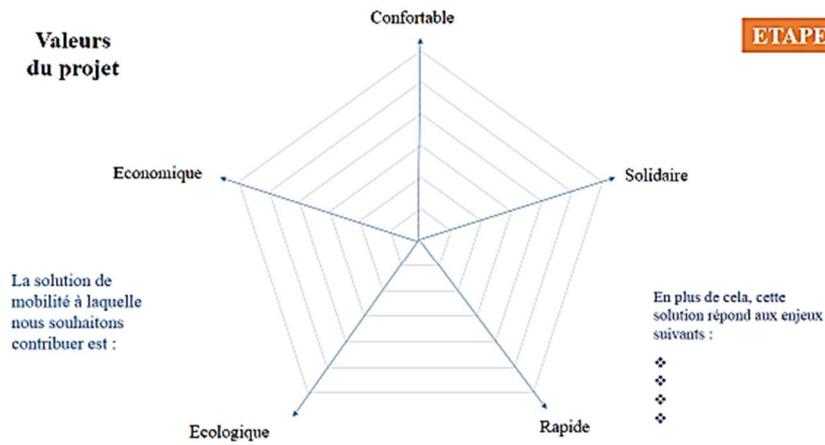
Les grandes lignes :

ça ressemble à :

ça a du sens parce que :

**Valeurs
du projet**

ETAPE 2



Pour réaliser notre projet, nous avons besoin de :

ETAPE 3



Connaissances

(Infos, archives,
« concurrents »)



Compétences

(savoirs faire, accès,
codes...)



Partenaires

(Institutions, amis,
entreprises, médias...)



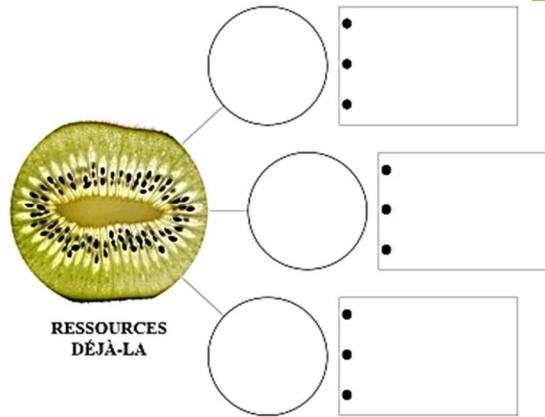
Financements

(crowd funding, Fondations,
Mécènes, Banques, Collectivités...)

ETAPE 4

A ce jour nous disposons déjà de nombreuses ressources :

Par exemple :
motivation, volontaires,
connaissances, réseau &
contacts, compétences,
expérience, matériel &
outils, etc...



Voici les étapes que nous proposons de suivre :

ETAPE 5

Dates indicatives : .../... .../... .../... .../... .../...



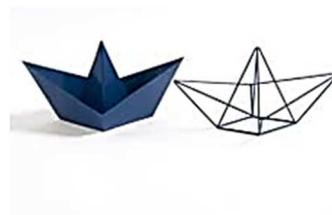
« Prendre le large » !

ETAPE 6

Il s'agit d'analyser les forces et les éventuelles limites du projet.

- **Bateau blanc : les forces**
(pertinence, faisabilité, opportunités...)
- **Bateau gris : les faiblesses éventuelles**
(doutes, limites, risques, freins...)

Comment alléger ce bateau gris ?
(faire de ces faiblesses des atouts)



ET SI ON SE DÉPLAÇAIT AUTREMENT?

TOI AUSSI, TROUVE TON DÉFI !

Du 17 Mai au 15 juin 2018



DÉFI MOBILOOS

PLUS D'INFOS SUR
WWW.DEFIMOBILLOOS.WORDPRESS.COM
OU  DEFIMOBILLOOS



Le défi MobiLoos c'est aussi :

17 Mai

- On va au ciné autrement ! Rdv au **cœur de Loos** à 18h30 pour une rando à pied ou à vélo jusqu'à la **salle Dubois** !
- Et pareil au retour !

21 Mai

- Atelier réparation de vélos
- Animation avec des vélos rigolos au **jardin public** de 15 à 19h

15 Juin

- Soirée de clôture du défi MobiLoos à la **salle Caullet**
- Remise des lots pour les participants
- Conférence-débat sur les mobilités durables
- Concours de photos et vidéos
- Chacun peut raconter son expérience... à partir de 18h30 !



Ouvert à tous et gratuit !

Ne pas jeter sur la voie publique. IFSTTAR 2018, IPNS

Par exemple :

6 : J'apprends à quelqu'un à faire du vélo ou du roller

7 : Je prête ou je loue mon vélo si je ne l'utilise pas

15 : J'organise un covoiturage pour amener les enfants à l'école à tour de rôle

16 : Je vais au collège en vélo, trottinette, roller, à pied

17 : Je participe à la mise en place d'un pédibus (ramassage scolaire à pied)

18 : Je ne me gare plus juste devant l'école : je marche un peu !

20 : Je fais du covoiturage plus souvent avec mes copains et mes collègues

Du 17 mai au 15 juin

1. Choisis un défi (ou plusieurs)
2. Inscris-toi en Mairie ou en ligne
3. Réalise ton défi seul ou en équipe

4. Raconte - nous ce que tu vis et envoie-nous des photos et des vidéos !

5. Gagne un lot (ou plusieurs !)

Ou bien
je crée
moi-même
mon défi !

21 : Je prends le train ou le bus comme une aventure vers mon lieu de travail !

22 : Je range mon garage, j'y mets ma voiture et je libère la rue

26 : Je propose à mes voisins d'organiser une journée sans voiture dans notre rue

33 : Je tricote des poignées chauffantes ou des moufles pour mon cycliste préféré

Plus d'infos, d'idées et de conseils sur :

www.defimobiloos.wordpress.fr ou  DEFIMOBILLOOS

CE BORDEREAU EST À REMETTRE EN MAIRIE (OU BIEN RDV SUR WWW.DEFIMOBILLOOS.WORDPRESS.COM)

ON VOUS ENVOIE DES CONSEILS POUR REUSSIR VOTRE DEFI

NOM, PRÉNOM OU PSEUDO :

NOMBRE DE PERSONNES DANS MON EQUIPE :
MAIL OU PORTABLE OU ADRESSE POSTALE :

VOICI LE DEFI QUE J'AI CHOISI :

D'autres idées de défis
sur www.defimobiloos.wordpress.com
ou  DEFIMOBILLOOS

17 mai- 15 juin 2018



Défi MobiLoos

Et toi, quel sera ton défi ?

TOUTES LES INFOS SUR WWW.DEFIMOBILOOOS.WORDPRESS.FR

[JE M'INFORME](#)

[JE M'INSCRIS !](#)

[JE RACONTE...](#)

Il y a forcément un défi pour toi !

Publié le mars 30, 2018

Le défi MobiLoos est né d'un projet de recherche-action mené depuis un an à Loos-en-Gohelle. L'idée c'est de t'inviter, toi, loossois, à changer quelques petites habitudes dans tes déplacements quotidiens pendant 1 mois !

Les événements à ne pas rater !

15 juin : Soirée de clôture du défi : viens chercher tes récompenses salle Caullet à partir de 18h30 !

4 et 5 juin : rdv devant l'Intermarché, le matin.

[Suivre](#)



POUR QUOI FAIRE ??

On veut voir si ça te fait gagner de l'argent, du temps, des copains et de la zénitude ! En effet, à Loos-en-Gohelle, on utilise souvent la voiture pour faire seulement quelques centaines de mètres et c'est bien dommage !

Le 31 mai : rdv au Marché le matin et à la Cité Belgique en fin d'après-midi

26 mai : drôle de kermesse, place de la Mairie de 16 à 19h.

21 mai : Réparation de vélo et vélos rigolos au jardin Public de 15 à 19h

19 mai : Ici & là dans la cité... quelques jolies surprise en Grenoolaysie !

17 mai : Rando à pied ou à vélo vers la salle Dubois.

Tu veux continuer à prendre ta voiture ? Pas de souci, certains défis s'adressent à ceux qui conduisent ! Pour les connaître, rdv ICI !



Rdv 18h30 au coeur de Loos !

Recherche...

Articles récents

Je choisis un ou plusieurs défi(s) ! :

- Défi n°1 : Je choisis de me déplacer à pied plus souvent
- Défi n°2 : Je choisis de me déplacer en vélo plus souvent
- Défi n°3 : Je choisis de prendre le bus plus souvent : je m'abonne !
- Défi n°4 : Je teste la trottinette ou le roller pour mes déplacements courts
- Défi n°5 : J'apprends à faire du vélo ou du roller
- Défi n°6 : J'apprends à quelqu'un (enfant ou adulte) à faire du vélo ou du roller
- Défi n°7 : Je prête ou je loue mon vélo si je ne l'utilise pas
- Défi n°8 : Je fais découvrir un coin de Loos (à pied, vélo, cheval) à un ou des proche(s)
- Défi n°9 : Je loue ou prête ma voiture / mon camion quand je m'en sers pas
- Défi n°10 : J'accompagne une personne âgée lors d'une de mes sorties = solidarité !
- Défi n°11 : Je loue ou je prête mon garage pour des vélos
- Défi n°12 : Je conserve un kit de réparation/gonflage "SOS-vélo" chez moi pour les cyclistes
- Défi n°13 : Je répare mon vélo pour moi ou pour le prêter / louer
- Défi n°14 : Je facilite le déplacement d'un voisin (covoiturage) en échange d'un autre service
- Défi n°15 : J'organise un covoiturage pour amener les enfants à l'école à tour de rôle
- Défi n°16 : Je vais au collège en vélo, en trottinette, en roller ou à pied
- Défi n°17 : Je participe à la mise en place d'un pédibus (ramassage scolaire à pied)
- Défi n°18 : Je ne me gare plus juste devant l'école : je marche un peu !
- Défi n°19 : Je n'utilise pas ma voiture pendant un week-end entier
- Défi n°20 : Je fais du covoiturage avec un(e) collègue
- Défi n°21 : Je prends le train puis le bus comme une aventure vers mon lieu de travail !
- Défi n°22 : Je range mon garage pour y mettre ma voiture et libérer la rue
- Défi n°23 : Je me mets au footing et je m'inscris à la foulée des écoles (26 mai)
- Défi n°24 : Je viens à la Ducasse à pied, en vélo, en trottinette, en roller !
- Défi n°25 : Je participe aux différents évènements défi MoobiLoos et je donne un coup de main
- Défi n°26 : Je propose à mes voisins d'organiser une journée sans voiture dans notre rue
- Défi n°27 : Je décore mon vélo ou ma trottinette : rouler devient une fête !
- Défi n°28 : Je fabrique un vélo ou une trottinette miniature
- Défi n°29 : J'identifie des itinéraires sympas pour piétons et vélos et j'en parle autour de moi
- Défi n°30 : Je fabrique une maquette du centre-ville adaptée aux modes doux
- Défi n°31 : Je fabrique un panier à accrocher sur un vélo pour transporter plus de choses
- Défi n°32 : Je tricote la ville (poteaux, arceaux pour les vélos) pour les rendre plus visibles
- Défi n°33 : Je tricote des poignées chauffantes ou des moufles pour mon cycliste préféré
- Défi n°34 : Je sensibilise les automobilistes à la difficulté de se déplacer en chaise roulante, à pied ou avec une poussette sur les trottoirs lorsqu'ils y sont garés
- Défi n°35 : Je fais un dessin de ma ville idéale "sans voiture" = à quoi ressemblerait-elle ?
- Défi n°36 : J'apprends à me servir d'internet pour mes déplacements
- Défi n°37 : J'invite une personne (voisin, ami, collègue) à relever aussi mon défi !
- Défi n°38 : Je crée mon propre défi. Je précise lequel :.....



Ceci est un kit SOS vélo !

Il a été offert par l'IFSTTAR¹ aux habitants de Loos-en-Gohelle dans le cadre du projet MobiLoos. Lors des apéros-mobilités organisés en 2018, les citoyens de la commune ont souhaité que soient mis gratuitement à disposition des cyclistes, des kits pour réparer les petites crevaisons et pour effectuer l'entretien des vélos.

L'association Droit au Vélo (ADAV) soutient cette initiative et propose sur son site Internet, une carte montrant les différents points de réparation dans toute la Région Hauts de France !

Le kit contient :

- une pompe à vélo
- 3 démonte-pneus
- des rustines et de la colle
- une bombe dégraissante – lubrifiante multi-usages
- une clé multi-fonctions

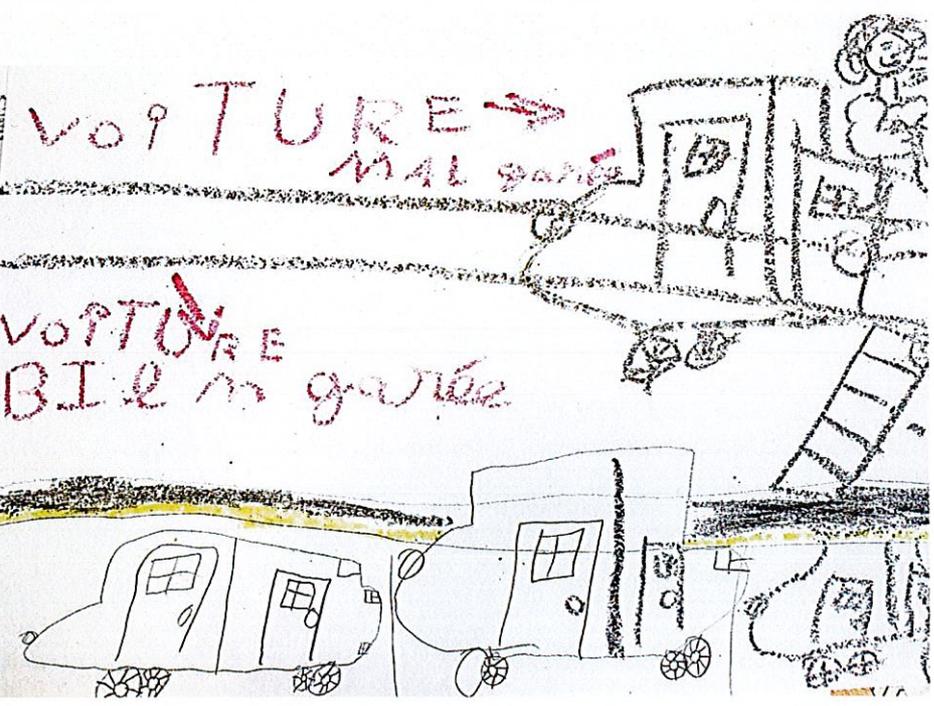
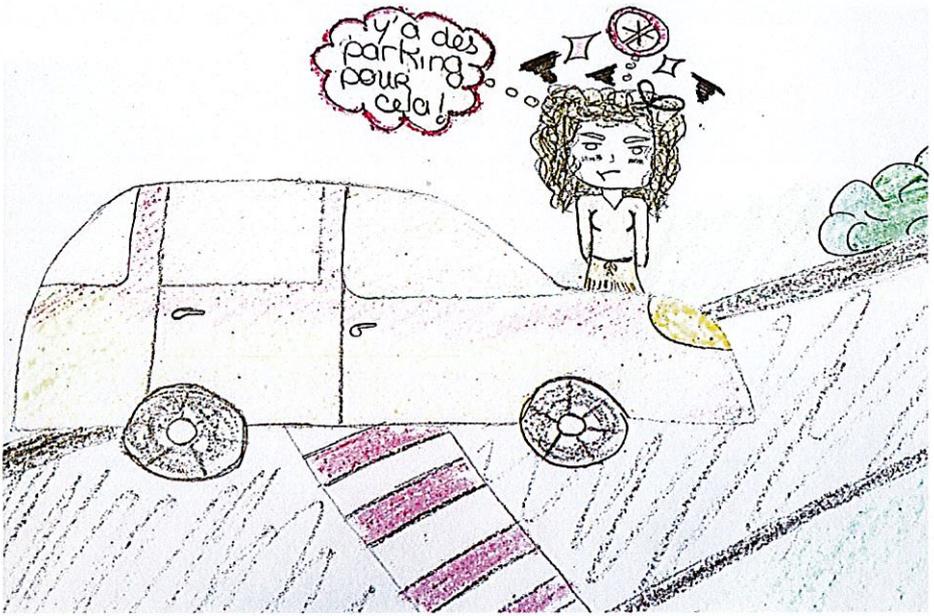
Merci de maintenir le matériel en bon état.

Bonnes réparations et bonne route !

Les MobiLoos



¹ L'IFSTTAR est l'Institut Français des Sciences et Technologies liées aux Transports, à l'Aménagement et aux Réseaux. Il a 6 antennes en France, dont une à Villeneuve d'Ascq, à côté de Lille.



Offrons-nous des services... Répondons à tous nos besoins !

Le principe

Grâce à un comptage des échanges, l'engagement de chacun auprès des autres est mesuré à proportion du temps consacré. Ce temps est gratifié en MANNE (Monnaie d'une Autre Nature pour de Nouveaux Echanges).



Avec cette MANNE, je peux :

- Recourir aux services offerts par un membre de la communauté ayant adhéré au système
- Accéder à des biens consignés dans un catalogue de contre parties

Comment la MANNE peut elle être gagnée ?

- En rendant des services à un membre de la communauté d'échange *ou*
- En participant à l'organisation permettant le fonctionnement du système *ou*
- En participant à un chantier coopératif organisé par les Anges Gardins (plantation récolte de fruits et légumes dans le cadre du projet d'Archipel nourricier)

Découvrez le système d'échange proposé par la ville !

Remplissez le questionnaire de recensement des besoins et des services.

Cela prend 10 minutes !

C'est parti pour l'enquête !

Cochez les cases où vous pouvez proposer vos services, ainsi que celles qui répondent à vos besoins potentiels.

Nous n'avons bien-sûr pas pensé à tout, n'hésitez pas à ajouter des services en fin de questionnaire.

Pour toute question, contactez
Les Anges Gardins, du lundi au vendredi de 9h à 17h
Audrey Chaillan au : 06 58 49 21 70
ou par mail à achaillan@angesgardins.fr
[Autres renseignements : www.menadel.fr](http://www.menadel.fr)

(EXTRAIT DES SERVICES PROPOSES, ICI « Mobilité / Tourisme »)

Mobilité / tourisme	J'offre	Je demande
Co-voiturage		
Réparation / entretien de voiture		
Réparation / entretien de vélo		
Tourisme partagé		
Greeter		
Surveillance de maison		
Levée de courrier		
Aide au déménagement		
Prêt de garage, maison, précisez		
Co-voiturer les enfants vers leurs activités		
Organiser un Pédibus		

OBSERVATIONS ÉVENTUELLES que vous souhaiteriez nous communiquer :

.....

Vos coordonnées :

Nom :

Numéro de portable/ fixe :

.....

.....

Prénom :

.....

.....

Adresse :

.....

Adresse mail :

.....

.....

Les points de collecte principaux de votre questionnaire :

- Mairie, place de la République 62 750 Loos-en-Gohelle
- Microferme des Anges Gardins, 2 rue Maniez 62750 Loos-En-Gohelle
 - La médiathèque • Maison de quartier ouest



Projet CISMOP

**(Co-construction & Innovation pour les Solutions de MObilité
dans le Périurbain)**

Cas Loos-en-Gohelle

Les solutions envisageables (Partie HighTech)

Fait par :

- Mohamed Rédha BOUBAKOUR

Sous la direction de :

- M. Alain L'Hostis
- Mme. Claire Tollis
- Mme. Marielle Cuvelier
- M. Guillaume Uster

Rendu le : 29/09/2018

Contexte

Dans le cadre de mon stage au sein de l'IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagements et des Réseaux), j'ai eu l'opportunité de participer à la quatrième phase du projet CISMOP (Co-construction & Innovation pour les Solutions de MObilité dans le Périurbain) à savoir : le défi MobiLoos.

L'une des tâches m'ayant été confiées se résume comme suit :

- Exercice de spéculation technologique / design créatif pour imaginer des solutions organisationnelles, techniques ou technologiques susceptibles d'accélérer, de fédérer, d'amplifier les changements de comportement concernant les mobilités quotidiennes.

En me basant sur l'observation des différentes expérimentations du défi MobiLoos et de l'analyse de ses résultats, des rencontres de différents acteurs clés du territoire (commune de Loos-en-Gohelle) mais aussi à partir de multiples échanges avec les habitants (loossois), j'ai été en mesure d'identifier un certain nombre de besoins et de difficultés concernant les déplacements quotidiens sur ce territoire. Ainsi, le présent papier présente trois solutions que j'ai été en mesure d'imaginer. De mon point de vue, leur mise en œuvre pourrait permettre la transition vers une mobilité plus durable. Cette phase de diagnostic et de spéculation a été menée en concertation avec Claire Tollis, chargée de recherche sur le projet.

Les solutions qui en ont émergé ont été validées en concertation avec M. Guillaume Uster (Consultant et chargé de recherche à l'IFSTTAR) ainsi que Mme Marielle Cuvelier (Ingénieur de recherche à l'IFSTTAR).

Ce travail de prospective est nouveau pour moi. J'ai certes été en mesure de prendre en considération de nombreux facteurs entrant en jeu dans la réflexion. Néanmoins, j'ai conscience que ce travail reste partiel et lacunaire. Mais il s'agit là d'une (modeste) première tentative qui est vouée à évoluer, et ce, en y intégrant d'autres aspects n'ayant sûrement pas été pris en compte, notamment celui relatif à l'évaluation des coûts occasionnés par la mise en place et le maintien de ce type de dispositifs.

1. Le podomètre Semi-Connecté :

Contexte:

A travers le Défi Mobiloos, nous avons pu atteindre la barre des 250 inscrits. La majorité des participants ont certes choisi l'un des défis suggérés, mais les propositions de nouveaux défis venant des citoyens ont été elles aussi nombreuses. L'initiative prise par la directrice de l'école Victor Hugo a été à notre sens l'une des plus intéressantes car elle a permis l'inscription de 90 élèves. L'objectif a été de distribuer chaque jour, au hasard, deux podomètres qui devaient permettre le calcul du nombre de pas parcourus par son détenteur ; à savoir les élèves). Cette expérimentation s'est soldée par le parcours d'un total de 750km durant le mois par les élèves mais aussi par l'intention de ces jeunes gens de poursuivre cette pratique au-delà du défi (entretien avec la Directrice de l'école).

Notre proposition a été de mettre en place, à partir de cette expérience concluante, **un dispositif plus poussé, alliant le ludique et le technologique : l'acquisition de podomètres semi-connectés.**

Nous partons du principe que cette initiative, à terme, pourrait séduire les autres écoles du territoire et prendre ainsi de l'ampleur. Les enfants font office de catalyseurs de changement et ils constituent donc une forme de rampe de lancement qui pourrait propulser la situation vers une prise de conscience globale et une implication allant au-delà de l'âge, voire du territoire.

Avantages du podomètre semi connecté :

- Favoriser un mode de transport doux : la marche ;
- Favoriser l'exercice physique en vue d'une meilleure santé des élèves et des parents (lutte contre l'obésité, notamment)
- Permettre un suivi en temps réel du degré de l'implication des usagers ;
- Calculer nombre de kilomètres parcourus et apprécier l'évolution et la performance ;
- Instaurer un esprit ludique et communautaire.

Description fonctionnelle du projet :

Nous portons notre choix sur un objet connecté et non une application car, ce dispositif est dédié à la base aux enfants et il ne serait pas souhaitable de favoriser l'acquisition d'un Smartphone. L'idée serait donc de leur proposer un **Podomètre Semi-connecté**.

Le terme « semi-connecté » fait allusion au fait qu'il n'est pas possible, avec cet outil, de naviguer sur le web avec ou d'utiliser d'autres services (mail, réseaux sociaux, etc.). La connexion ne concernera donc que les données entrant ou sortant du dispositif. Il est également possible de faire de sorte à ce que cet objet ne se connectera que pendant l'envoi des données récoltées (Une heure fixe une fois par jour – minuit par exemple) ce qui diminuera ainsi de manière conséquente les ondes émises et potentiellement nuisibles à la santé des jeunes utilisateurs.

Il reste possible de lier le dispositif -les podomètres semi-connectés- à une application. Ceci offrirait à une bonne partie des citoyens la possibilité de se joindre à une communauté que l'on a baptisée **-The-serious-walkers-**. Le potentiel devient du coup plus important car la marche deviendrait ainsi un objectif et non plus une contrainte.

En effet, la création d'une application proposant le suivi des exploits de chacun pourrait mener à **un classement** et ou, les meilleurs marcheurs se verraient recevoir des prix/récompenses/trophées ou des réductions sur des produits/services et ce, en fonction de leurs prouesses.

Type de concours pouvant être proposés :

- Des concours pourraient être mis en place, entre individus, entre écoles, quartiers, communes, etc.
- Type de récompense : Tout dépendra de l'engouement, de l'échelle, des partenaires et des moyens disponibles. Par exemple : Bon de réduction pour l'achat d'un vélo, rénovation gratuite de son vélo, etc.
- On pourrait imaginer diverses façons de mesurer des objectifs atteints : A titre d'exemple : Atteindre un palier fixe (Ex : 100km, 500km, etc.) ; Faire partie des premiers au classement (Une fois la saison clôturée).

2. Une application sur-mesure pour la base 11/19 : « 11Cov19 »

Contexte :

Dans le cadre du projet, nous avons eu l'occasion de mener une enquête (ateliers avec les salariés sous forme de deux cafés-covoit', questionnaire) sur la manière dont les salariés de la Base 11/19 organisent et réalisent leurs trajets quotidiens domicile/travail. A partir des éléments récoltés, nous proposons ci-dessous une application qui permettrait une meilleure gestion de leurs déplacements, et ce à travers un covoiturage plus efficient et désirable permettant de diminuer la dépendance au véhicule individuel.

Eléments à intégrer dans l'application :

- Inscription de la totalité des salariés – avec possiblement des inscriptions au-delà de la base
- Deux modes possibles visibles sur la page d'accueil : passager/conducteur
- Possibilité de mettre en place le planning de chacun (Celui par défaut.) et qui pourra être mis-à-jour si besoin. En fonction des matchs* (Traité par un algorithme dédié) des suggestions vont apparaître ;
- Visibilité des heures/lieux de départ/arrivée Ainsi que le nombre de places encore disponibles pour chaque navette ;
- Des points attribués pour chaque trajet aux usagers ;
- Possibilité de dons. Elle reste bien évidemment facultative mais permettrait aux passagers d'être davantage sereins à l'idée de mobiliser de manière redondante le même conducteur. L'aspect de rémunération ayant été discuté durant le deuxième « Café co-voit » avec la participation de 10 salariés faisant partie de la base. Nous pensons que rien n'a été arrêté et que cet item mérite d'être approfondi compte tenu de diversité de points de vue que nous avons observés.
- Chaque palier atteint débloquera une récompense (Ticket-resto, ticket-covoit à utiliser autre part, ticket pour faire le plein, un lavage gratuit du véhicule, etc.) Tout dépendra des partenaires type Accorderie, maison des échanges, Bookcafé etc.
- Alertes/notifications à chaque fois qu'un trajet est mis en place le jour même.
- Possibilité de retarder un trajet – Transfert de points depuis le demandeur vers les personnes concernées par le trajet (Dépendra du nombre de minutes réclamées) – Validation requise

- L'application proposera à chaque fois qu'il y en aura la possibilité, de changer les équipes. Cela permettra aux salariés de différentes structures de faire de nouvelles rencontres

* nous pensons notamment aux salariés de la Mairie de Loos-en-Gohelle, de l'Intermarché ou encore de certaines associations comme Porte-Mine, lesquels vivent en majorité dans de grandes villes et se rendent à Loos-en-Gohelle quotidiennement.

*	Pseudo ou nom	Lieu de départ	DUREE en min	Points de RDV PREFERES	Points de RDV ACCEPTABLES	Horaire MATIN	Horaire SOIR :	variabilité	Contact
CP	Kévin (Culture Commune)	Lille	30	porte des postes	rd point du serpent	8h45	18h	horaires matin et soir var. souvent	k.jaglin @culturecommune.fr
CP	Marjo (CERDD)	Lille	30 à 45	port de Lille + porte d. postes	aire de covoit rn 41	8h25 - 8h40	18h30-18h30	Rares variations	mduchene@cerdd.org
CP	Fred (cd2e)	Lille	30	Fives	Porte des postes	7h45 - 8h45	17h15-19h	Horaires mat et soirvarient souvent	laroche.frederic @gmail.com
CP	Elaine (CERDD)	Lille	35	Wazemmes	Les stations de métro dans mon périmètre.	7h45-8h	17h20-17h30	Rares variations horaires détour par la nourrice	ebriand@cerdd.org
CP	Mélody (cd2e)	Lille	40	Fives	autres rdv à lille ou accessible en métro ou vélo	7h15-8h	17h45 - 18h30	Rares variations	m.bocquet@cd2e.com
CP	Lucille (CERDD)	Lille	35	Porte des Postes	métro Gambetta	8h30	17h45	Rares variation matin, souvent le soir	lhutchison@cerdd.org
CP	Julia Sacher (cd2e)	Lille	40	Fives	porte des postes	8h-8h40	18h-18h40	Horaires soir et matin var. svt	j.sacher@cd2e.com
C	Romain (avniR by cd2e)	Lille	30	Porte des Postes		8h15-8h45	17h30-18h30	Rares variation matin, souvent le soir	r.breuil@cd2e.com
C	Carlos (cd2e)	Lille	35	Fives		8h45 à 9h15	18h00 à 19h00	Rares variations	c.pereira@cd2e.com
P	Florian Lerebour-Delarue (Cd2e)	Lille	35 à 50	Porte des Postes Ou Fives	Ailleurs dans Lille	7h - 9h	17h - 22h	Horaires varient souvent + lieu	f.lerebour-delarue @cd2e.com
P	Marie Vanderschueren (Cd2e)	Lille	30 à 50	Fives Ou Porte des Postes		8h30 - 9h00	17h30-18h30	Rares variation matin, souvent le soir	m.vanderschueren @cd2e.com
P	Ma (cd2e)	Lille	30	Porte des postes	Ailleurs près du métro	8h30	17h30-18h	Horaire varie souvent le matin, rarement le soir	m.delaporte@cd2e.com
X	Gilbert (HVDZ)	Vieux-Lille	50 à 70	Environs Esplanade	Moulins - Wazemmes - Fives	8h30 - 9h30	18h00 - 19-30	Parfois détour (loisir), horaires très variables matin & soir	gilbert.pouille @gmail.com
CP	AlexPau (cd2e)	Marcq-en-baroeul	35	Aire de covoiturage de Fournes en Weppes par exemple	Lille Fives	7h45 - 8h15	17h30 - 18h30	Détours pour loisir, horaire souvent variables matin & soir	alexandre.pauert @2017.icam.fr
X	Sun (Team?)	Iwuy	45 à 70	centre ville d'Iwuy	intermarché à Somain	8h00 - 8h30	17h00 - 17h30	Rares Variations	stagiaire@team2.fr
X	Mandy (CERDD)	Douai	30	sorties autoroute : Courcelles lez Lens - Noyelles Godault - Montigny en gohelle - Sallaumines	Après Sallaumines	8h00-8h10	17h30-17h40	Rares variations	sbleurvacq@cerdd.org
X	Nuage (CERDD)	Bersée	36	Je ne les connais pas! Un endroit où on peut laisser une voiture en sécurité	Je ne les connais pas.	8h20-8h40	17h50-18h40, (18h20 en moyenne)	Rares variations	adapvril@cerdd.org
X	Maxfrance (Cd2e)	St Amand Les Eaux	55	villes entre L-e-G. et Valenciennes / rocade minière A21	Sorties d'autoroute Les centre-ville	7h-7h30	17h-17h15	Horaire varie souvent le matin, rarement le soir	m.france@cd2e.com
X	L'hermite (Cd2e)	Lens	20	le fleuriste à la moitié de mon chemin	(se déplace à pied/vélo !)	8h45 - 8h55	17h15 - 19h15	Rares variation matin, souvent le soir	a.gaultier@cd2e.com
CP	Gueule Noire (CERDD)	Pérenchies	35 à 50	Chez moi , écoles de Pérenchies	Métro St Philibert	8h20 - 8h40	17h45 - 18h45	Horaires varient souvent matin & soir + lieu, détour enfants + courses	aboutonne@cerdd.org

* C = Conducteur, P = Passager, CP = alterne Conducteur et passager, X = ne fait pas (encore) de covoiturage

Activités sur le mur



Vu en extérieur avec une gouttière ?

Déco / Activités au sol



Trompe l'œil, station à selfie



PARCOURS CHOREGRAPHIE



Station « éducative »



DECO de RUE / PARKING



Claire Tollis étudie des modes de transport alternatifs sur le secteur

Pendant dix-huit mois, Claire Tollis, chercheuse, mène une étude sur la mobilité à Loos-en-Gohelle. Commandé par l'IFSTTAR et la Région, ce travail se fera avec les habitants pour imaginer et mettre en pratique des solutions de transport alternatives à la voiture en solitaire. Les Loossois sont les bienvenus avec leurs idées.

PAR AUDREY HALFORD
lens@lavoixdunord.fr

LOOS-EN-GOHELLE. Vous la croirez dans les rues de Loos-en-Gohelle ces prochains mois. Jusqu'en septembre 2018, Claire Tollis, chercheuse missionnée par l'institut français des sciences et technologies liées aux transports, à l'aménagement et aux réseaux (IFSTTAR) arpentera la ville. Parfois à pied, souvent à vélo, en bus et pourquoi pas en stop... « *Le but est de tester tous les modes de transport dans la phase de diagnostic, explique-t-elle. J'étais venue avec mes observations dans la Drôme et par exemple, sur le stop, les gens du bassin minier ne réagissent pas de la même façon, ils sont plus méfiants.* »

TESTER LES DÉPLACEMENTS

La chercheuse a été missionnée sur le terrain pour ce projet porté par l'IFSTTAR et la Région, qui financent chacun la moitié. Intitulée CISMOP (co-construction d'innovations pour les services de mobilité dans le périurbain), l'étude vise à identifier des modes de transport qui changent de la voiture en solitaire. Et plutôt que de se cantonner aux grandes métropoles, l'équipe de l'IFSTTAR a décidé de s'intéresser « *aux territoires peu denses où les problématiques sont différentes mais aussi très intéressantes, où la mobilité est un point noir* », estime Claire Tollis.

La première phase du projet consiste donc à sillonner la ville et aller à la rencontre des habitants pour établir un diagnostic des modes de transport. « *Pour l'instant, on est allé au carrefour de la*



Claire Tollis, chercheuse à l'IFSTTAR, est à Loos-en-Gohelle pour dix-huit mois. Alexis fait son stage de quatre mois à ses côtés.

Croisette où passera le bus à haut niveau de service, dans la cité Belgique, au centre jeunesse, au foyer de personnes âgées, à la base du 11/19... » Dans cette tâche, Claire Tollis est aidée par Alexis, en stage auprès d'elle pendant quatre mois. Loossois, il « *découvre sa ville sous un autre angle* », note son ancienne prof à l'université d'Artois.

UN QUESTIONNAIRE DISTRIBUÉ AUX LOOSSOIS

À cette phase d'immersion avec expérimentation des modes de mobilité, succédera le questionnaire pour sonder les habitudes des Loossois et leurs idées pour améliorer les modes de transport. La Ville de Loos-en-Gohelle met à disposition de la chercheuse des moyens logistiques, comme un bureau à la mairie. Et elle intégrera le questionnaire confectionné par Claire Tollis dans les *Échos Loossois*, le journal municipal, pour toucher le plus de personnes possible. « *Nous allons distribuer environ 5 000 questionnaires, nous espérons au moins 500 réponses pour notre étude.* » Suivra la mise en route en septembre de groupes de projet avec une quinzaine d'habitants volontaires et variés. Une fois les solutions imaginées, il faudra encore les tester, toujours sur la base du volontariat, de mai à septembre 2018. « *La question n'est pas la mobilité en elle-même, l'enjeu est transversal : la mobilité peut toucher à la solidarité, à la création d'emplois aussi. Et le but sera aussi de déterminer comment dupliquer la méthode ailleurs, chez les voisins qui rencontrent des problématiques similaires.* » Bilan en septembre 2018... en attendant, au travail ! Avis aux volontaires loossois. ■

L'IFSTTAR, QU'EST-CE QUE C'EST ?

L'Institut français des sciences et technologies liées aux transports, à l'aménagement et aux réseaux (IFSTTAR) est un acteur de la recherche européenne né en 2011. C'est un établissement public à caractère scientifique et technologique, placé sous la tutelle conjointe du ministère de l'Environnement et du ministère de l'enseignement supérieur et de la recherche. L'IFSTTAR possède six sites sur le territoire français, dont un à Lille – Villeneuve-d'Ascq. Ses missions : réaliser ou faire réaliser des recherches, dans les domaines du génie urbain, du génie civil et des matériaux de construction, des risques naturels, de la mobilité des personnes et des biens, des systèmes et des moyens de transports et de leur sécurité, des infrastructures, de leurs usages et de leurs impacts, considérés des points de vue technique, économique, social, sanitaire, énergétique, environnemental et humain.

Un blog pour suivre le projet

Dès le début de son projet sur le terrain, en avril, Claire Tollis a mis en place un blog sur lequel elle postera des articles sur l'évolution des recherches. Avec Alexis, son stagiaire, ils alimenteront le blog au fur et à mesure. « *Il s'agit d'informer les habitants, de garder une trace des idées qui émergent et de valoriser les habitants.* »

C'est aussi par ce biais que ces derniers peuvent entrer en contact avec la chercheuse, commenter ses posts, donner de nouvelles idées. « *Tout le monde est légitime à se prononcer, à parti-*

ciper pour fabriquer des solutions. Tout le monde a des savoir-faire qu'on peut mettre à contribution, note Claire Tollis. *Pour faire avancer les choses, il suffit de la solidarité, par exemple en acceptant d'amener à pied les enfants des autres à l'école... »*

Un seul mot d'ordre pour la chercheuse : l'action. « *Le changement par l'action touchera plus de monde qu'une réflexion sur des possibles actions. C'est en mettant la main à la pâte qu'on est concret.* » ■ **A. H.**

Adresse du blog : <https://clairetollis.wordpress.com>



La chercheuse alimentera un blog tout au long des recherches.

La dépendance à la voiture sur notre territoire est-elle une fatalité ?

L'objectif des assises de la mobilité qui ont fait halte à Loos-en-Gohelle ? Écouter le quotidien et les besoins de la population pour élaborer la loi d'orientation des mobilités début 2018. Pour l'occasion, les habitudes de déplacement de Loos-en-Gohelle, la périurbaine, ont été passées au crible d'une chercheuse.

PAR HERVÉ NAUDOT
lens@lavoixdunord.fr

BASSIN MINIER.

1 L'État des lieux

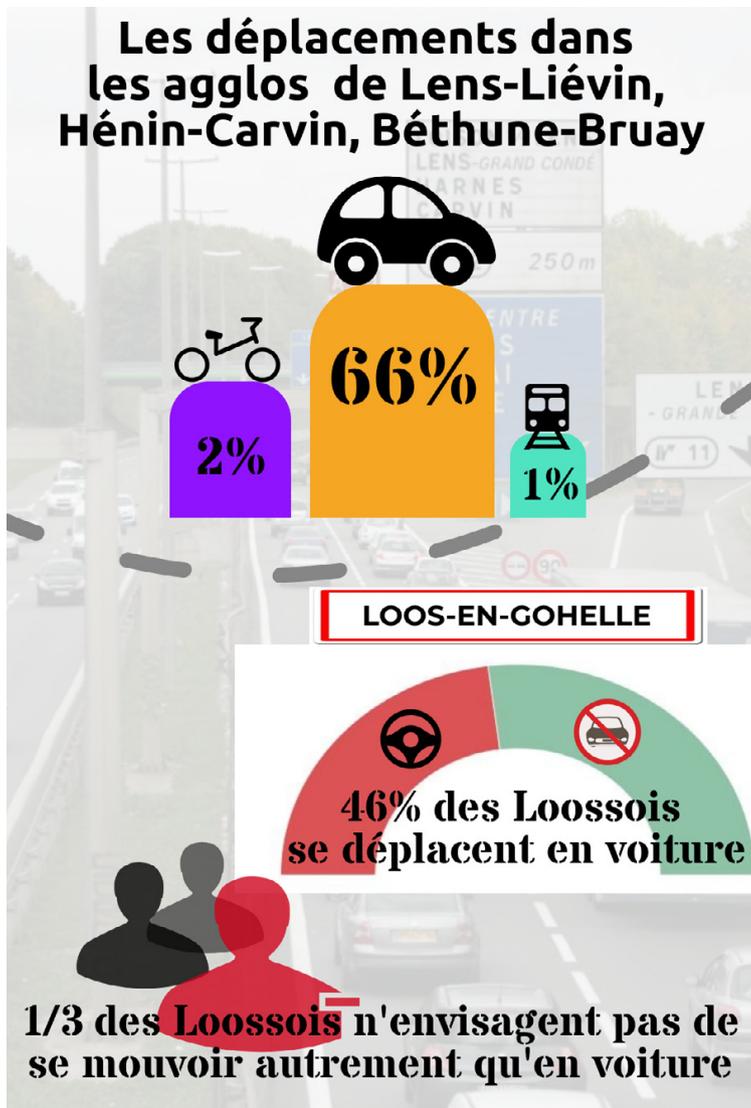
Comment se déplace-t-on sur le territoire ? Premier constat : l'ex-bassin minier ne répond pas au schéma classique de la grosse ville centre avec sa périphérie. Ici, se déploie un réseau de villes moyennes. Et cela influe sur la mobilité des habitants. Une enquête statistique récente a servi de base pour introduire les débats, jeudi soir à la base 11/19, conduits sous l'autorité du préfet du Pas-de-Calais et du sous-préfet d'arrondissement.

Les agglomérations de Béthune-Bruay, Lens-Liévin, Hénin-Carvin regroupent 650 000 habitants qui réalisent 2,3 millions de déplacements par jour. Impressionnant ! Voilà qui donne une moyenne de 3,72 déplacements par jour et par personne avec une majorité de déplacements dits de proximité. Traduction : neuf déplacements sur dix se font au sein même des trois agglomérations. Et un déplacement sur deux fait moins de 3 km !

« L'atelier a été nourri des lumières de Claire Tollis, chercheuse à l'Institut français des sciences et technologies.

2 Comment les gens se déplacent-ils ?

Sans surprise, la voiture tient le haut du pavé (66 % des déplacements!). Suivent le bus (3 %), le vélo (2 %) et le train (1 %). Toutes choses égales par ailleurs, en métropole lilloise, 57 % des transports se font en voiture. L'atelier a été nourri des lumières de Claire Tollis, chercheuse à l'Institut français des sciences et technologies liées aux transports, à l'aménagement et aux réseaux (IFSTTAR), qui a placé la focale sur la commune de Loos-en-Gohelle, considérée comme emblématique de la com-



INFOGRAPHIE PIKTOCHART

mune périurbaine. Ni ville, ni campagne en somme. Depuis juin, la jeune femme se balade en ville pour établir un diagnostic des modes de transport et a réalisé un questionnaire à l'échelle de la commune. Ce qu'elle constate ? « Il n'y a pas vraiment une seule ville mais trois villes. On a un système en archipel qui fait qu'on a plusieurs petites villes parfois disjointes de plusieurs kilomètres. Entre la cité Belgique et le centre-ville de Loos, on a 3,5 km. On a 46 % de la population qui se déplace en voiture, même pour les petites courses. » Exemple du tout voiture : la congestion aux abords des écoles, le matin pour emmener les enfants en classe et le soir pour les chercher. Ce qui n'est hé-

las pas vrai qu'à Loos...

3 Verre à moitié plein ou à moitié vide ?

Pourquoi tant d'amour pour l'auto ? Par facilité, par culture ? Oui mais pas seulement. « Évidemment, la voiture, c'est la rapidité, la liberté et le confort, souligne la chercheuse. Ce sont donc des valeurs essentielles pour les gens et si on invente de nouvelles façons de se déplacer, il faut qu'elles apportent de la rapidité, de la liberté, du confort. » Bonne nouvelle : un quart des Loosois interrogés se dit partant pour moins utiliser sa voiture. La mauvaise : un tiers (32%) estime que « ce n'est pas envisageable en l'état ». L'arrivée du BHNS doit remédier à cette perception. ■

La voiture? « On n'a pas d'autre solution! »

La parole des habitants - très attendue - n'a pas manqué de se libérer lors des divers ateliers autour des thématiques du transport. « Pourquoi on prend la voiture à votre avis ? Parce qu'il n'y a pas d'autres solutions ! », tonnaient une Liévoise participant à l'atelier mobilité. Bien qu'ils le déplorent souvent, la voiture reste pour la majorité des habitants du secteur le moyen le plus sûr de se rendre d'un point A à un point B sur le territoire. Le vélo ? « Il y a tellement d'endroits peu ou pas éclairés, des voitures stationnées des deux côtés du trottoir qui gênent, ça n'est absolument pas sécurisé. »

D'une façon plus générale, « il faut réviser à tout prix le maillage territorial, observait un habitant de Givenchy-en-Gohelle. Est-ce que les besoins des usagers en 2017 sont les mêmes que ceux d'il y a vingt ou même dix ans ? Évidemment non ! » Autre difficulté majeure : les trains ! « Il y a un problème de fréquence et de capacité des trains. » ■



WEEK-END ANTIDOULEUR

à Lens

RAPPEL

Vous souffrez de

douleurs chroniques de type FIBROMYALGIE, ARTHROSE, MAUX DE DOS

Testez la thérapie par andulation et soulagez durablement vos douleurs.

23, 24, 25 novembre LENS

Hôtel Campanile

282, route de La Bassée - 62300 Lens

de 10h à 18h

- ✓ Accueil professionnel et analyse des douleurs
 - ✓ Test gratuit d'une thérapie sans médicaments
- 20 programmes au choix - Résultat en 15 minutes

RÉSERVATION

Nombre de rendez-vous limité

RÉSERVEZ VITE!

Tél. 05 34 66 91 43

Mail: info@hhp.fr

Organisé par :



HHP France - 31250 Revel - 513 259 481 rcs Toulouse