

# **Développement du transport pour les jeunes dans les espaces ruraux**

-

## **Le cas du Gers**

Horton-Thomasson Eleanor – M1 APTER  
Responsable pédagogique : Mélanie Gambino – Maître de stage : Sylvie Sonnevile  
Année universitaire 2020-2021

## Sommaire

Remerciements.....	p.3
Introduction.....	p.4
Première partie - une étude de cas sur le Gers qui s’inscrit dans une problématique plus générale de difficultés de mobilité des jeunes dans les espaces ruraux.....	p.9
Deuxième partie – Une étude centrée sur la parole des jeunes gersois, sur leurs besoins particuliers en termes de mobilité.....	p.25
Conclusion.....	p.49
Bibliographie.....	p.52
Annexes.....	p.58

## **Remerciements**

Je souhaite remercier tout d'abord Sylvie SONNEVILLE, chef de service au service Sport et Jeunesse du Conseil Départemental du Gers, qui m'a chaleureusement accueillie au sein de son service, et l'entièreté des agents aux côtés de qui j'ai pu travailler pendant mes trois mois de stage. Je remercie tout particulièrement Bernadette BIRAN pour ses conseils précieux et sa relecture de mon rapport.

Je remercie ensuite Mélanie GAMBINO pour ses relectures, ses conseils et son suivi général pendant la rédaction de mon mémoire.

Enfin, je remercie l'intégralité des jeunes qui ont accepté de participer à mon étude, que ce soit en répondant au questionnaire ou en échangeant directement avec moi sur la question des mobilités. Cette étude n'aurait aucune valeur sans leur implication.

## Introduction

La mobilité est aujourd'hui, plus que jamais un sujet d'actualité. Dans une société où parcourir des dizaines de kilomètres pour aller travailler, et des centaines de kilomètres pour partir en vacances est devenu anodin, la mobilité est au coeur de nombreuses problématiques - environnementales et sociétales parmi d'autres - et qui affectent toutes les catégories d'individus. En effet, l'accélération de nos modes de vie et la contraction de l'espace-temps, c'est-à-dire la diminution du temps de déplacement d'un individu pour une même distance donnée, changent notre façon de vivre. D'après Jean VIARD, « L'accélération et la productivité du moindre moment de nos vies sont devenues des enjeux essentiels, du moins pour la majorité d'entre nous. » (Viard, 2019).

A l'échelle nationale, les politiques publiques doivent faire face à de nombreux enjeux concernant les jeunes (baisse des inégalités entre jeunes, augmentation des opportunités pour tous...). Les jeunes des espaces ruraux portent à eux-seuls un certain nombre d'enjeux, notamment liés à un certain isolement qui rend difficile l'insertion sociale. Cet isolement est dû à la « distance culturelle et éducative par rapport à la ville, ses lieux de formation et de culture, ses opportunités d'ascension sociale. » (Renahy, 2010). Dans ce sens, l'accompagnement des jeunes dans leur éducation citoyenne, la promotion du bien vivre ensemble, l'amélioration du cadre de vie, l'aide à la mobilité (y compris à l'international), et l'aide à l'accès à la formation et à l'enseignement supérieur sont, pour tous les territoires, et notamment pour les espaces ruraux, des enjeux clés. D'après C. DANSAC, S. RUEL et C. VACHÉE (2020), les jeunes des espaces ruraux ne sont pas toujours pris en compte par les politiques publiques, car ils ne considèrent pas que ces jeunes voudraient rester sur le territoire et qu'ils préféreraient partir pour la formation et l'emploi, alors que cela n'est pas toujours le cas. Ces jeunes deviennent de fait « invisibles » aux yeux des politiques. D'après l'Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale, l'invisibilité se définit par : « un ensemble de processus, où interviennent des acteurs multiples, par lesquels un déni de reconnaissance des personnes aux divers niveaux de leur existence sociale peut affecter la profondeur, la durée et l'évolution de situations de pauvreté et d'exclusion. ».

Ce mémoire porte plus précisément sur le thème de la mobilité des jeunes dans les espaces ruraux, catégorie d'individus qui connaît des difficultés de mobilité et qui passe souvent à travers les mailles du filet des politiques publiques en matière de transports. Il s'appuie sur un travail effectué en stage au Conseil Départemental du Gers.

Le sujet de ce travail est ainsi axé sur les difficultés de mobilité auxquelles font face les jeunes gersois et sur la proposition de solutions pour y remédier.

La thématique de la mobilité est aujourd'hui au devant de la scène, avec la Loi d'Orientation des Mobilités – dite LOM. Cette loi, promulguée le 24 décembre 2019, a pour objectifs d'investir dans la mobilité du quotidien, d'encourager les nouvelles mobilités et d'encourager les mobilités propres. Plus généralement, elle a pour but de rendre la mobilité accessible au plus grand nombre et vise à « rayer de la carte de France les zones blanches qui nourrissent des fractures territoriales et sociales » (Arensonas, 2020). Pour ce faire, elle donne aux Communautés de communes des territoires peu denses la possibilité de s'emparer de la compétence « mobilité », et ainsi de devenir Autorité Organisatrice de Mobilité (AOM). A défaut, c'est la Région qui s'approprie cette compétence.

Avec cette loi, ressort ainsi l'importance de la mobilité, et tout particulièrement dans les espaces ruraux. La problématique de la mobilité des jeunes dans les espaces ruraux est une problématique à part entière, comme le montre le rapport de la Commission Insertion des Jeunes de 2019 : « 68,5 % des jeunes habitant en milieu rural pensent qu'ils pourraient répondre à plus d'offres de formation ou d'emploi s'ils n'avaient pas de problème pour se déplacer ; 37 % ont dû refuser un travail ou une formation car ils ne pouvaient pas s'y rendre ; 36 % pensent qu'ils risquent de perdre leur emploi s'ils perdent leur moyen de transport actuel ; 32 % n'ont pas pu assister à un entretien d'embauche ou dans une structure d'aide à la recherche d'emploi, faute de pouvoir s'y rendre et 21 % ont dû abandonner un travail ou une formation parce qu'il était trop compliqué de s'y rendre ; 59 % ne savent pas que des aides aux déplacements existent et 20 % bénéficient d'une aide pour leur déplacement, majoritairement des aides financières pour le permis ou l'achat d'un véhicule... » (Rapport de la Commission Insertion des Jeunes, 2019).

La LOM donnait le 31 mars 2021 comme date butoir pour la décision des Communautés de communes quant à leur appropriation ou non de la compétence « mobilité ». D'après l'enquête réalisée par l'Association des communautés de France (ADCF), la moitié des intercommunalités françaises ont voté pour la compétence « mobilité ». Ce n'est pas le cas, cependant, des Communautés de communes d'Occitanie ; Carole DELGA, présidente du Conseil régional d'Occitanie, ayant dénoncé dans cette démarche, le risque de détricotage du réseau de transport régional (Arensonas, 2021). Effectivement, lorsqu'une intercommunalité s'empare de la compétence mobilité, il lui revient la responsabilité de gérer l'ensemble des transports sur son territoire, la Région continuant à prendre en compte seulement les lignes inter-urbaines qui peuvent traverser le territoire en question. Ceci risque ainsi d'entraîner une certaine discordance entre les réseaux de transport des différentes intercommunalités si elles décidaient de s'approprier cette compétence.

La mobilité est aussi une problématique qui a émergé au niveau régional, avec notamment une tentative de la part de la région Occitanie de rendre les moyens de transports existants plus accessibles, aux jeunes notamment, en mettant en place un dispositif de gratuité des trajets en train par exemple.

A l'échelle départementale, la mobilité est une difficulté qui a été exprimée directement par les jeunes. En effet, deux études ont fait ressortir la mobilité comme un point faible du département. La première est un diagnostic de la jeunesse gersoise, réalisé par le sociologue François-Xavier MERRIEN en 2018, à la demande de la CAF (Caisse d'Allocations Familiales), diagnostic réalisé grâce à un questionnaire ayant obtenu 740 réponses de jeunes gersois, et grâce à des entretiens (Merrien, 2018). Le second est un bilan réalisé à la suite d'un projet de Conseil Départemental de la Jeunesse, regroupant des jeunes gersois âgés de 12 à 28 ans, bilan qui a été rédigé par le sociologue M. MERRIEN (Merrien, 2018). De ces deux études sont ressortis des avantages et des inconvénients à être un jeune vivant sur le territoire gersois. En ce qui concerne les points forts, 57 % des jeunes sont heureux de vivre dans le Gers ; ils ont une forte autochtonie ; 89 % pratiquent une activité sportive ; 55 % des jeunes gersois sont engagés ; ils accordent une très grande importance au « respect » et au tri des déchets ; le cadre de vie est apprécié et les produits locaux sont faciles d'accès (Merrien, 2018). Ces points forts sont contrebalancés par des points faibles, à savoir : il existe une très grande difficulté de mobilité ; les jeunes gersois pratiquent très peu d'activités culturelles ; 45 % d'entre eux ont connu le racket ou le harcèlement ; 58 % ont connu le harcèlement moral à l'école ; lorsqu'un jeune reste dans le Gers, deux en partent ; il existe des difficultés d'accessibilité financière aux offres sportives et culturelles et la répartition est inégale sur le territoire ; il faudrait améliorer la communication sur les offres sportives, culturelles et d'information générale ; il y a un manque de diversité des lieux de rencontres et un cloisonnement des cultures ; les jeunes manquent de connaissances sur les possibilités de s'engager (Merrien 2018).

Les difficultés de mobilité ressortent ainsi comme point faible majeur pour un jeune vivant dans le Gers, point faible qui peut avoir des conséquences sur le vécu du jeune sur le territoire.

La problématique qui est donc posée dans ce mémoire est la suivante : comment mettre en place un système de transports qui permette aux jeunes des espaces ruraux de s'approprier la « compétence mobilité », ou autrement dit la « capacité de se déplacer », devenue aujourd'hui une obligation (Orfeuill et Ripoll, 2015) ?

Comme mentionné précédemment, ce mémoire porte sur une étude effectuée lors d'un stage réalisé au Conseil Départemental du Gers, dans le service Sport et Jeunesse, et plus précisément au sein de la mission jeunesse. Au sein de ce service, trois pôles se distinguent : le pôle développement sportif, la mission jeunesse, et le pôle sports de nature. La politique du pôle développement sportif a pour objectif de favoriser l'éducation au sport, l'engagement et le développement associatif en milieu rural, et se divise en deux grands axes, à savoir les aides financières, et l'accompagnement, l'ingénierie. Les aides financières sont destinées à trois types de public : les collèges, les Comités Départementaux et les clubs sportifs. L'accompagnement et l'ingénierie visent à favoriser la coopération entre les différents organismes sportifs, toujours dans le but d'encourager les jeunes à pratiquer une ou plusieurs activités sportives. La politique du pôle sports de nature a, quant à elle, pour objectif de promouvoir le département du Gers à travers des pratiques sportives dans des lieux naturels et préservés. Ce pôle est ainsi axé sur la création de lieux de pratiques et d'événements sportifs tels que la randonnée, le VTT, le canoë-kayak.... Il vise à accompagner les différents acteurs des sports de nature, et à encourager la pratique de ces activités.

Enfin, la mission jeunesse, au sein duquel s'est réalisé ce stage, se charge de tout ce qui a trait à la jeunesse de manière plus globale (projets Erasmus, aides financières pour partir en séjour en centre de vacances, projets autour de la citoyenneté...).

Chaque mission porte ses propres politiques, ses propres plans d'actions, mais cela n'exclut pas de potentiels croisements entre ces derniers.

En ce qui concerne la mission jeunesse, un plan départemental 2020-2030 a été voté en 2019, avec pour projet principal de « favoriser le bien vivre des jeunes dans le territoire gersois et développer leur sens de la citoyenneté ». Ce plan est issu des deux études précédemment mentionnées (celle menée par le sociologue François-Xavier MERRIEN, sur demande de la CAF, et le bilan réalisé à la suite d'un projet de Conseil Départemental de la Jeunesse). En ont découlé cinq orientations générales : accompagner le jeune dans son éducation citoyenne et son engagement citoyen ; promouvoir le bien vivre ensemble ; améliorer le cadre de vie des jeunes gersois et renforcer l'attractivité du Gers ; favoriser la mobilité des jeunes y compris à l'international ; favoriser l'accès à la formation et à l'enseignement supérieur. Chaque orientation est déclinée en axes, eux-mêmes déclinés en actions (voir annexe 1).

Ainsi, au cours de ce stage, bien que travaillant principalement sur la question de la mobilité, j'ai aussi pu participer à l'élaboration d'un projet Erasmus+, à des réunions concernant la mise en place d'une application numérique regroupant les informations du département, ainsi qu'à un projet de résidence de journaliste au sein d'un collègue.

Concernant le projet Erasmus+, j'ai notamment eu l'occasion d'assurer la traduction en anglais de la première réunion regroupant l'ensemble des partenaires du projet (Français, Italiens, Tchèques et Géorgiens), ainsi que la traduction d'un communiqué de presse concernant la Route européenne d'Artagnan, certifiée « Itinéraire Culturel du Conseil de l'Europe » (voir annexe 2).

Ce mémoire porte donc sur la question de la mobilité des jeunes dans les espaces ruraux, et plus particulièrement sur le développement du transport pour les jeunes dans le Gers.

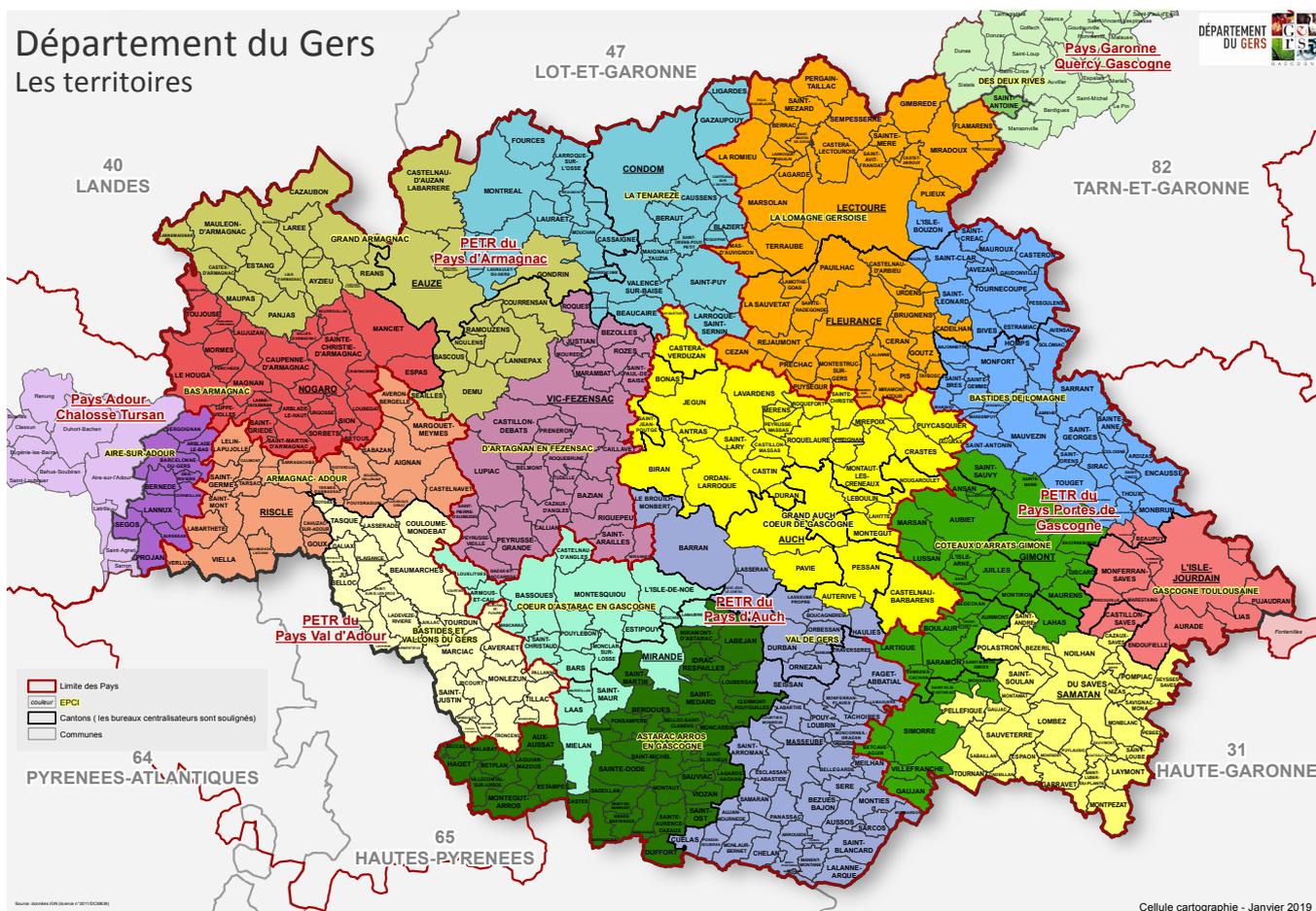
Une première partie est consacrée à la présentation de l'étude de cas du Gers, étude de cas qui s'inscrit dans une problématique plus large de difficultés de mobilité des jeunes dans les espaces ruraux.

Dans un second temps sont présentés les résultats de l'étude menée pendant les trois mois de stage, étude centrée sur les difficultés de mobilité des jeunes gersois.

# Première partie – une étude de cas sur le Gers qui s’inscrit dans une problématique plus générale de difficultés de mobilité des jeunes dans les espaces ruraux

## 1 – Le Gers, un territoire rural dans lequel les jeunes font face à de nombreuses conséquences du fait de difficultés de mobilité, comparables aux espaces ruraux de manière générale

Le Gers est un département qui peut être qualifié de majoritairement rural, situé dans la région Occitanie. La préfecture, Auch, comptait en 2017 une population de 21 935 habitants, dont 3 882 jeunes âgés de 15 à 29 ans. Le département du Gers dans son entièreté, comptait, en 2017, 191 091 habitants, 24 220 d’entre eux étant âgés de 15 à 29 ans, soit 12,7 % de la population totale du Gers (chiffres INSEE). La population gersoise connaît une croissance continue depuis 1999. Ce département compte 15 intercommunalités, pour un total de 463 communes.



Carte 1 – Les territoires du département du Gers - Source : Conseil Départemental du Gers

Les deux études, mentionnées précédemment, qui ont été menées auprès des jeunes et qui ont servi à définir le plan d'actions pour la politique jeunesse, ont identifié des points forts et des points faibles du territoire gersois en ce qui concerne la jeunesse, points qui ont été cités précédemment. Ainsi, « les jeunes fréquentent très peu les activités culturelles pour deux raisons : offre faible et difficultés d'accès », « les jeunes sont isolés » et « il y a des difficultés de mobilité ». (Merrien, 2018). Ces trois observations sont liées. La faible fréquentation des activités culturelles et l'isolement des jeunes peuvent tout deux être expliqués par les difficultés de mobilité.

Les difficultés de mobilité et leurs conséquences ne sont pas propres au territoire gersois, mais s'inscrivent plus largement dans des difficultés qui touchent les jeunes des espaces ruraux de manière générale. Yaëlle AMSELLEM-MAINGUY l'illustre bien dans son ouvrage *Les filles du coin, vivre et grandir en milieu rural* (2021), « Dès l'adolescence, le manque de transports en commun est un problème, alors que tout impose de se déplacer : les cours, les loisirs, les amies qui ne sont plus seulement les voisines du village... Or elles n'ont pas toujours les moyens matériels et financiers pour organiser des « virées » les unes chez les autres au fur et à mesure que leur réseau de sociabilité s'étend. » (Amsellem-Mainguy, 2021).

A travers les analyses réalisées, mais aussi à travers de multiples lectures scientifiques, telles que l'article de C.DANSAC, S.RUEL et C.VACHÉE, « Invisibilité des jeunes en milieu rural, comment les « jeunes sans cité » « s'en sortent » ? (2020), ou encore l'article de F. ESCAFFRE, M. GAMBINO et L. ROUGÉ, « Les jeunes dans les espaces de faible densité : d'une expérience de l'autonomie au risque de la « captivité » » (2008) un certain nombre de conséquences des difficultés de mobilité ont pu être identifiées.

Les deux conséquences qui ressortent le plus dans les ouvrages et articles scientifiques sont les difficultés d'accès à la formation et à l'emploi. En effet, les jeunes dans les espaces ruraux, étant souvent éloignés de leur lieu, ou potentiel lieu de formation ou d'emploi, sont obligés de s'approprier la compétence mobilité pour pouvoir y accéder. Certains peuvent être contraints de faire des choix selon l'offre de transports disponible, et d'autres peuvent faire face à des contraintes importantes (partir tôt le matin et rentrer tard le soir selon les horaires de bus par exemple). Dans les espaces ruraux, cette compétence passe principalement par la détention du permis de conduire et d'une voiture, ou du moins du permis AM (anciennement BSR – Brevet de Sécurité Routière) et d'une moto ou scooter 50 cm<sup>3</sup>. A noter que ce dernier mode de transport n'est pas toujours adapté dans ce type de département, beaucoup de déplacements nécessitant un kilométrage assez important. De plus, les routes sont souvent des départementales ou des nationales sur lesquelles les automobilistes roulent à des vitesses assez élevées (limitation 80 km/h).

Ensuite, ressort une difficulté d'accès à un certain nombre d'infrastructures : sportives, culturelles, de santé, socio-éducatives. Souvent, du fait de l'impérative fréquentation des structures de santé et d'animation socio-éducative, une solution de mobilité, même contraignante, est trouvée. Cependant, les infrastructures sportives et culturelles, considérées plutôt comme des loisirs et donc « non-essentiels », font souvent l'objet d'une impasse au niveau de la fréquentation, et notamment de la part des jeunes. Pourtant, participer à des activités et fréquenter des infrastructures locales sont des éléments décisifs dans la construction de l'individu. Ceci est démontré par Nicolas RENAHY, dans son ouvrage *Les gars du coin* (2010), dans lequel il remarque qu'« un club de football constitue ainsi une instance de socialisation d'une partie de la jeunesse masculine. [...] le collectif contribue à structurer l'individu. » (Renahy, 2010).

Les difficultés de mobilité peuvent aussi constituer un frein à l'accès des instances de participations, qu'elles soient scolaires (être délégué et donc participer au conseil de classe par exemple), ou politiques. Ceci peut entraîner une certaine inégalité en termes d'opportunités de participation citoyenne et nous pouvons supposer, à terme, que cela peut entraîner un certain désintérêt pour ce milieu, pourtant essentiel au système démocratique dans lequel nous vivons.

Enfin, de manière plus générale, ces difficultés peuvent entraîner un certain sentiment d'exclusion pour le jeune, et des difficultés concernant son intégration socio-professionnelle, intégration d'autant plus importante qu'elle intervient à un moment clé : l'âge de transition entre enfant et jeune adulte. A cet âge, l'intégration socio-professionnelle est primordiale. En effet, pour certains ce sera l'âge du premier emploi, pour d'autres l'entrée dans l'enseignement supérieur. Mais pour tous il s'agit d'un âge où les groupes de pairs se forment de manière plus forte et plus durable. Les jeunes qui rentrent au collège (à l'âge de 11 ans pour la plupart), intègrent souvent des établissements qui se trouvent dans la ville la plus proche. Les jeunes des espaces ruraux perdent ainsi la proximité sociale dont ils ont l'habitude dans leur petite commune, ainsi que la familiarité villageoise. Ces jeunes vivent donc une rupture au niveau des relations avec leur pairs (Renahy, 2010). Ils rencontrent des jeunes venant d'autres villages, qu'ils n'ont pour l'instant pas eu l'occasion de fréquenter. Vient ensuite la transition du lycée. Un certain nombre de jeunes connaissent à ce moment là une transition en internat, les lycées se trouvant dans des villes encore plus éloignées que celles où se trouvaient le collège. Certaines Communautés de communes n'ont en effet aucun lycée sur leur territoire, ces élèves n'ont donc pas d'autres choix que de partir au lycée pour la semaine et ne rentrer chez leurs parents seulement le week-end. Pour certains, cette intégration en internat peut être vue comme une première prise d'indépendance vis-à-vis des parents et offre une première expérience d'autonomie, bien qu'étant encadrée et sécurisée.

Enfin, certains jeunes continuent en études supérieures, études qui se déroulent dans de grandes villes qui se trouvent souvent dans des départements voisins aux départements plus ruraux. A cette occasion, les jeunes ruraux découvrent un espace complètement différent de ce qu'ils ont connu jusque là, et un système de mobilité plus souple et complet que ce qui existe dans leur département d'origine.

Dans ce sens, certains auteurs scientifiques distinguent différentes relations qu'un jeune peut entretenir avec son territoire (Escaffre, Gambino et Rougé, 2008). Pour certains jeunes, les espaces ruraux de faible densité sont vécus comme des **pièges**, des espaces fermés. « Cette partie des jeunes apparaît également comme la moins bien scolarisée, subissant de fait une forte indétermination professionnelle. » (Escaffre, Gambino et Rougé, 2008). Ces jeunes se sentent ainsi enfermés sur leur territoire, et ne ressentent pas la possibilité d'en sortir. Une sorte de cercle vicieux se met en place : ces jeunes qui vivent leur territoire comme un piège rencontrent des difficultés pour accéder à la formation ou au stage de leur choix, ce qui limite en retour leurs perspectives professionnelles, ce qui ne fait qu'amplifier le sentiment d'enfermement sur leur territoire.

« Un second groupe de jeunes considère **l'isolement lié au lieu de vie comme un rempart contre les problèmes et un gage de qualité de vie**. [...] Les distances, l'isolement, le manque de services passent du statut de problème à celui de simples difficultés qu'il convient de contourner par des tactiques. » (Escaffre, Gambino et Rougé, 2008). Au contraire de la ville (qu'ils fréquentent), la campagne est un endroit sûr. « Ce groupe est surtout constitué de lycéens poursuivant des formations générales ou professionnelles ainsi que d'étudiants. » (Escaffre, Gambino et Rougé, 2008). Ainsi, l'étudiant qui part en semaine pour ses cours en établissement d'enseignement supérieur, revient au domicile familial le weekend pour profiter d'un cadre de vie agréable, loin des tourments de la ville. Un système de va-et-vient entre ville et campagne, entre lieu d'étude et domicile familial se met en place.

Enfin, certains jeunes se sentent **attachés aux territoires de faible densité et en retirent une plus-value**. « Ils se concentrent sur leur vie quotidienne et leur réussite personnelle dans l'espoir qu'elle puisse être bénéfique à la vie locale. ». Cette catégorie est dominée par les jeunes de 22 à 25 ans « bénéficiant d'une forte insertion dans des réseaux amicaux, professionnels et économiques. » (Escaffre, Gambino et Rougé, 2008). Ils s'adaptent, font des concessions, pour pouvoir vivre et travailler sur le territoire. Cette catégorie de jeunes fait preuve d'un fort attachement à l'espace rural, attachement qui se traduit par un fort investissement dans la vie locale.

Enfin, « les territoires de faible densité qu'ils soient ruraux ou périurbains, apparaissent donc porteurs pour les jeunes de potentialités de réalisation personnelle mais aussi d'un risque important de marginalisation. [...] Les mobilités en particulier, c'est-à-dire les manières de maîtriser la distance, apparaissent comme un enjeu de première importance influençant directement les sociabilités des jeunes mais aussi leur rapport aux études ou à l'emploi. » (Escaffre, Gambino et Rougé, 2008).

## 2 – Une jeunesse rurale qui doit s'approprier la compétence mobilité

Avant de réaliser une quelconque analyse, il est important de définir les termes qui sont employés tout au long de ce mémoire.

Tout d'abord, ce mémoire porte sur les « **jeunes** », mais qu'entendons-nous par là ? Un individu désigné comme « jeune » peut autant faire partie de la catégorie des « adolescents », que des « jeunes adultes », voire des « jeunes parents ». Etre jeune marque un double passage, à savoir celui de l'école à la vie professionnelle, et celui de la famille d'origine à la nouvelle famille. Ce processus peut suivre une trajectoire linéaire, mais peut aussi faire l'objet d'exceptions, telles que pour le jeune qui rentre chez ses parents le temps de trouver son premier emploi.

Au sein des services Sport et Jeunesse des Conseils Départementaux, est considéré comme jeune un individu âgé de 11 à 24 ans. L'étude qui suit se centre sur la tranche d'âge 14-20 ans, et ce pour plusieurs raisons. Avant 14 ans, les parents s'occupent beaucoup des déplacements de leurs enfants, pour des raisons de sécurité et de faisabilité notamment. A partir de 14 ans, les jeunes commencent à ressentir un besoin d'indépendance plus fort, mais sont encore trop jeunes pour accéder au permis de conduire. Le permis AM est accessible à partir de 14 ans, mais le Gers étant un territoire rural ce mode de transport peut sembler inadapté. De plus, d'un point de vue financier, ce n'est pas une possibilité offerte à tous les jeunes.

A 18 ans, les jeunes peuvent accéder au permis de conduire, mais, une fois de plus, pour des questions financières entre autres, tous les jeunes n'ont pas cette possibilité. Pourtant, 18 ans est un âge de grands changements pour beaucoup de jeunes, étant l'âge auquel ils peuvent accéder à la formation ou à l'emploi, ainsi qu'au droit de vote. Ainsi, c'est un moment de la vie où l'insertion socio-professionnelle est très importante, et où la question de la mobilité peut continuer à se poser.

Ce mémoire porte plus spécifiquement sur les **jeunes ruraux**, ce qui impose donc de différencier le rural et l'urbain. Le rapport du sénateur Olivier JACQUIN sur *les mobilités dans les espaces peu denses en 2040*, nous permet d'appréhender le type de territoire sur lequel porte ce mémoire. En effet, le sénateur combine densité et distinction entre rural et urbain pour définir plusieurs types de territoire. L'INSEE distingue quatre niveaux de densité, à savoir les communes densément peuplées, les communes de catégorie intermédiaire, les communes peu denses, et les communes très peu denses. Les communes peu denses et très peu denses « couvrent 90 % du territoire national et accueillent un tiers des habitants de notre pays. » (Jacquin, 2021). Cependant, l'analyse par la densité ne permet pas de cerner totalement les caractéristiques d'un territoire. Une distinction entre rural et urbain est en effet nécessaire.

Ainsi, d'après les cartes présentées dans le rapport de M. Olivier JACQUIN, le Gers est majoritairement constitué de communes peu denses et très peu denses, à l'exception de la ville d'Auch qui est une commune de catégorie intermédiaire. De plus, le Gers semble être constitué majoritairement de « campagnes vieilles à très faible densité et sous faible influence urbaine. » (Jacquin, 2021) (voir annexes 3 et 4).

Ensuite, ce mémoire portant sur les thèmes du **transport** et de la **mobilité**, il est important de distinguer ces deux notions, souvent employées de manières diverses selon les auteurs. Le dictionnaire Le Larousse définit le **transport** de la manière suivante : « Action ou manière de transporter, de porter d'un lieu dans un autre. ». Ceci peut ainsi mener à la notion de « moyens de transport » qui désigne le train, tout comme le bus, l'avion, la voiture, le vélo....

La **mobilité**, quant à elle, désigne au sens large « la *capacité qu'ont les individus de construire la vie qu'ils souhaitent vivre*, et qui suppose, entre autres, des changements et des mouvements, voulus ou subis, dans l'espace physique et dans l'espace social, pour accéder aux ressources dont ils ont besoin. » (Orfeuil et Ripoll, 2015). Dans les sciences sociales, la mobilité peut être déclinée de plusieurs façons. La **mobilité sociale** par exemple « mesure la capacité qu'ont les individus à occuper dans la société une place indépendamment de leur genre, de leurs origines sociales, ethniques, géographiques ou autres. » (Orfeuil et Ripoll, 2015). La **mobilité résidentielle**, quant à elle, est « liée aux volontés ou capacités à changer de lieu de résidence pour construire la vie que l'on souhaite et saisir des opportunités d'ascension sociale, ou pour éviter de se laisser enfermer dans une trappe à pauvreté si un territoire est promis à une crise économique durable. » (Orfeuil et Ripoll, 2015). Enfin, la **mobilité quotidienne**, dont il est plutôt question dans ce mémoire, désigne les déplacements qu'un individu doit effectuer au quotidien pour accéder à son emploi, sa formation, ou à toute autre activité de la vie quotidienne. Ce mémoire porte plus spécifiquement sur cette mobilité quotidienne car c'est cette dernière qui affecte les jeunes dans leur vie de tous les jours, et qui peut constituer un frein face à leur intégration.

Pour Orfeuil et Ripoll (2015), quatre **facteurs différents peuvent expliquer les difficultés de mobilité** : la position dans le cycle de vie (l'âge notamment), la localisation résidentielle (rurale, périurbaine, urbaine), la position des ménages dans l'espace social et culturel, et l'accès aux modes de transport tant individuels que collectifs. D'autres facteurs peuvent aussi être mentionnés tels que le manque d'information / de communication, le coût trop élevé des transports, et le fait que la mobilité peut parfois faire l'objet d'une démarche anxieuse (lorsqu'on veut se rendre dans une grande ville par exemple).

Enfin, dans leur ouvrage *Accès et mobilités les nouvelles inégalités* (2015), Orfeuill et Ripoll relèvent le fait que la mobilité est aujourd'hui devenue une **obligation** dans nos vies quotidiennes. Un individu ne se déplace pas que pour le plaisir, mais parce qu'il a des contraintes sociales, professionnelles, etc. qui le contraignent à le faire. En parallèle, la **compétence mobilité** des individus ou, autrement dit, leur **capacité à être mobile**, croît depuis plusieurs décennies, notamment avec le développement des transports en commun et celui de l'automobile. Cependant, pour certaines catégories d'individus, répondre à cette obligation de mobilité n'est pas possible, faute de capacités de mobilité, de compétence de mobilité.

Ce mémoire porte ainsi sur l'une des catégories d'individus qui se heurte à cette **discordance entre obligation de mobilité et capacité de mobilité**, à savoir les **jeunes dans les espaces ruraux**. Plusieurs questionnements peuvent ainsi être soulevés. Quelles sont les difficultés de mobilité auxquelles font face les jeunes ruraux ? Quels sont les manques ? A quelles difficultés font face les jeunes à cause de ces difficultés de mobilité ? Quels dispositifs de mobilité seraient utiles pour ces jeunes et qui vaudraient ainsi la peine d'être mis en place ? Quelle est la faisabilité de la mise en place de ces dispositifs (notamment l'aspect financier) ? *In fine*, que permettrait la mise en place de ces dispositifs ? Une meilleure intégration socio-professionnelle des jeunes ruraux ? Une baisse du sentiment d'exclusion ? Une facilitation de l'accès à l'enseignement supérieur ?

Beaucoup de travaux portent sur les difficultés auxquelles font face ces jeunes en termes de mobilité, ce en quoi cela les entrave dans leur insertion sociale et professionnelle. Nous pouvons citer par exemple l'article de D. ANNE, J. LE GALLO et de Y. L'HORTY « Faciliter la mobilité quotidienne des jeunes éloignés de l'emploi : une évaluation expérimentale » (2020), ou encore l'ouvrage de O. GALLAND et Y. LAMBERT, *Les jeunes ruraux* (1993). Ce mémoire a, quant à lui, pour but de proposer des solutions concrètes, face à cette problématique qui affecte grand nombre de territoires français, et en allant au plus près de la population concernée.

Plusieurs hypothèses sont ainsi émises. La première porte sur le fait que les jeunes des milieux ruraux rencontrent bel et bien des difficultés en termes d'accès à l'emploi et à la formation à cause de problèmes de mobilité, ce qui mène à un désavantage quant à l'accès au monde professionnel. Deuxièmement, nous pouvons supposer que les jeunes des espaces ruraux rencontrent des difficultés pour pratiquer des activités sportives et de loisirs, et plus généralement des activités qui mènent à une socialisation. Ces jeunes souffrent par conséquent d'une certaine exclusion sociale, ou ressentent du moins un certain sentiment d'exclusion. Troisièmement, le coût des transports (tant collectifs qu'individuels) peut être considéré comme étant un frein à la mobilité pour les jeunes.

Les jeunes renoncent ainsi à un certain nombre de déplacements, ce qui peut, une fois de plus, mener à un sentiment d'exclusion. Quatrièmement, nous pouvons supposer que la mobilité des jeunes est freinée par un manque de communication sur l'offre de transports disponible sur le territoire. Les jeunes renoncent donc à certains déplacements à cause de ce manque d'informations. Ces informations peuvent concerner des horaires, des tarifs, des abonnements, des offres promotionnelles.... Dans un cinquième temps, la valorisation des dispositifs de transports existants (notamment le covoiturage), doit passer, sans doute, par un accompagnement des jeunes dans l'utilisation de ces dispositifs. Enfin, nous pouvons émettre l'hypothèse qu'aller dans une grande ville constitue une démarche anxiogène pour les jeunes dans les espaces ruraux. Ces hypothèses servent de base à l'analyse des pratiques de mobilité des jeunes gersois et des problèmes auxquels ils font face.

### 3 – Le Gers, un territoire déjà doté de plusieurs dispositifs de transports

Le département du Gers bénéficie de plusieurs moyens de transports : bus, trains, transports à la demande (TAD), transports scolaires, covoiturage..., ainsi que de plusieurs dispositifs d'aides financières. Pour cerner entièrement cette offre de transports, un diagnostic a été réalisé.

Tout d'abord, **onze lignes de bus** sillonnent le département. La ligne de bus qui compte le nombre de navettes par jour le plus élevé est la ligne Auch-Agen (ligne n°932), avec neuf navettes par jour. *A contrario*, les deux lignes qui comptent le moins de navettes par jour sont les lignes Condom-Nogaro (ligne n°952), et Lombez-l'Isle-Jourdain (ligne n°954). Toutes ces lignes connaissent une offre de navettes moindre en week-end et pendant les jours fériés, et beaucoup offrent, en semaine du moins, des horaires correspondants aux heures de pointe, et correspondants ainsi aux trajets domicile-travail. Ces lignes, avec leurs lieux de départ et d'arrivée, ainsi que le nombre de trajets quotidiens en semaine et en week-end / jours fériés, le nombre d'arrêts par parcours, et les heures du premier départ et du dernier départ en semaine sont présentées dans les tableaux en annexe (voir annexe 5).

Ces lignes de bus sont aujourd'hui gérées par la Région, et font l'objet d'un plafonnement de tarifs. En effet, à ce jour, un trajet en bus liO (lignes intermodales d'Occitanie) coûte entre 1,50€ et 2€. De plus, un abonnement mensuel jeunes existe, coûtant 20€, ainsi qu'un abonnement annuel jeunes affiché au prix de 195€.



Carte 2 - Le réseau régional de transport public – focus sur le Gers –  
 source : liO, service public Occitanie Transports

**LES TRANSPORTS RÉGIONAUX D'OCCITANIE**

- Relation desservie par des trains régionaux
- Service ferroviaire suspendu
- Ligne à Grande Vitesse
- Le Train Jaune
- Ligne d'autocar
- Ligne d'autocar saisonnière
- Communes desservies par des transports urbains
- Communes desservies par autocar
- Arrêts desservis par train régional - Gare - Halte
- Arrêts desservis par autocar et train
- Raccordement au réseau de tramway - de métro

Une ligne ferroviaire dessert aussi le département, à savoir la ligne Auch-Toulouse. Six trains partent tous les jours d'Auch à destination de Toulouse. A cela, se rajoutent cinq trains qui circulent en semaine (lundi à vendredi ou lundi à samedi), et un train qui circule les samedis, dimanches et jours fériés. Ce train est régional, et est concerné par un projet de gratuité des trains pour les jeunes, mené par la Région. La gratuité a pour but d'encourager les jeunes à utiliser les transports en commun dans une démarche éco-responsable. Ainsi, les cinq premiers aller-retours réalisés par le jeune pendant le mois lui seront facturés à -50 % du prix du billet. A partir du sixième trajet, le jeune voyage gratuitement. A partir du onzième, ses trajets sont crédités sur son « compte mobilité » pour lui permettre de voyager gratuitement le mois suivant.

Cette initiative est destinée aux jeunes âgés de 18 à 26 ans. Une phase expérimentale se déroule du 1<sup>er</sup> avril au 31 août 2021 avec pour objectif une généralisation du dispositif dès le 1<sup>er</sup> septembre 2021, si la phase expérimentale s'avère concluante.

Accueillant sur son territoire nombre de collèges et de lycées, les **transports scolaires** constituent aussi une part importante des offres de transport. Les transports scolaires sont aujourd'hui passés sous la compétence de la Région, mise à part le transport d'enfants en situation de handicap, transport qui est pris en charge par le Département. Le Département assure ainsi le remboursement des frais de déplacement, qu'il soit effectué avec un véhicule personnel ou avec un transporteur individuel exploité par une personne rémunérée (type taxi), dans le cas où l'enfant ne peut pas prendre les transports en commun à cause de son handicap. Cette aide est appelée « Allocation Individuelle de Transport » (AIT) et prend en charge totalement ou partiellement le transport de l'élève ou de l'étudiant.

Ensuite, le **transport à la demande (TAD)**, constitue lui aussi une offre de transport présente sur le territoire. Il est co-financé par la Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée et les Communautés de communes, SIVOM (Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple) et SIVU (Syndicat Intercommunal à Vocation Unique) des zones concernées. Les tarifs, les horaires et les points d'arrivée sont fixes, et une réservation au préalable est obligatoire. Son but est de favoriser la mobilité dans les zones rurales faiblement desservies par les transports en commun. Ils peuvent desservir un marché hebdomadaire, tout comme une gare, une clinique.... Le TAD est un transport public ouvert à tous les âges. Les TAD existent dans six Communautés de communes (CC) du Gers : en Bastide de Lomagne, à Condom, à la CC Armagnac-Adour, à la CC des Coteaux-Arrats Gimone, à la CC de Samatan-Gestes, ainsi que de la Lomagne Gersoise. Un TAD est aussi présent sur l'Agglomération d'Auch.

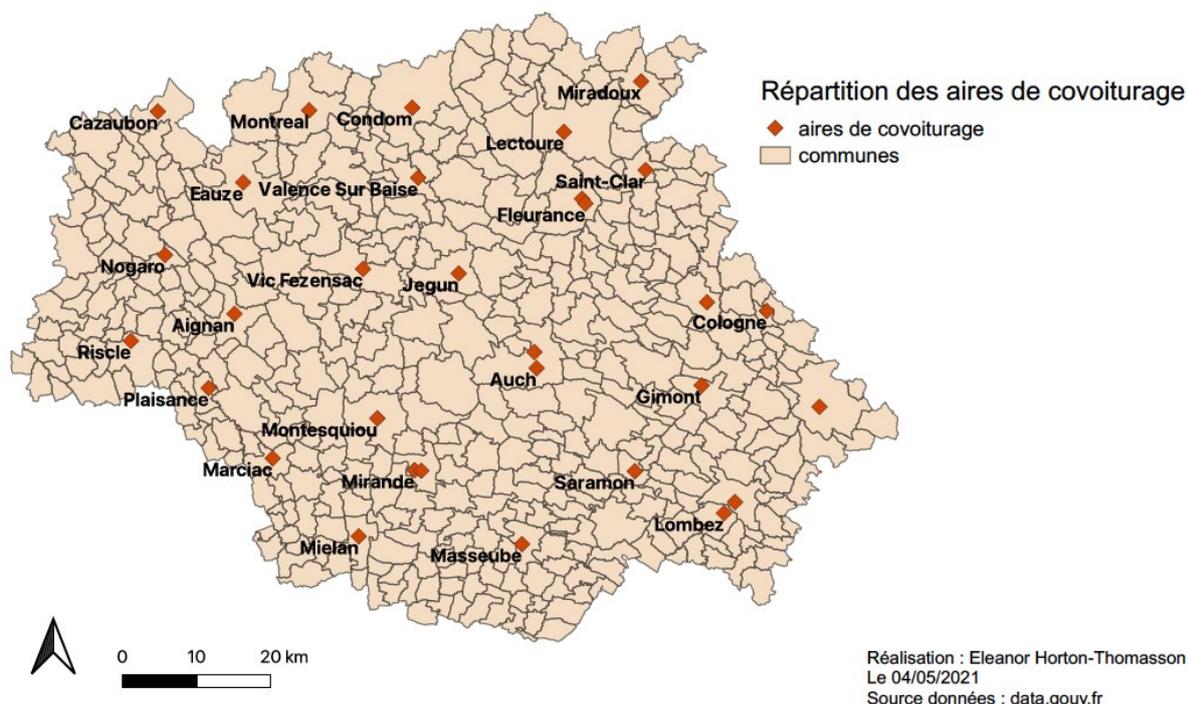
Dans un territoire où la voiture individuelle est fortement utilisée, le **covoiturage** est un outil essentiel à la mobilité. Le Pays Portes de Gascogne a adhéré, en juin 2019, pour le compte de 160 communes de l'est du Gers au « Rezo pouce ». L'objectif de ce dispositif est de rendre le covoiturage plus accessible et de faire en sorte qu'il se réalise dans un cadre de confiance et sécurisé. Au contraire de BlaBlaCar, « Rezo pouce » a pour objectif d'encourager le covoiturage au quotidien et entre voisins (trajets pour aller au travail, au lycée, aux sports, au cinéma, à la gare...). Il est même accessible aux adolescents à partir de 14 ans.

Cependant, du fait des élections, de la pandémie de la Covid-19, et de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), ce projet n'a pas pu, à ce jour, être complètement abouti en Pays Portes de Gascogne.

Il existe tout de même 31 aires de covoiturage sur l'ensemble du département, implantées sur des parkings déjà existants et qui servent de point de rendez-vous pour les covoitureurs dits « informels », ces covoitureurs pouvant être des collègues de travail par exemple. Ces aires de covoiturage ont été mises en place par le Département dans les années 2010.

Le covoiturage se pratique aussi beaucoup entre parents, en ce qui concerne les plus jeunes, pour amener les enfants à l'école ou à différentes activités, et entre amis ou connaissances concernant les jeunes plus âgés.

### Aires de covoiturage du Gers

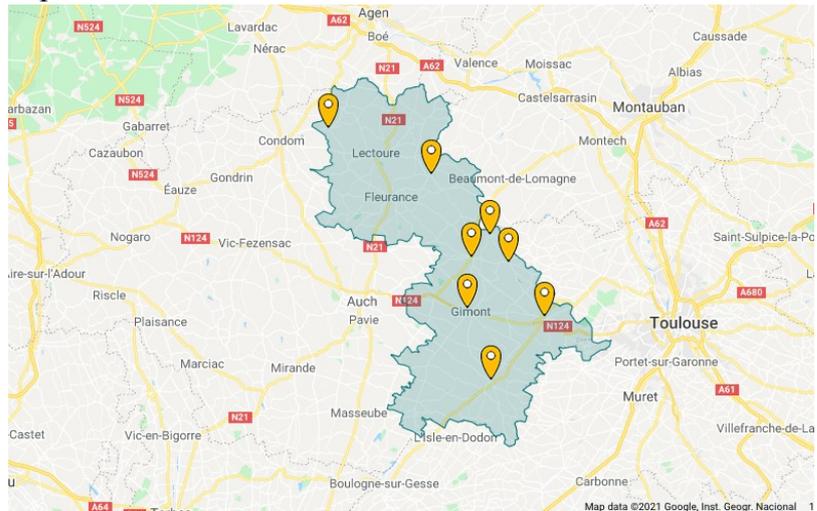


Carte 3 – Aires de covoiturage du Gers

Concernant les **mobilités douces**, ces dernières sont beaucoup orientées vers le tourisme, et plus précisément vers le *slow tourism*.

En Pays Portes de Gascogne, un dispositif de location de Vélos à Assistance Electrique (VAE) appelé « Vélos de Pays » a été mis en place pour favoriser ce *slow tourism*, mais aussi pour encourager les salariés des alentours à adopter un nouveau moyen de transport.

Huit points de location sont ainsi disponibles sur le territoire dans les communes suivantes : Mauvezin, Sarrant, Cologne, La Romieu, Saint Clar, Gimont, L'Isle-Jourdain et Samatan. Les prix de location varient de 18€ pour une demi-journée, à 100€ pour une semaine pendant juillet-août.



**Carte 4 – Points de location vélos en Pays Portes de Gascogne**  
Source : [paysportesdegascogne.com](http://paysportesdegascogne.com)

De plus, à Auch, il existe un Atelier du Vélo pour Tous, appelé « Accompagnement à la mobilité à vélo ». Ce dispositif propose des séances de « vélo-école » (une journée par semaine pendant deux mois), qui visent à accompagner les individus dans la bonne utilisation du vélo dans le cadre de la sécurité routière. Ce dispositif peut bénéficier à 40 individus, dont 20 qui bénéficient du RSA (Revenu de Solidarité Active).

Enfin, la gare d'Auch dispose de quatre accroches-vélos et la gare de l'Isle-Jourdain en dispose de dix pour les individus souhaitant laisser leur vélo à la gare.

Des **aides financières** à la mobilité sont aussi proposées à tous les gersois par différents partenaires. Il existe des tarifs préférentiels, cartes de réduction, abonnements pour le train notamment, précédemment mentionnés.

La commune de Nogaro, quant à elle, a mis en place un dispositif de « Bourse au permis ». C'est une aide destinée à 20 jeunes par an, âgés de 17 à 22 ans, et qui n'ont pas les ressources financières nécessaires pour se payer le permis de conduire. Cette aide financière est d'un montant de 500€ avec pour contrepartie 35 heures d'investissement du jeune dans une action de solidarité sur la commune. Ces actions peuvent se dérouler dans différents domaines : en Mairie, dans une cantine scolaire, dans le domaine de l'animation au sein de la structure du CLAN (Centre Social), au sein du service technique de la commune, à la bibliothèque, à la déchetterie SICTOM (Syndicat Intercommunal de Collecte et de Traitement des Ordures Ménagères), ou encore dans le domaine de la musique, dans un but de sensibiliser les jeunes sur différents domaines. A noter que ce dispositif connaît un très grand succès auprès des jeunes concernés.

Enfin, Pôle Emploi propose des aides à la mobilité et au déplacement à leurs membres remplissant un certain nombre de critères, pouvant s'appliquer en cas de reprise d'emploi, de formation, ou d'entretien d'embauche éloigné du domicile. Ces aides prennent la forme d'une certaine prise en charge des frais de déplacement, de repas et d'hébergement. De plus, Pôle Emploi peut offrir des aides à l'obtention du permis poids lourds, par exemple, si un inscrit souhaite devenir chauffeur poids lourds.

D'autres aides et accompagnements existent, notamment à destination des bénéficiaires du RSA (Revenu de Solidarité Active). Le projet « en route vers l'emploi », par exemple, mis en place par l'Agence 3i (Informer, Innover, Insérer), vise à accompagner les bénéficiaires du RSA dans l'obtention de leur permis de conduire, en proposant une pré-formation au code de la route.

Ce projet propose aussi un accompagnement dans le développement de l'autonomie dans le parcours d'insertion professionnelle. L'Agence 3i est une association créée en avril 1990 par une assistante sociale qui avait exercé ses fonctions au sein du Conseil Général de la Haute-Garonne. L'association est basée à Toulouse et met en œuvre et gère des dispositifs de formation et d'insertion pour le compte de collectivités territoriales (en fonction de leurs prérogatives), de l'État ou de leurs services déconcentrés. Depuis 2010, le développement de l'Agence 3i s'est accompagné de la création d'une antenne dans le département du Gers, à Auch.

Enfin, il ne faut pas omettre l'offre de transports présente sur la Communauté d'Agglomération du Grand Auch. Des navettes gratuites assurent une desserte continue entre la haute ville et la basse ville d'Auch.

Un réseau de bus comprenant 6 lignes assure un transport au sein du Grand Auch, Communauté d'Agglomération qui compte au total 34 communes. Enfin, un système de transport à la demande est aussi disponible sur le territoire, système qui fonctionne trois demi-journées par semaine.

Pour la suite, nous allons remobiliser ces dispositifs de transports qui sont déjà présents sur le territoire gersois et qui peuvent être valorisés de sorte à optimiser leur utilisation. Il en est de même pour les aides financières, notamment la Bourse au permis.

La problématique de la mobilité des jeunes est donc une problématique commune à beaucoup de territoires ruraux. Les conséquences de ces difficultés de mobilité ont déjà été étudiées par de nombreux scientifiques, qui mettent en avant notamment les difficultés pour les jeunes dans les espaces ruraux d'accéder à une formation ou un emploi.

Pour comprendre pleinement les facteurs explicatifs de ces difficultés de mobilité, il est important de réaliser un diagnostic territorial, spécifique à chaque territoire, et qui permet ainsi d'appréhender les points forts et les points faibles de ce dernier en matière de transports. C'est ce qui a été fait pour le département du Gers. Ainsi, il existe déjà un certain nombre de moyens de transport sur le territoire (bus, train, TAD, covoiturage...), mais certains ne sont pas utilisés de manière optimale. D'autres n'atteignent pas les territoires les plus reculés.

Pour comprendre pleinement les problèmes de mobilité auxquels font face les jeunes gersois, que ce soit des jeunes vivants en ville ou des jeunes vivants dans les campagnes les plus reculées, il est important d'aller récolter directement leur parole. C'est autour de cette réflexion qu'a été forgée la méthode de travail de cette étude, centrée autour de trois points, à savoir : les facteurs explicatifs des difficultés de mobilité, les conséquences des difficultés de mobilité, et les actions envisageables à mettre en place pour répondre à ces problèmes de mobilité.

La seconde partie de ce mémoire est ainsi dédiée à l'étude menée au cours des trois mois de stage au sein du Conseil Départemental du Gers. Elle explicite la méthode utilisée, les constats qui ont été faits et les actions qui peuvent être finalement envisagées.

## **Deuxième partie – Une étude centrée sur la parole des jeunes gersois, sur leurs besoins particuliers en termes de mobilité**

### **1 – Une méthodologie centrée sur la parole des jeunes**

La commande dont fait l'objet ce stage est constituée de plusieurs volets, à savoir : faire un point sur l'existant au niveau départemental ; faire un point sur les transports régionaux sur le département du Gers ; voir le « Rezo pouce » mis en place sur la Communauté de communes « Portes de Gascogne » ; chercher d'autres solutions dans d'autres départements (avantages, inconvénients, coûts) ; proposer des actions envisageables dans le Gers accompagnées d'une estimation financière.

Il est à noter qu'à la suite de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), du 24 décembre 2019, au 31 mars 2021 l'ensemble des Communautés de communes du Gers ont refusé la compétence mobilité, qui, de fait, reste compétence de la Région Occitanie.

Cette étude repose sur plusieurs étapes méthodologiques, réalisées pendant les trois mois de stage. Tout d'abord, de nombreuses lectures scientifiques et professionnelles ont permis d'appréhender la problématique de la mobilité des jeunes dans son intégralité dans les espaces ruraux. Trois grands axes d'analyse sont ressortis de ces lectures, à savoir : les facteurs explicatifs des difficultés de mobilité, les conséquences des difficultés de mobilité, et les potentielles solutions à mettre en place pour répondre à ces problèmes de mobilité. Ces trois axes ont servi de fil conducteur à cette étude et ainsi à l'élaboration d'un questionnaire (voir annexe 6).

Ce questionnaire a été diffusé auprès de jeunes âgés de 14 à 20 ans, dans l'ensemble du département. Comme mentionné précédemment, cette étude se centre sur la tranche d'âge 14-20 ans pour plusieurs raisons. Avant 14 ans, les parents s'occupent beaucoup des déplacements de leurs enfants, pour des raisons de sécurité et de faisabilité notamment. C'est le cas par exemple pour la Communauté de communes Bastides et Vallons du Gers, qui a réalisé un questionnaire à destination de ses habitants et duquel est ressorti le fait que les jeunes de ce territoire se font souvent transporter par les parents. De ce fait, ces jeunes n'expriment pas eux-mêmes des difficultés de mobilité en particulier. De plus, à partir de 14 ans, les jeunes commencent à ressentir un besoin d'indépendance plus fort, mais sont encore trop jeunes pour accéder au permis de conduire.

Le permis AM, anciennement BSR, est accessible à partir de 14 ans, mais le Gers étant un territoire rural ce mode de déplacement peut sembler inadapté. De plus, les parents peuvent être réticents, du fait du risque et de la dangerosité de cette pratique sur des routes étroites, sinueuses et très fréquentées. D'un point de vue financier, il ne s'agit pas d'une possibilité offerte à tous les jeunes. A 18 ans, les jeunes peuvent accéder au permis de conduire, mais, une fois de plus, pour des questions financières entre autres, tous les jeunes n'ont pas cette possibilité.

Ce questionnaire a reçu **20 réponses de jeunes habitants dans 16 communes différentes du Gers tant rurales qu'urbaines**. Parmi les répondants, 12 sont des femmes et 8 sont des hommes. Chaque niveau d'âge de la tranche d'âge sélectionnée (14-20 ans) est représenté. En termes d'activité, 10 des répondants sont lycéens, dont 1 qui couple ses études avec un emploi, 6 sont collégiens, 1 est à la garantie jeune (mission locale), 2 réalisent des études universitaires, et 1 est en apprentissage. Le détail des réponses par question peut être trouvé dans l'annexe 7.

**Trois entretiens semi-directifs** sont venus compléter ces réponses au questionnaire, réalisés auprès de jeunes âgés de 17 et 19 ans, vivants à Auch et à Bajonnette. Du fait des contraintes liées à la crise sanitaire, seul un de ces entretiens a pu se dérouler en présentiel, les deux autres se sont déroulés par téléphone.

**Une rencontre avec un groupe de jeunes à Nogaro** est aussi advenu. A cette occasion un échange a pu avoir lieu avec un groupe incluant deux jeunes âgés de 15 ans, et une autre dizaine de jeunes âgés de 17 à 19 ans. Cette rencontre a eu lieu un mercredi après-midi après le troisième confinement lié à la crise sanitaire. Ce groupe de jeunes s'était regroupé au city-stade de la ville, lieu qui permet la pratique de sports collectifs comme le basket et le foot. Pour ceux qui ne jouent pas, des bancs disposés autour du city-stade servent à se regrouper pour discuter. L'animatrice jeunesse se rend souvent sur place pour pouvoir échanger avec les jeunes, répondre à d'éventuelles questions qu'ils peuvent avoir, et créer des liens avec eux. C'est de cette manière qu'un échange a pu avoir lieu avec ces jeunes.

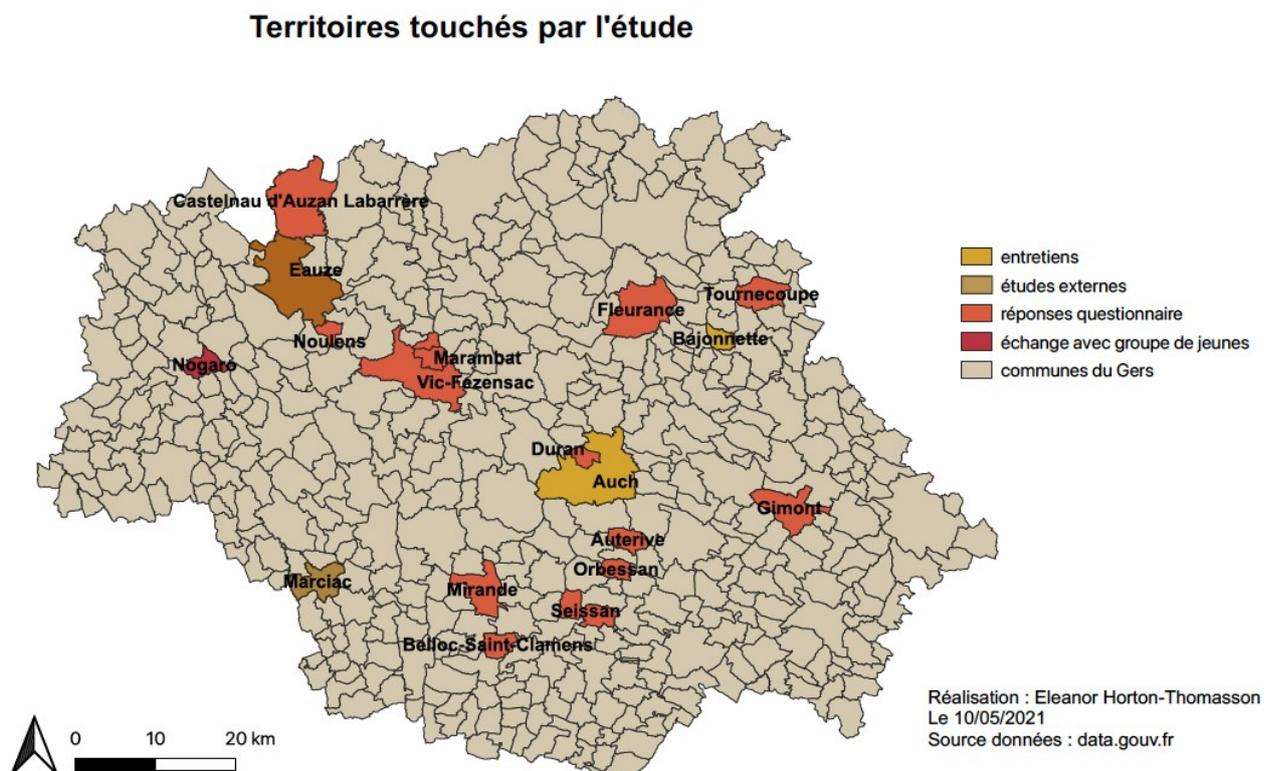
D'autres échanges auraient dû avoir lieu avec des jeunes vivants dans d'autres parties du département, mais les mesures prises face à la crise sanitaire ont empêché ces rencontres.

Enfin, ce travail a été complété par **l'analyse d'études** déjà menées sur les territoires de la Communauté de communes du Grand-Armagnac (étude réalisée par la MSA – Mutualité Sociale Agricole) et de Bastides et Vallons du Gers.

L'ensemble de ces outils **permet de toucher des territoires aux quatre coins du département, et d'appréhender la problématique de la mobilité de manière assez globale**. Tous les territoires n'ont pas pu être enquêtés, mais le nombre est tout de même suffisant pour constater que tous les territoires d'un même département ne connaissent pas forcément les mêmes problématiques ou enjeux. Ceci peut s'expliquer par l'existence de bassins de vie tournés vers des villes différentes. L'Isle-Jourdain et Gimont par exemple sont des villes qui sont plutôt tournées vers la métropole toulousaine. Au contraire, le bassin de Marciac est plutôt tourné vers la ville de Tarbes, et Nogaro est plutôt tourné vers Mont-de-Marsan.

Dans l'ensemble des territoires enquêtés, certains sont plutôt urbains (Auch, Gimont), et d'autres peuvent être définis comme étant des communes rurales, telles que Bajonnette, Tournecoupe, ou encore Belloc-St-Clamens.

Certaines communes disposent de moyens de transport, d'autres non. Ainsi, il est possible de distinguer des relations différentes des jeunes vis-à-vis de leur territoire, de la mobilité sur leur territoire, et donc plus généralement de distinguer les rapports qu'ont les jeunes à leur département.



Carte 5 - Territoires touchés par l'étude

## **2 – Des jeunes qui expriment des besoins concordants, avec des nuances selon les territoires**

Grâce aux réponses obtenues au questionnaire, aux trois entretiens semi-directifs qui sont venus les compléter, ainsi que l'échange réalisé avec un groupe de jeunes à Nogaro, plusieurs constats peuvent être faits, suivant les différents thèmes dont fait l'objet le questionnaire.

### **Section 1 - La mobilité des jeunes sur le territoire**

16 des 20 jeunes enquêtés disent utiliser la voiture comme mode de déplacement, que ce soit en étant conduit par les parents ou en conduisant soi-même. Ceci montre une **forte dépendance à la voiture**. La voiture joue en effet un rôle clé dans les espaces ruraux, territoires où les transports en commun ne peuvent pas desservir toutes les communes.

Le **bus est le dispositif de transport en commun le plus utilisé**, et notamment pour se rendre sur son lieu d'étude (collège, lycée...). Ceci peut être expliqué par le fait que les arrêts de bus sont plus fréquents que les gares par exemple. La voiture peut tout de même être utilisée pour accéder aux arrêts de bus, notamment en ce qui concerne l'accès aux bus scolaires pour les plus jeunes.

Le **covoiturage** est, quant à lui, **assez peu pratiqué** (3 répondants sur 20), et lorsqu'il l'est, il est souvent organisé de manière **informelle**, entre connaissances. Le covoiturage informel est une pratique difficile à quantifier, ne passant par aucune plateforme. Ce covoiturage peut prendre plusieurs formes. Il peut se pratiquer par exemple entre amis pour aller au lycée (pour les jeunes de terminale), ou encore entre parents, pour les plus jeunes (pour les amener à l'école, ou encore à une activité sportive, ou de loisir).

Concernant **l'utilisation du vélo**, la majorité des jeunes enquêtés n'utilisent pas le vélo. En effet, 12 des enquêtés n'utilisent pas le vélo pour se déplacer, 5 l'utilisent de manière régulière, 2 rarement, et 1 a déjà essayé la location de VAE. La non utilisation du vélo est principalement expliquée par la **dangerosité des routes** et par le fait que le Gers est un département vallonné. Des distances trop importantes à parcourir et un désintérêt pour la pratique peuvent aussi constituer des éléments d'explication. La dangerosité des routes a été confirmée comme étant un facteur explicatif lors de l'échange avec le groupe de jeunes de Nogaro. En effet, seulement un jeune du groupe a confié utiliser le vélo ; tout ceci s'expliquant donc par la dangerosité des routes et le fait qu'elles ne soient pas adaptées à cette pratique.

La dangerosité des routes et le paysage vallonné sont aussi ressortis comme des facteurs explicatifs de la non utilisation du vélo lors d'une réunion au sein de la Communauté de communes Bastides et Vallons du Gers. Ce sont finalement souvent des jeunes qui vivent à proximité d'une ville (Auch, Vic-Fezensac) qui utilisent le vélo comme mode de déplacement. Ils l'utilisent en moyenne dans un **rayon de 10 km** autour de chez eux, pour le **loisir** ou pour les **trajets courts**.



**Image 1 – Le Gers, un département vallonné**  
**Source : Actu.fr**

Enfin, pour comprendre entièrement les mobilités des jeunes sur le territoire, il est important d'étudier le rapport que ces derniers entretiennent avec leur territoire, comment ils le perçoivent, et comment ils le vivent. C'est pour cela que l'une des questions concernant la mobilité des jeunes à proprement parler, porte sur le ressenti des jeunes vis-à-vis de leur département.

Il s'avère que beaucoup de jeunes sont **ancrés territorialement** de part la présence de leur famille, ainsi que du cadre de vie considéré comme agréable. Cependant, il existe un **déficit en termes d'accessibilité** aux services et aux différentes activités. Ce ressenti est formulé clairement par l'une des répondantes âgée de 17 ans et habitant à Gimont « *J'aime ce territoire, simplement je ne me verrai pas y vivre pour des raisons pratiques. Je me sens un peu loin de la ville, des soins, etc...* ». Ainsi, le département connaît une **certaine perte de la population jeune à cause de problèmes de mobilité**. Cette perte est ressortie dans l'étude de M. MERRIEN. En effet, ce dernier a observé que pour un jeune qui reste dans le Gers, deux en partent.

Cependant, bien qu'il y ait des problèmes de mobilité, les jeunes ne ressentent généralement pas pour autant le sentiment d'être piégé. Ils expriment plutôt l'impression d'être « un peu perdu, mais pas piégé pour autant ». Ce n'est pas le cas cependant pour les jeunes de Nogaro qui se sentent coupés du reste du département. En effet, pour eux, l'offre de bus est insuffisante, et ne leur permet pas de se déplacer sur le territoire gersois autant qu'ils l'aimeraient. Il est toutefois important de noter que, face à la grande ville, leur territoire est un endroit dans lequel ils se sentent en sécurité. Les jeunes qui viennent de l'extérieur pour étudier à Nogaro expriment eux aussi le sentiment de sécurité qui émane de cette petite ville.

Nous pouvons enfin observer que les jeunes qui souhaitent rester dans le Gers pour leurs projets de vie et professionnel visent souvent des métiers territorialement ancrés. En effet, 2 des enquêtés sur 3 qui considèrent le Gers comme un lieu de projet de vie souhaitent reprendre l'exploitation agricole familiale.

Nous retrouvons ici les trois types de relation au territoire étudiés par F. ESCAFFRE, M. GAMBINO et L. ROUGÉ, à savoir les jeunes qui se sentent piégés sur leur territoire, ceux pour qui leur territoire est un lieu de refuge, et ceux qui sont fortement ancrés territorialement et qui retiennent une plus-value de ces espaces ruraux dans lesquels ils vivent. Il est tout de même intéressant de noter que les frontières entre ces types de relations ne sont pas immuables. En effet, ceci est illustré par le groupe de jeunes rencontré à Nogaro, pour qui leur commune est un espace fermé dans lequel ils se sentent piégés, mais pour qui ce lieu est aussi un refuge, un espace sécurisé par rapport à l'extérieur, et notamment par rapport aux grandes villes.

Ainsi, selon les moyens de transports qui sont disponibles pour le jeune, sa façon de vivre son territoire, et plus généralement sa façon de percevoir sa place au sein du département varie. Des observations générales peuvent être faites, mais finalement chaque jeune vit son territoire différemment, et chaque territoire porte ses propres spécificités en termes de transports.

Il existe tout de même des facteurs explicatifs aux difficultés de mobilité. La deuxième thématique du questionnaire vise ainsi à comprendre ces facteurs explicatifs.

## **Section 2 - Facteurs explicatifs des difficultés de mobilité**

Presque la moitié des répondants au questionnaire (9 sur 20) ont **déjà rencontré des difficultés pour se déplacer sur le département**. Ceux qui n'ont jamais rencontré de difficultés de mobilité comptent sur leurs parents pour les déplacements, ce qui indique une **forte dépendance des jeunes gersois envers leur famille pour leur mobilité**. La forte dépendance des jeunes envers leurs parents est ressortie dans l'étude réalisée par la Communauté de communes Bastides et Vallons du Gers. Ainsi, les jeunes eux-mêmes n'expriment pas forcément des difficultés de mobilité, alors que pour les parents, la mobilité de leurs enfants peut représenter une certaine contrainte.

Il est important de noter que **les problèmes de mobilité affectent autant les jeunes en ville que les jeunes en campagne**. En effet, un jeune vivant à Auch peut exprimer des difficultés pour pratiquer une activité dans une autre commune gersoise, tout comme un autre peut exprimer des difficultés pour se rendre de sa commune plutôt rurale à Auch.

La remarque de l'un des répondants âgé de 17 ans et vivant sur Auch « *la gare de la ville n'était plus en service momentanément, il y avait trop peu de bus et mes parents ne pouvaient pas m'emmener* », montre que **dès que l'un des moyens de transport n'est plus en service cela a un grand impact sur la mobilité des jeunes**. De plus, l'information concernant d'éventuels retards, ou annulations n'est pas toujours transmise.

Ceci est illustré par une jeune femme âgée de 18 ans et vivant dans la commune de Tournecoupe, qui, à la question « Avez-vous déjà éprouvé des difficultés pour vous déplacer sur le territoire. Si oui, pour quelles raisons ? », a répondu « *Oui, par exemple pour prendre le train de l'Isle-Jourdain à Muret, il y a souvent des soucis et des retards... De plus, quand j'allais au lycée Pardailhan, je prenais un bus scolaire, et parfois pour aucune raison il ne passait pas nous n'étions pas informés.* ».

Finalement, **les facteurs explicatifs des difficultés de mobilité** sont divers et variés : manque de disponibilité des parents, peu de bus, manque de communication, lieu de vie loin des services, peu de gares, problèmes de retard des transports...

Pour la majorité des répondants, **se déplacer vers une grande ville** dans ou hors du Gers ne pose pas problème (14 sur 20). Pour les réticents, les deux explications sont : c'est une **démarche anxiogène** (notamment pour les plus jeunes), et que c'est une démarche compliquée dans la **pratique**. L'un des enquêtés, âgé de 15 ans et vivant à Orbessan nous fait part du fait que « *quand on ne connaît pas c'est inquiétant. Peur de rester bloquer là-bas.* ».

Se déplacer dans une grande ville est rendu plus simple par la **recherche d'informations** et par le fait de se rassurer, et nécessite donc un **accompagnement**. Ceci est illustré par les propos d'une enquêtée âgée de 18 ans et vivant à Duran. A la question « Le fait de vous déplacer dans une grande ville dans le Gers ou hors du Gers (Auch, Tarbes, Pau, Toulouse, Bordeaux, Montpellier...) vous pose-t-il problème ? », elle répond « *Un peu car je n'ai pas trop l'habitude... mais lorsque l'on se renseigne c'est plus simple.* ».

Se déplacer dans une grande ville peut ainsi vite devenir une habitude, notamment dans le cadre des études.

La mobilité dans le cadre des études peut aussi être encouragée par des voyages encadrés. C'est le cas, par exemple, pour certains grands adolescents de la Communauté de communes Grand-Armagnac qui ont l'opportunité de faire des voyages dans les grandes villes françaises ou qui visitent de grandes capitales européennes, dans le cadre du centre de loisirs. Ce type de projet est reçu avec un grand engouement de la part des jeunes et les encourage à se déplacer plus tard de manière autonome et indépendante.

Les jeunes étant souvent éloignés les uns des autres, et ne pouvant pas toujours participer à certaines activités, nous pourrions supposer qu'un certain sentiment d'exclusion se met en place. C'est pour cette raison que le questionnaire comporte une question sur ce thème.

Il s'avère que presque l'intégralité des répondants au questionnaire ne ressentent pas un **sentiment d'exclusion** (18 sur 20). 1 a déjà ressenti un sentiment d'exclusion et 1 autre s'est déjà senti démuné mais pas exclu pour autant.

Ainsi, bien que certains jeunes éprouvent des difficultés de mobilité (pour aller voir des amis par exemple), cela n'entraîne pas forcément un sentiment d'exclusion.

Les difficultés de mobilité sont un point commun de tous les jeunes gersois, et dans ce cadre une forme de **solidarité** s'opère donc. Ceci est aussi illustré par les propos recueillis à Nogaro. En effet, la majorité des jeunes rencontrés sur le territoire ont connu des difficultés pour aller voir leurs amis. Il n'expriment tout de même pas un sentiment d'exclusion, du fait qu'il y ait une sorte de rapprochement qui s'opère entre eux du fait de leur isolement par rapport au reste du Gers. L'une des enquêtées âgée de 20 ans et vivant à Mirande illustre bien ce phénomène, en répondant à la question « Avez-vous déjà ressenti un sentiment d'exclusion ou des difficultés d'intégration à cause de problèmes de mobilité ? », « *Non jamais car on est tous dans le même cas dans le Gers* ».

En ce qui concerne la détention du BSR et du permis de conduire, 4 des répondants au questionnaire détiennent le **BSR**, 13 ne détiennent pas le BSR et ne souhaitent pas le passer, 2 auraient aimé le passer, et enfin 1 a pensé à le passer mais ne l'a finalement pas fait.

18 des répondants n'ont pas rencontré ou n'auraient pas rencontré de difficultés pour passer le BSR. 2 répondants ont exprimé des difficultés à le passer, à savoir le **coût**, un **manque de temps**, et **l'inquiétude des parents**. Ce sont autant des jeunes en espace rural que des jeunes vivants en ville ou à proximité qui le détiennent.

Globalement, les jeunes qui ne sont pas intéressés par le BSR ne sont pas confrontés à des difficultés particulières.

Finalement, pour les jeunes gersois, **l'obtention du permis de conduire semble plus importante** que l'obtention du BSR. En effet, 5 des répondants détiennent le permis de conduire, 10 souhaitent le passer, 4 sont actuellement en conduite accompagnée, et 1 est actuellement en auto-école. De plus, l'ensemble des jeunes rencontrés à Nogaro expriment le souhait de passer le permis de conduire. Ceci montre une **forte dépendance à la voiture**, tous les jeunes enquêtés détiennent déjà le permis de conduire, sont en cours de le passer ou expriment le souhait de le passer.

Les trois mots qui sont le plus récurrents pour décrire l'intérêt de passer le permis de conduire sont : être **indépendant** (8 répondants sur 20), être **autonome** (7 sur 20), et **se déplacer librement** (5 sur 20). Ceci montre un fort besoin d'autonomie et d'indépendance, qui passe nécessairement par la détention du permis de conduire.

Ceci est confirmé par l'une des enquêtées âgée de 18 ans et habitant Bajonnette : « *Il est nécessaire [le permis de conduire], je pense ne pas pouvoir m'en passer à ma majorité : cet été je vais effectuer un travail saisonnier à Auch et il n'y a pas de bus qui fait le trajet de mon village à Auch, surtout que je n'habite pas dans le village même.* ».

Ainsi, l'accessibilité aux transports en commun est une difficulté rencontrée par les jeunes vivants dans les communes les plus reculées. La voiture est donc une nécessité même pour accéder aux réseaux de transports en commun. Une fois le permis de conduire obtenu, il est plus simple pour ces jeunes d'utiliser la voiture pour l'intégralité de leurs déplacements.

11 des répondants n'expriment pas de difficultés pour passer le permis de conduire. 5, soit un quart des répondants, ont exprimé des difficultés pour passer le permis de conduire, ces difficultés étant : le **coût**, des difficultés liées à la crise sanitaire (pour réaliser le nombre de kilomètres nécessaires en conduite accompagnée), et des **difficultés liées à l'obtention du code** de la route.

19 des répondants disent avoir conscience des coûts qui entourent la détention d'une voiture (carte grise, assurance, carburant...). Pour certains, c'est le passage des grands frères ou des grandes sœurs par cette étape qui leur ont permis de se rendre compte de ces coûts.

**Le soutien économique familial est primordial pour les jeunes** afin de passer le permis de conduire et acquérir leur premier véhicule. « *Toute ma vie, ma famille a économisé pour moi pour ne pas avoir de difficulté pour payer une voiture, etc...* » (F, 18 ans, Tournecoupe). Ainsi, nous pouvons voir ici un coût qui doit être pris en compte par les familles des jeunes qui vivent dans les espaces ruraux. C'est un coût qui est à anticiper. Au contraire des jeunes vivants dans de grands espaces urbains, les coûts entourant l'obtention du permis de conduire, du premier véhicule et de son entretien sont des coûts nécessaires pour pouvoir bénéficier d'une mobilité facilitée sur leur territoire.

Nous pouvons donc discerner des facteurs explicatifs aux difficultés de mobilité sur un territoire. Mais ces difficultés de mobilité entraînent aussi certaines conséquences. Ce sont ces conséquences que vise à identifier la troisième thématique du questionnaire.

### **Section 3 - Conséquences des difficultés de mobilité**

Un facteur qui montre bien s'il existe des difficultés de mobilité sur un territoire est le **renoncement à des activités**.

13 des répondants n'ont jamais **renoncé à une activité** à cause de problèmes de mobilité. « *je me suis toujours débrouillée pour trouver un moyen de déplacement.* » (F, 20 ans, Auch).

7 des répondants ont déjà renoncé à une ou plusieurs activités, à savoir : aller dans un commerce, aller voir des amis, pratiquer une activité sportive, fréquenter un Espace jeunes, faire un cours de musique, aller à un anniversaire.

Ce sont autant des jeunes qui viennent de Auch, que de Mirande ou encore d'Orbessan qui renoncent à des activités. **Les difficultés de mobilité n'affectent donc pas une seule partie du territoire gersois, mais bien l'ensemble du département.**

Un jeune âgé de 17 ans vivant sur Auch a dû renoncer à une **activité sportive** : « *J'ai dû renoncer à l'escrime artistique à Lupiac car habitant à Auch mes parents ne pouvaient pas faire des aller-retours tous les week-ends et il n'y a pas ou presque pas de bus.* ». Une autre, vivant à Mirande cette fois-ci, et âgée de 20 ans, a dû renoncer à un **cours de musique** : « *étant jeune je voulais faire du violon mais c'était sur Auch et c'était trop loin, trop compliqué d'y aller chaque semaine.* ». Ces jeunes renoncent donc à des activités structurantes de leur jeunesse, et dont nous avons vu l'importance dans la construction de l'individu (avec l'exemple du club de foot de Nicolas RENAHY).

Nous pouvons remarquer qu'un effort de mobilité est réalisé pour les services que l'on pourrait qualifier « d'essentiels » (se rendre à un service de santé ou à un emploi saisonnier par exemple). Au contraire, les activités de loisirs sont plus sacrifiées, sans doute car considérées comme « non-essentiels ».

De manière générale les jeunes se débrouillent pour pouvoir accéder à leur lieu d'emploi saisonnier. En effet, seuls 2 répondants sur 20 ont exprimé des difficultés pour accéder à ce type d'activité. Les problèmes de mobilité peuvent tout de même empêcher certains jeunes de trouver des emplois saisonniers, comme l'une des enquêtées vivant à Bajonnette : « *l'an passé je n'ai pas pu aller travailler dans une coopérative parce qu'elle était trop loin de chez moi.* ». Pour d'autres, comme l'une des enquêtées âgée de 18 ans et vivant à Tournecoupe, « *c'était un peu dur de s'organiser pour trouver des gens qui puissent m'emmener.* ». Ces deux citations montrent bien que **même si le jeune est volontaire, et souhaite trouver des solutions de mobilité, cela n'est pas toujours possible.**

Concernant les choix (de formation, d'emploi...), 13 des répondants au questionnaire disent que **leurs choix (de formation, d'emploi...)** ne dépendent pas de l'offre de transport disponible. C'est le cas cependant pour 6 d'entre eux, ainsi que pour un grand nombre de jeunes rencontrés à Nogaro. En effet, les jeunes de Nogaro expriment des difficultés pour accéder aux formations ou aux stages de leur choix à cause de problèmes de mobilité.

Ceci les limite donc dans leurs perspectives professionnelles. Par conséquent, cette commune n'est pas du tout vécue comme un lieu de projet de vie par ses jeunes, qui s'y sentent piégés et qui souhaitent quitter le Gers.

Pour certains jeunes, la formation et l'emploi constituant pour eux des éléments décisifs pour leur avenir, ils feront tout pour surmonter l'obstacle de la mobilité, comme c'est le cas pour l'une des enquêtées âgée de 18 ans et vivant à Fleurance : « *Malgré mon manque de transport, je me débrouille toujours pour pouvoir faire une formation ou postuler à un emploi car c'est cela qui va être décisif pour mon avenir.* ».

Pour d'autres jeunes, la formation de leur choix se trouve à proximité, la mobilité n'est donc pas un facteur déterminant dans leur choix. C'est le cas de l'un des enquêtés âgé de 15 ans et vivant à Orbessan qui, à la question « Effectuez-vous des choix (de formation, d'emploi...) selon l'offre de transport qui est disponible ? » a répondu « *Pas vraiment, au lycée du Garros il y a la formation que je veux.* ».

Ainsi, les conséquences des difficultés de mobilité sont diverses et variées : renoncement à une activité sportive, musicale, mais aussi impact sur des choix de stage ou de formation, voire d'emploi.

La dernière thématique du questionnaire concerne la proposition d'actions envisageables, l'objectif étant de récolter la parole des jeunes, leurs idées, pour répondre à la problématique de la mobilité qui les affecte directement.

## Section 4 – Actions envisageables

Les répondants au questionnaire, ainsi que les jeunes rencontrés ont proposé plusieurs idées qui pourraient être mises en place pour faciliter leur **mobilité au quotidien**. Par ordre de récurrence, les propositions qui ont été émises sont les suivantes :

- **Renforcement du covoiturage** « *Le covoiturage devrait être favorisé car c'est un moyen de transport pas très coûteux et très pratique pour tout le monde je pense.* » (F, 20 ans, Auch). Notons que, parmi les répondants, le covoiturage est assez peu pratiqué. Il est donc intéressant de voir que c'est la proposition la plus récurrente émise par les jeunes. Ceci montre que le covoiturage est un dispositif qui porte une réelle plus-value, et qui mérite un développement et une attention particulière de la part des politiques publiques ;
- **Renforcement de l'information / de la communication** « *Renforcement du covoiturage, mais surtout informez davantage les jeunes pour savoir quels modes de transport sont disponibles car je n'ai pas l'impression que les jeunes savent vraiment tout ça.* » (F, 18 ans, Tournecoupe). Effectivement, un jeune ne peut utiliser les dispositifs de transports en commun seulement s'il en connaît l'existence et s'il peut trouver les informations dont il a besoin facilement. Si un jeune se heurte à l'obstacle de l'information, cela le décourage dans sa possible mobilité ;
- **Aides financières** (pour passer le permis de conduire, entre autres) « *Aides financières au passage du permis du fait que je vis dans une commune non desservie par les transports en commun. Si tu veux partir directement de la commune il n'y a aucun moyen de transport en commun.* » (M, 15 ans, Orbessan). Ici ressort la problématique de l'accès aux réseaux de transports en commun, et la nécessaire détention du permis de conduire et d'un véhicule dans ces espaces ruraux. A noter que le dispositif de « Bourse au permis » mis en place sur la commune de Nogaro connaît un grand succès et que, pour l'animatrice jeunesse du territoire, ce dispositif mériterait d'être étendu au moins à l'échelle de la Communauté de communes ;
- **Amélioration et réouverture des lignes de train et les gares** « *Une amélioration et une réouverture des lignes de train dans le Gers car un des moyens les plus simple et efficace de se déplacer.* » (M, 17 ans, Auch). Les jeunes ont conscience que la réouverture des lignes de train et des gares est fort improbable mais pour eux cela leur apparaît tout de même comme étant une possible solution à leurs problèmes de mobilité ;

- **Plus de transports dans les petites villes** « *Plus de transport dans les petites villes.* » (F, 15 ans, Castelnau-d'Auzan). Cette observation peut elle aussi être rattachée à la problématique de l'accès aux réseaux de transports. Plus de transports dans les petites villes, ou villages, permettrait un accès simplifié à un plus grand nombre de jeunes à ces réseaux de transports en commun ;
- **Auto-partage** « *voiture en commun (comme une colocation) avec participation de chacun pour l'utiliser* » (M, 15 ans, Auterive). L'autopartage désigne « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. » (article L.1231-14 du code des transports). L'auto-partage est un dispositif qui est aujourd'hui développé dans certains espaces urbains (à Paris notamment), mais qui mériterait sans doute aussi d'une réflexion au niveau rural ;
- **Plus de bus quotidiens** « *plus de bus quotidiens serait un avantage* » (F, 20 ans, Mirande). Cette observation émane du fait que, pour certaines lignes de bus, le nombre de navettes par jour est assez faible, et les horaires ne correspondent pas toujours aux besoins des jeunes.

Ces propositions d'idées de la part des jeunes permet de proposer des actions envisageables, directement en lien avec les besoins exprimés par les jeunes gersois, actions dont fait l'objet la troisième sous-partie.

### 3 – Actions envisageables et estimation financière

Les actions qui sont présentées dans ce mémoire s'appuient sur certaines idées exprimées par les jeunes du territoire. L'objectif étant de proposer des solutions adaptées aux jeunes gersois et qui répondent à leurs problématiques propres. Cette proposition de solution regroupe plusieurs volets, appuyés sur deux axes, à savoir la valorisation de l'existant et l'innovation.

#### Section 1 – Valorisation de l'existant

En gardant en tête tous les dispositifs de mobilité qui existent déjà sur le territoire (TAD, aires de covoiturage, lignes de bus...), plusieurs propositions peuvent être faites pour valoriser ces derniers, les mettre en avant et optimiser leur utilisation.

Dans un premier temps, un **important travail de communication** est à réaliser. En effet, plusieurs des jeunes rencontrés ont exprimé des difficultés pour trouver des informations concernant les horaires de bus par exemple, ainsi que des informations sur d'éventuels changements d'horaires ou annulations. De plus, le transport à la demande est souvent considéré comme un dispositif de mobilité réservé aux personnes âgées, alors que c'est un dispositif ouvert à tous. Il reste aussi trop rigide, fixé sur certains jours et certains horaires d'utilisation. Les aires de covoiturage présentes sur le territoire ne sont, quant à elles, pas forcément utilisées au maximum de leur capacité, certains usagers n'en connaissant pas l'existence.

Cette communication peut notamment passer via l'**application** qui est en cours de développement par le service Sport et Jeunesse, avec un onglet réservé à la mobilité. En effet la mission jeunesse réfléchit à ce jour à la mise en place d'une application regroupant toutes les informations qui peuvent servir aux jeunes gersois. Simple d'utilisation et facilement accessible à ce groupe d'individus baigné dans l'ère du numérique, cette dernière permettra une diffusion plus efficace des informations. La clé d'une communication optimale est le regroupement de toutes les informations en un seul endroit.

Cette communication peut aussi passer par l'impression de **dépliants ou d'affiches avec un QR code**, renvoyant à l'onglet mobilité, regroupant toutes les informations relatives au déplacement sur le territoire gersois. Cette initiative a été prise à Albertville en Auvergne-Rhône-Alpes, où un document qui se plie en cinq et qui peut ainsi se glisser dans une poche et qui présente toutes leurs offres de mobilité a été produite et diffusée. Ce support papier est important dans la mesure où tous les jeunes n'ont pas forcément accès à Internet sur leur téléphone portable (surtout chez les plus jeunes).

Ce support leur permettrait donc de pouvoir accéder à toutes les informations nécessaires sans avoir besoin d'un accès Internet. De plus, la diffusion de dépliants et l'affichage d'affiches peut se faire au sein des collèges, lycées et établissements d'enseignement supérieur, soit au plus près des jeunes concernés.

De manière plus générale, il faudrait qu'une **campagne de communication vis-à-vis des offres de transports disponibles** soit menée au plus près de la population, notamment au sein de différentes structures (entreprises, lycées, établissements d'enseignement supérieur, collectivités...). Si les habitants ne connaissent pas ces offres de transports alors ils ne peuvent pas les utiliser. Pour les jeunes, cette communication se ferait donc plus spécifiquement au sein des lycées et des établissements d'enseignement supérieur (Apprentis de la Chambre de Métiers et de l'Artisanat, étudiants de l'IUT (Institut Universitaire de Technologie), de l'IFSI (Institut de Formation en Soins Infirmiers)...). Cette communication devrait aussi être réalisée au sein de chaque Communauté de communes, de sorte à avoir une diffusion optimale de l'information.

Pour mettre en place ce dispositif il faudrait donc **dédier un agent à la question de la mobilité**, agent qui s'occuperait de la diffusion de l'information au sein des différentes structures et qui s'assurerait de la bonne communication auprès des Communautés de communes. Ces dernières pourront ainsi transmettre les informations auprès des habitants de leurs territoires respectifs.

Plus loin encore que la communication, l'**accompagnement des potentiels usagers** est aussi important. Pour s'approprier une application de covoiturage par exemple, même pour les jeunes qui ont l'habitude du numérique, un accompagnement peut être nécessaire pour bien comprendre le fonctionnement de ces outils. Cet accompagnement pourrait aussi se réaliser au sein des différentes structures précédemment mentionnées.

**Financièrement**, la communication numérique sera intégrée dans un dispositif qui est déjà en train d'être réfléchi au sein du Département, et n'occasionnera donc pas de frais supplémentaires. De même pour la communication et l'accompagnement au sein des différentes structures, un agent déjà présent au sein du Département peut prendre en charge ce rôle. Concernant la communication sous format papier, et à titre indicatif, l'impression de 20 000 dépliants comprenant 3 volets à plis roulés en format carré 148 mm x 148 mm, avec du papier Standard glacé coûte 679,09€ sur le site de Vistaprint. A noter que le Gers comptait, en 2017, 24 220 jeunes âgés de 15 à 29 ans.

Dans un second temps, il serait intéressant de **valoriser les gares et arrêts de bus existants** pour élaborer des **parkings multimodaux**, autrement dit, ces parkings seraient des **lieux qui facilitent le lien entre différents modes de transports**.

Ceci peut simplement passer par **l'installation de parcs à vélos sécurisés** qui permettraient aux usagers de se rendre à une gare à vélo (celle de Auch par exemple), de laisser leur vélo et quelques affaires sur place, dans un endroit sécurisé, afin de pouvoir emprunter en toute sérénité d'autres modes de transports tels que le bus ou le train. Ce dispositif pourrait notamment être mis en place à la gare d'Auch et à celle de Gimont, deux gares qui ne disposent pour l'instant pas ou de peu d'accroche-vélos mais qui connaissent au moins la présence de trains, voire de bus. La gare de l'Isle-Jourdain, récemment rénovée, comprend déjà un parking avec un grand nombre de places, ainsi que 10 accroche-vélos. C'est la raison pour laquelle cette gare ne serait pas prioritaire, étant déjà dotée d'éléments convergents vers un parking multimodal.

En termes de fonctionnement, l'utilisateur souscrit à un abonnement gratuit, qui lui permet d'obtenir le code pour accéder au parc à vélo sécurisé en question. L'utilisateur est ainsi informé des modifications de code, ce dernier étant changé chaque mois. Ce dispositif et ce fonctionnement ont été mis en place dans la Communauté d'Agglomération d'Aurillac, dans le Cantal.

Il pourrait aussi être intéressant de mettre en place ce type de dispositif dans certains villages qui ont des arrêts de bus et dont les usagers sont susceptibles d'utiliser le vélo pour se rendre à l'arrêt.

Selon l'enquête qui a été menée, peu de jeunes utilisent le vélo comme mode de transport, et lorsque celui-ci est utilisé, c'est souvent pour le loisir. La question qui se pose est donc la suivante : est-ce que les jeunes n'utilisent pas le vélo par désintérêt, ou est-ce parce qu'il n'y a pas d'aménagements qui favorisent l'utilisation de ce mode de déplacement ?

La réponse est sans doute une combinaison de ces deux éléments, mais une chose est sûre, c'est qu'il y a des jeunes qui pratiquent le vélo, et que l'installation de ces abris vélos sécurisés ne peut que les encourager à utiliser ce mode de déplacement de manière plus globale et plus fréquente.

Dans tous les cas, cette proposition est plutôt tournée vers les jeunes de la ville (Auch, Gimont), qui sont plus susceptibles d'utiliser le vélo comme mode de déplacement, contrairement aux jeunes dans les espaces ruraux, plus éloignés des villes.

L'implantation d'abris vélos sécurisés est d'autant plus d'actualité que les Vélos à Assistance Electrique (VAE) connaissent un essor important depuis quelques années. Permettant de parcourir des distances plus importantes en produisant moins d'efforts, les VAE présentent d'autant plus d'intérêt dans un département vallonné comme le Gers.

Les points forts de cette proposition sont que, tout d'abord, elle repose sur des parkings et des infrastructures qui existent déjà. Ce dispositif permettrait aux voyageurs d'utiliser plus facilement différents moyens de transports lors d'un même trajet. Enfin, cette proposition encourage l'utilisation de mobilités douces, facteur non-négligeable aujourd'hui, au regard des problématiques environnementales.

L'achat et l'installation d'un abri vélo sécurisé peut coûter entre 7000€ et 10 000€ selon le modèle. Cependant, en réalisant les travaux en régie, ce coût peut être reporté à 2000€ par abri vélo sécurisé. Sur le long terme il pourrait être intéressant de réfléchir plus globalement à l'implantation de **pistes cyclables** ou de **routes partagées** qui permettraient aux cyclistes plus éloignés des villes d'accéder plus facilement et en toute sécurité à l'espace urbain le plus proche (la dangerosité des routes ayant été relevée dans cette étude comme étant un facteur important expliquant la non-utilisation du vélo). Ce dispositif peut aussi être pensé en complémentarité de la plateforme d'information, à savoir l'application numérique. En effet, si toutes les informations concernant la mobilité sont toutes regroupées dans un seul et même endroit, cela signifie que les usagers peuvent aisément planifier leur trajet, même si celui-ci comprend plusieurs modes de déplacements.

Dans un troisième et dernier temps, les **aides financières** sont le troisième levier proposé par les jeunes interrogés afin de développer la mobilité. Il serait intéressant d'envisager des aides, pour passer le permis de conduire notamment, puisque celui-ci s'avère indispensable à la prise d'indépendance et à la mobilité des jeunes gersois. Face au grand succès que rencontre le dispositif de **Bourse au Permis** à Nogaro, il pourrait être intéressant d'encourager les Communautés de communes à mettre en place ce dispositif. De plus, l'animatrice jeunesse rencontrée à Nogaro soulève le fait que pendant les **chantiers jeunes** été, plutôt que des places de cinéma ou de piscine, les jeunes préfèrent obtenir en récompense des bons de réduction pour passer le code ou le permis. Aujourd'hui, donc, cette commune a pris l'initiative de récompenser les jeunes qui réalisent un chantier jeune été en leur assurant l'inscription au code de la route.

Ceci est donc aussi une aide financière qui pourrait être encouragée à être mise en place au sein des différentes Communautés de communes du Gers.

Nous voyons donc ici comment les infrastructures et les dispositifs de transports déjà présents sur un territoire peuvent être optimisés dans leur utilisation. Maintenant, nous allons voir que, dans le cas du Gers, et dans les espaces ruraux de manière générale, une certaine innovation peut venir compléter cette offre de transports déjà existante.

## **Section 2 – Innover pour compléter**

Pour compléter cette offre de transports il serait intéressant d'innover, et ainsi d'introduire un nouveau dispositif sur le territoire, qui permettrait de répondre aux attentes, non seulement des jeunes, mais, sans doute, d'une partie importante de la population gersoise.

Cette innovation viendrait sous la forme du dispositif **Rezo Pouce**, dispositif de covoiturage essentiellement centré sur l'espace rural, basé à l'origine sur la **solidarité entre voisins**. Rezo Pouce est une entreprise de l'Economie Sociale et Solidaire, et qui a pour but d'aider les usagers d'un territoire, sur des déplacements locaux relativement courts, et ainsi de désenclaver les petites communes. Ceci crée par conséquent du lien social sur un même territoire. Les trajets réalisés grâce



Image 2 – Rezo Pouce  
Source : [bpifrance.fr](http://bpifrance.fr)

à Rezo Pouce font en moyenne 20 km, et n'ont pas pour but de concurrencer les dispositifs de transports déjà présents sur un territoire, mais bien de les compléter. Les trajets concernés par le dispositif Rezo Pouce sont souvent les trajets domicile-travail, ou encore domicile-études. Mais comment ce dispositif fonctionne-t-il ?

Pour pouvoir utiliser le dispositif Rezo Pouce il faut au préalable s'inscrire, soit en mairie, soit directement via l'application Rezo Pouce, ou encore sur Internet. Au moment de l'inscription il est demandé la carte d'identité de la personne. Si l'on est inscrit en tant que conducteur on reçoit un macaron à apposer sur son pare-brise. Que l'on soit conducteur ou passager on reçoit une carte Rezo Pouce qui permet d'identifier les autres adhérents au dispositif en temps voulu. Ce dispositif est accessible à partir de 14 ans, avec autorisation parentale, d'où l'importance d'autant plus accrue de la sécurisation du dispositif. Au départ, Rezo Pouce était accessible seulement à partir de 16 ans, mais un certain nombre de parents ont exprimé le souhait de baisser l'âge d'adhésion à 14 ans car ils estiment que leurs enfants sont plus en sécurité en covoiturage que sur un scooter ou sur un vélo. Nous retrouvons donc ici la problématique de la dangerosité des routes dans les espaces ruraux.

Ensuite, il existe deux manières d'utiliser Rezo Pouce. Premièrement, l'utilisateur peut se rendre à un panneau Rezo Pouce implanté sur sa commune et faire du **covoiturage « sur le pouce »**, autrement dit, du « stop » sécurisé. Dans 90 % des cas, l'utilisateur trouve un conducteur qui s'arrête en moins de 10 minutes. Le dispositif est sécurisé par le fait que les conducteurs ont le macaron Rezo Pouce apposé sur leur pare-brise, et par le fait que les adhérents peuvent s'identifier grâce à leur carte Rezo Pouce. De plus, l'utilisateur qui fait du stop a la possibilité d'imprimer une fiche destination qui comporte le logo de Rezo Pouce et qui indique ainsi aux conducteurs qui passent que l'utilisateur fait bien partie du dispositif. Utiliser Rezo Pouce en mode « stop » se fait plutôt de **manière ponctuelle** et non pour les trajets réguliers.

Deuxièmement, la personne qui veut se déplacer sans pour autant avoir à faire du stop, peut **visualiser et réserver un trajet en covoiturage directement via l'application**. Ceci se fait plutôt pour les **trajets quotidiens** de type domicile-travail ou domicile-lieu d'études.

Pour trouver son trajet, plusieurs solutions sont possibles : l'utilisateur peut faire une recherche d'un lieu à un autre, ou peut utiliser l'onglet *hashtag* (#) qui permet d'identifier les trajets qui sont réalisés pour différentes raisons (#foot, #concert par exemple...).

Pour rassurer l'utilisateur, ce dernier peut aussi visualiser les autres personnes de sa commune qui utilisent le dispositif. Au contraire de BlaBlaCar, Rezo Pouce n'est pas un dispositif monétisé. C'est-à-dire qu'**aucune transaction financière ne se fait via la plateforme** et aucune commission n'est donc prélevée. Si deux usagers pratiquent des trajets réguliers ensemble, Rezo Pouce leur donnera une indication de participation financière que le passager devrait verser au conducteur, mais cette transaction se fait directement entre le passager et le conducteur.

Un autre intérêt que présente Rezo Pouce est l'**accompagnement** qui est fourni avec la mise en place du dispositif. En effet, Rezo Pouce s'occupe de la formation de référents Rezo Pouce sur le(s) territoire(s) concerné(s), assure un soutien pour la mise en place du dispositif, fournit des outils mutualisés (site internet, application...), ainsi qu'un suivi sur la communication et l'animation.

L'intérêt serait de mettre en place ce dispositif au niveau départemental, comme l'a fait le département de l'Hérault. En effet, ceci permettrait une **connexion complète de l'ensemble des différents territoires du Gers, territoires qui connaissent tous des problématiques en termes de mobilité différentes**. De plus, le Pays Portes de Gascogne, qui a déjà commencé à mettre en place ce dispositif, a confirmé que la mise en place de Rezo Pouce à l'échelle départementale aurait effectivement un intérêt.

Ce dispositif est complété par un axe « Rezo Seniors » qui va être transformé en « Rezo Solidaire ». L'objectif de cette partie du dispositif est de répondre aux besoins de publics plus spécifiques, à savoir les personnes âgées, les bénéficiaires des minimas sociaux, mais aussi les personnes qui ont des difficultés de mobilité (un jeune qui s'est cassé la cheville par exemple). Dans ces cas, le trajet est indemnisé au conducteur à hauteur de 0,32 centimes / km, payé soit par la collectivité, soit par le passager. Dans ce cas, les conducteurs sont indemnisés par la MACIF lors d'accident à tort. Le trajet est ici réservé soit par téléphone, via un référent présent sur le territoire, soit sur la plateforme. Comme mentionné précédemment, le covoiturage se pratique déjà sur le territoire de manière informelle, que ce soit entre parents qui se partagent les déplacements de leurs enfants, ou les jeunes qui covoiturent avec leurs amis qui ont le permis pour aller au lycée, à des activités de loisirs, etc.

Rezo Pouce présente donc un intérêt dans le sens où cette pratique est déjà présente sur le territoire, le développement du covoiturage est l'idée la plus récurrente exprimée par les jeunes pour répondre à leurs besoins en termes de mobilité, et l'installation d'un dispositif sécurisé, proposant des outils tels que l'application numérique, ne peut que **favoriser cette pratique et l'ouvrir à un public plus large.**

Financièrement, plusieurs possibilités s'offrent au Département. L'option qui semble la plus appropriée serait la suivante : le Département prendrait en charge le coût d'adhésion de chaque Communauté de communes, estimé pour l'instant à environ 60 000€ (pour 12 intercommunalités) ainsi que la mise en place des panneaux Rezo Pouce. Si l'on compte 3 panneaux par commune (463 communes) à 50€ le panneau, cela reviendrait à 69 450€ pour l'ensemble des panneaux. A noter que la pose des panneaux peut se faire en interne, en régie. Les Communautés de communes, quant à elles, devraient prendre en charge le coût de l'abonnement annuel, coût qui s'élèverait à moins de 4000€ par an, par collectivité, et par abonnement. Ceci leur permettrait d'être directement impliquées dans le projet.

La mise en place de ce dispositif coûterait donc approximativement 200 000€. A noter qu'il viendrait compléter les dispositifs de transports déjà existants et permettrait d'**interconnecter l'ensemble des territoires gersois**. De plus, ce dispositif a un **impact non négligeable sur l'autosolisme**, c'est-à-dire sur le fait de circuler seul dans une automobile, et ainsi sur les questions environnementales.

### Section 3 – Une synergie de plusieurs propositions – plan mobilité à long terme

La mise en place sur le long terme de l'ensemble de ces propositions permettrait de répondre à une demande en termes de transports diverse et variée.

**Le développement du covoiturage de proximité et de l'autostop** permettrait le **désenclavement** des territoires les plus ruraux, la construction de liens de solidarité entre voisins qui ne se connaîtraient pas forcément autrement, et une solution de mobilité adaptable à chaque individu, et à toutes les situations.

La mise en place de **parkings multimodaux** via l'implantation de **parcs à vélos sécurisés** permettrait à chaque utilisateur d'**utiliser les moyens de transports les plus adaptés à ses besoins** et **faciliterait la transition entre différents modes de déplacements**. Ainsi, cela élargirait le champ des possibles des utilisateurs.

Le **renforcement de la communication et de l'accompagnement** autour des dispositifs de transports existants sur le territoire permettrait d'**optimiser leur utilisation**, de les valoriser, et d'assurer leur bonne utilisation par les différents usagers. Ces derniers pourront ainsi décider des modes de transports qui sont les plus adaptés à leur situation, et pourront planifier leurs différents trajets plus simplement.

Enfin, la mise en place d'**aides financières**, notamment pour le passage du permis de conduire permettrait aux jeunes de devenir indépendants et autonomes dans leurs déplacements plus facilement et plus rapidement, dans un département rural où l'utilisation de la voiture est quasiment indispensable ; d'autant plus que le soutien économique familial apparaît comme indispensable au passage du permis de conduire et à l'acquisition du premier véhicule. Tous les jeunes de 18 ans n'ont donc pas l'opportunité de s'approprier la capacité de mobilité, d'où l'importance de pouvoir leur proposer une aide financière.

Finalement, une synergie se créerait vers un **réseau de mobilité complet et adapté** à ce département majoritairement rural, et dont les différents territoires qui le constituent ne connaissent pas tous les mêmes problématiques de mobilité. Il n'y a pas qu'une seule solution, mais bien un **ensemble de déclinaisons d'actions** qui permettrait de répondre à la problématique de la mobilité des jeunes gersois, et qui peut être adapté aux besoins de chaque jeune et de tous les gersois de manière générale (retraités, chômeurs, personnes en situation de handicap...).

Cette réflexion peut être adoptée pour tous les espaces ruraux, qui connaissent, d'une manière ou d'une autre, des déficits en termes de mobilité, notamment chez les jeunes. Ces derniers doivent pouvoir s'approprier les dispositifs de transports et les aides qui leurs sont proposées pour pouvoir les adapter au mieux à leurs situations propres.

En effet, un jeune vivant dans la ville préfecture du département (ici, Auch), et un jeune vivant dans une commune plus reculée, ne connaissent pas les mêmes problématiques de mobilité, ne font pas face aux mêmes solutions, mais connaissent bien tous des problèmes en termes de mobilité. C'est pour cette raison qu'ils doivent pouvoir trouver une solution adaptée à leur situation propre ; et que les politiques publiques doivent être en mesure d'offrir une gamme de possibilités assez large pour répondre à ces besoins.

## Section 4 – Un regard vers le futur

Les dispositifs de mobilité déjà mis en place sur ces territoires ruraux et ceux qui font l'objet de propositions dans ce mémoire, sont adaptés à notre société d'aujourd'hui. Mais il est important de toujours garder un œil sur le futur. En effet, dans plusieurs années les problématiques de mobilité ne seront plus les mêmes, et de nouvelles innovations auront d'ici-là vu le jour.

Certains dispositifs qui, il y a quelques années encore, ne nous auraient même pas traversé l'esprit, sont aujourd'hui en cours de développement, dans une optique de généralisation future.

Nous pouvons mentionner notamment les expérimentations autour des navettes autonomes. Les navettes autonomes sont des navettes électriques, sans conducteur, qui réalisent un circuit prédéfini de manière totalement autonome. Le 24 avril 2019, 16 expérimentations ont été lancées un peu partout en France, tant dans des espaces urbains que ruraux. La ministre des Transports à l'époque, Mme Elisabeth BORNE, était « convaincue que ça peut être une solution dans des territoires où aujourd'hui, nous n'avons pas d'alternative à la voiture ». Ainsi, les navettes autonomes pourraient être une solution pour les espaces ruraux, espaces où, nous l'avons vu, la détention du permis de conduire et d'un véhicule sont indispensables. Proche du Gers, un laboratoire d'expérimentation a été développé dans l'ancienne base militaire aérienne de Toulouse-Francazal. Ce laboratoire est dédié à la recherche sur les mobilités innovantes, durables et vertes, dont les navettes autonomes de la société toulousaine Easymile qui sont en cours d'expérimentation.

Ensuite, nous pouvons mentionner l'autopartage, idée émise d'ailleurs par l'un des enquêtés. L'autopartage est un dispositif qui est surtout développé dans les espaces urbains. Plusieurs sociétés d'autopartage existent, comme par exemple Autolib', service d'autopartage parisien qui utilise des voitures électriques. Les abonnés des services d'autopartages ont ainsi la possibilité de prendre une voiture se trouvant dans l'une des stations de la société. A la fin de son trajet, l'utilisateur peut soit retourner à la station de départ, soit déposer la voiture dans une autre station détenue par la société. Ce type de dispositif existe déjà dans les espaces urbains pour les vélos et pour les scooters électriques, notamment au sein de grandes villes comme Toulouse et Montpellier. Dans les espaces ruraux, l'autopartage pourrait être pensé plutôt sous forme de partage d'un ou de plusieurs véhicules à l'échelle communale.

Enfin, la mobilité peut aussi être favorisée grâce à des mouvements associatifs. C'est le cas aux Pays-Bas, avec le dispositif *Buurtbus*. Les *Buurtbus*, ou « bus de quartier », sont des autocars communautaires qui contiennent 9 places et qui peuvent être conduits par toute personne possédant le permis B. Le *Buurtbus* est géré par une association, et sert de solution pour les zones peu peuplées.

Tout comme un bus classique, les horaires et les lignes sont fixes, de sorte à assurer un transport régulier et sûr auprès des habitants. A la différence des bus, gérés par la Région, le « bus de quartier » est géré par des bénévoles, à raison de 2 heures de conduite par semaine ou une journée par mois par bénévole. L'objectif est de compléter un réseau de bus qui ne dessert pas suffisamment les espaces ruraux. Ce dispositif a été mis en place en Gironde, dans la Communauté d'agglomération du Libournais, dans le but d'« *éliminer les angles morts du réseau de transports actuel* » (Philippe Buisson, maire de Libourne).

## Conclusion

Les jeunes des espaces ruraux passent souvent entre les mailles du filet des politiques publiques, alors que ce sont des individus qui jouent un rôle majeur dans les territoires. Ces derniers ont besoin d'un accompagnement dans leur éducation citoyenne, dans la promotion du bien vivre ensemble, dans l'amélioration de leur cadre de vie, dans leur mobilité (y compris à l'international), et dans leur accès à la formation et à l'enseignement supérieur. Tant de volets qui sont pris en compte dans la politique jeunesse du Conseil Départemental du Gers.

En termes de mobilité, les problématiques auxquelles font face les jeunes du Gers peuvent se rapprocher de celles d'autres jeunes vivants dans des départements à dominance rurale. La problématique posée dans ce mémoire : comment mettre en place un système de transports qui permette aux jeunes ruraux de s'approprier la « compétence mobilité », ou autrement dit la « capacité de se déplacer », devenue aujourd'hui une obligation (Orfeuil et Ripoll, 2015) ?, peut ainsi faire l'objet d'une réponse nuancée.

Tous les jeunes ne font pas face aux mêmes difficultés, selon le territoire dans lequel ils vivent. Chaque territoire, au sein d'un même département, connaît ses propres problématiques en termes de mobilité. Pour cette raison, il est important de pouvoir proposer un système de transports qui permette à chaque jeune vivant dans un territoire rural de s'approprier les dispositifs de mobilité qui lui correspondent le mieux, c'est-à-dire un système de transport modulable.

Pour comprendre pleinement le rapport des jeunes à la mobilité sur leur territoire, il est important de reprendre la grille de lecture proposée par F. ESCAFFRE, M. GAMBINO et L. ROUGÉ, concernant les trois types de relation qu'un jeune peut entretenir avec son territoire. En effet, une typologie est proposée, à savoir trois types de relations différents à l'espace rural : le sentiment d'être piégé, l'espace rural en tant que lieu de refuge, et l'ancrage territorial fort. Ce mémoire le démontre, les frontières entre ces types de relations ne sont pas immuables. En effet, ceci est illustré par le groupe de jeunes rencontré à Nogaro, pour qui leur commune est un espace fermé dans lequel ils se sentent piégés, mais pour qui ce lieu est aussi un refuge, un espace sécurisé par rapport à l'extérieur, et notamment par rapport aux grandes villes. Pour aller plus loin, il serait intéressant d'analyser plus en profondeur le rapport entre les différentes catégories de cette typologie, et les besoins ressentis en termes de mobilité. L'analyse des réponses au questionnaire montre que les jeunes qui se sentent bien sur le territoire n'expriment, pour la plupart, pas ou peu de difficultés de mobilité.

Au contraire, ceux qui expriment des difficultés de mobilité déplorent une forte dépendance vis-à-vis des parents ou encore un manque de dynamisme sur le territoire, et souhaitent donc partir au moment des études ou encore pour leur projet de vie. De plus, l'enfermement ressenti par les jeunes de Nogaro se traduit par une volonté de quitter le département au plus tôt. Ceci montre bien que le rapport au territoire peut être lié, entre autres, aux difficultés rencontrées en termes de mobilité.

Nous pouvons ainsi reprendre les hypothèses émises en introduction afin d'en vérifier la véracité. Nous pouvons ainsi confirmer plusieurs des hypothèses émises au début de ce travail. Ce mémoire montre que les jeunes des espaces ruraux rencontrent bel et bien des difficultés en termes d'accès à l'emploi et à la formation à cause de problèmes de mobilité, ce qui mène à un désavantage quant à l'accès au monde professionnel. Deuxièmement, certains jeunes des espaces ruraux rencontrent des difficultés pour pratiquer des activités sportives et de loisirs, ces dernières étant considérées comme moins essentielles que certaines autres pratiques (accéder à un service de santé, à un Espace accueil jeunes...). Cependant, la troisième hypothèse qui porte sur le ressenti important d'un sentiment d'exclusion de la part des jeunes est infirmée, de part une forme de solidarité qui s'opère entre ces derniers qui vivent tous une même problématique de mobilité (même si celle-ci peut prendre différentes formes). Le coût des transports constitue par contre bel et bien un frein à la mobilité, pas tant sur le plan des transports en commun, mais plutôt sur le plan individuel, en ce qui concerne l'acquisition du permis de conduire et d'un premier véhicule. Les jeunes renoncent ainsi à un certain nombre de déplacements, selon les possibilités qui leurs sont offertes. La quatrième hypothèse, « la mobilité des jeunes est freinée par un manque de communication sur l'offre de transports disponible sur le territoire », est, elle, bien confirmée, l'élaboration d'une plateforme de communication ayant même été retenue comme une action envisageable par les jeunes pour faciliter leur mobilité. Ce manque d'information peut concerner des horaires, des retards, des éventuelles modifications sur une ligne de bus ou de train....

La cinquième hypothèse : « la valorisation des dispositifs de transports existants (notamment le covoiturage), doit passer par un accompagnement des jeunes dans l'utilisation de ces dispositifs » a elle aussi été confirmée, le covoiturage étant aujourd'hui assez peu pratiqué par les jeunes (ou plutôt étant pratiquée de manière informelle), mais faisant aussi l'objet de la proposition la plus récurrente de ces derniers. L'accompagnement à l'utilisation de ces dispositifs de transports est donc primordial dans la généralisation et l'optimisation de leur utilisation.

Enfin, la dernière hypothèse, qui porte sur le fait qu'aller dans une grande ville constitue une démarche anxiogène pour les jeunes des espaces ruraux, est confirmée pour certains jeunes, mais pas pour tous.

En effet, il s'avère que pour certains, surtout les plus jeunes, se déplacer dans une grande ville peut constituer une démarche anxiogène. De manière générale, il semblerait qu'un accompagnement dans la démarche est important pour encourager le jeune à pratiquer ces déplacements et à le mettre en confiance. Une fois que le jeune en a pris l'habitude, se déplacer dans une grande ville ne constitue plus pour ce dernier une démarche anxiogène.

La question des mobilités comporte donc de nombreux volets, que ce mémoire a tenté de cerner. L'enjeu majeur est de pouvoir proposer au public concerné, c'est-à-dire à la population en général, et, ici plus particulièrement les jeunes, des dispositifs de mobilité qui permettent de ne pas exclure certaines parties de la population vivant dans des espaces ruraux reculés. La mobilité étant souvent pensée dans les espaces urbains, cette question mérite un approfondissement au sein des espaces ruraux.

## **Bibliographie**

### Ouvrages

Amsellem-Mainguy Y. (2021), *Les filles du coin, vivre et grandir en milieu rural*, Presses de Sciences Po, 264 p.

Galland O., Lambert Y. (1993), *Les jeunes ruraux*, l'Harmattan, 253p.

Orfeuil J-P., Ripoll F. (2015), *Accès et mobilités : les nouvelles inégalités*, Gollion : Infolio, 211p.

Pouzenc M., Charlery de La Masselière B. (2020), *Etudier les ruralités contemporaines*, Toulouse : Presses universitaires du Midi, 425p.

Renahy N. (2010), *Les gars du coin*, La Découverte, 285p.

Viard J. (2019), *Un nouvel âge jeune ? Devenir adulte en société mobile*, Editions de l'Aube et Fondation Jean-Jaurès, 59p.

### Articles scientifiques

Anne D., Le Gallo J., L'Horty Y. (2020), « Faciliter la mobilité quotidienne des jeunes éloignés de l'emploi : une évaluation expérimentale », in *Revue d'économie politique*, n°130, pp.519-544.

Chauveau Hélène. (2015), « Culture et jeunes : la carpe et le lapin des territoires ruraux ? », in *Pour*, n°226, pp.121-127.

Chapelon L., Loubie S. (2019), « Le déploiement du covoiturage dans les espaces périurbains et ruraux comme solution à l'autosolisme : le cas du territoire héraultais », in *Géotransports*, n°12-13, pp.7-26.

Dansac C., Ruel S., Vachée C. (2020), « Invisibilité des jeunes en milieu rural, comment les « jeunes sans cité » « s'en sortent » ? », in *vie sociale*, n°29-30, pp.89-106.

Desmesure O., Gambino M. (2014), « Habiter les espaces ruraux : les enjeux des formes de mobilité des jeunes. Regards interdisciplinaires », in *Noroi*, n°233, pp.25-35.

Escaffre F., Gambino M., Rougé L. (2008), « Les jeunes dans les espaces de faible densité : d'une expérience de l'autonomie au risque de la « captivité » », in *sociétés et jeunesses en difficultés*, n°4, 14p.

Gambino M., Desmesure O., Sahuc P. (2019), « Bouger, errer, aller, venir... Observer les situations de marge pour comprendre ce qu'expriment les mobilités des jeunes dans les territoires ruraux ? », pp.82-95.

#### Articles professionnels

Arensonas N. (2020), « Nouvelles mobilités : les communautés de communes sont-elles prêtes à se jeter à l'eau ? », in *La Gazette des communes*.

Arensonas N. (2020), « En route vers une mobilité mieux partagée dans le rural et le périurbain », in *La Gazette des communes*.

Arensonas N. (2021), « Compétence mobilité : la moitié des intercos votent pour », in *La Gazette des communes*.

#### Articles / revues régionaux

La Région Occitanie (2021), *Le lien d'Occitanie, le magazine de la mobilité au coeur des territoires*, n°3, 18p.

La Région Occitanie (2021), « Trains liO : la Région teste la gratuité pour les jeunes », in *Le journal de ma région*, n°27, p.14.

La Région Occitanie (2021), « Pouvoir d'achat : les aides de la Région », in *Le journal de ma région*, n°27, p.7.

#### Rapports territoriaux

« Les mobilités géographiques des jeunes dans les espaces ruraux de faible densité », Analyse du Centre d'Etudes et de Prospective, n°22, juin 2010.

Injep Analyses & Synthèses (2017), « Les difficultés de transport : un frein à l'emploi pour un quart des jeunes », n°6. <https://injep.fr/wp-content/uploads/2018/08/IAS6-difficultes-transport.pdf> (consulté le 05/03/2021).

Jacquin O. (2021), Rapport d'information sur *les mobilités dans les espaces peu denses en 2040 : un défi à relever dès aujourd'hui*, 104p.

Merrien F-X. (2018), compte-rendu « Rapport d'Etude Jeunesse Gersoise ».

Merrien F-X. (2018), « Diagnostic de la jeunesse gersoise ».

Rapport d'activité du département (2019).

Rapport sur les mobilités des jeunes validé le 23 janvier 2019 par le Bureau de la Commission Insertion des Jeunes. [https://www.jeunes.gouv.fr/IMG/pdf/COJ\\_Mobilites\\_Jeunes.pdf](https://www.jeunes.gouv.fr/IMG/pdf/COJ_Mobilites_Jeunes.pdf) (consulté le 04/03/2021).

Rapport étude MSA , Communauté de communes Grand-Armagnac.

### Articles généraux

Benoit M. (2019), « Véhicules autonomes : 16 expérimentations en conditions réelles annoncées par la ministre des Transports », in *Sciences et Avenir*.

Toulouse Métropole (2021), « Francazal, labo de vos déplacements de demain », in *Toute l'information de la Métropole*, n°14, pp.24-25.

### **Sitographie**

<https://www.mestrajets.lio.laregion.fr> (consulté le 12/03/2021)

Dictionnaire Larousse <https://www.larousse.fr> (consulté le 15/03/2021)

<https://rezopouce.fr> (consulté le 01/03/2021)

<https://www.paysportesdegascogne.com> (consulté le 02/03/2021)

<https://www.francemobilites.fr> (consulté le 05/03/2021)

<https://www.blablacar.fr> (consulté le 08/03/2021)

Insee, Dossier complet, commune d'Auch, disponible sur :

<<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=COM-32013>> (consulté le 23 avril 2021).

Insee, Dossier complet Département du Gers, disponible sur :

<<https://www.insee.fr/fr/statistiques/2011101?geo=DEP-32>> (consulté le 23 avril 2021).

<<https://www.automobile-propre.com/tag/autolib/>> (consulté le 07/06/2021).

Gosselin N. (2020), « Gironde : une collectivité adopte un réseau de bus conduits par des bénévoles, comme aux Pays-Bas », in *actu Bordeaux*. Disponible sur :

<[https://actu.fr/nouvelle-aquitaine/libourne\\_33243/gironde-une-collectivite-adopte-un-reseau-de-bus-conduits-par-des-benevoles-comme-aux-pays-bas\\_36712414.html](https://actu.fr/nouvelle-aquitaine/libourne_33243/gironde-une-collectivite-adopte-un-reseau-de-bus-conduits-par-des-benevoles-comme-aux-pays-bas_36712414.html)> (consulté le 07/06/2021).

## Table des matières

Remerciements.....	p.3
Introduction.....	p.4
Première partie - une étude de cas sur le Gers qui s’inscrit dans une problématique plus générale de difficultés de mobilité des jeunes dans les espaces ruraux.....	p.9
1 – Le Gers, un territoire rural dans lequel les jeunes font face à de nombreuses conséquences du fait de difficultés de mobilité, comparables aux espaces ruraux de manière générale.....	p.9
2 – Une jeunesse rurale qui doit s’approprier la compétence mobilité.....	p.14
3 – Le Gers, un territoire déjà doté de plusieurs dispositifs de transports.....	p.18
Deuxième partie – Une étude centrée sur la parole des jeunes gersois, sur leurs besoins particuliers en termes de mobilité.....	p.25
1 – Une méthodologie centrée sur la parole des jeunes.....	p.25
2 – Des jeunes qui expriment des besoins concordants, avec des nuances selon les territoires.....	p.28
Section 1 - La mobilité des jeunes sur le territoire.....	p.28
Section 2 - Facteurs explicatifs des difficultés de mobilité.....	p.30
Section 3 - Conséquences des difficultés de mobilité.....	p.33
Section 4 – Actions envisageables.....	p.36

3 – Actions envisageables et estimation financière.....	p.38
Section 1 – Valorisation de l’existant.....	p.38
Section 2 – Innover pour compléter.....	p.41
Section 3 – Une synergie de plusieurs propositions – plan mobilité à long terme.....	p.45
Section 4 – Un regard vers le futur.....	p.47
Conclusion.....	p.49
Bibliographie.....	p.52
Annexes.....	p.58

# Avec la jeunesse, construisons l'avenir du Gers

## Plan départemental 2020-2030

PROJET	ORIENTATIONS	AXES	PLAN D'ACTION	Perspectives		
				Action à maintenir	Action à développer	
 <p><b>FAVORISER LE BIEN VIVRE DES JEUNES DANS LE TERRITOIRE GERSOIS</b></p> <p><b>ET</b></p> <p><b>DEVELOPPER LEUR SENS DE LA CITOYENNETE</b></p> 	<p><b>I</b></p> <p>Accompagner le jeune dans son éducation citoyenne et son engagement citoyen</p>	Favoriser l'engagement des jeunes	* sensibiliser et accompagner les jeunes dans leur connaissance de l'organisation administrative territoriale et de leurs droits sociaux, en partenariat avec les PIJ * sensibiliser les jeunes au monde associatif * développer des partenariats afin de faciliter l'accès à l'autonomie des jeunes * créer une instance participative ouverte aux jeunes de 11 à 25 ans pour la construction et la mise en oeuvre de la politique jeunesse * accompagner les jeunes dans leurs actions de solidarité (ID Jeunes...) * recevoir des stagiaires et les associer à la construction de la politique jeunesse		X	
		Favoriser et valoriser l'implication des jeunes dans le monde associatif	* création d'un livret "parcours citoyen" pour la totalité des jeunes gersois de 11 à 25 ans * faire intégrer, par l'IA, le livret du parcours citoyen au Brevet des collèges * accompagner les associations de chantiers jeunes du Département		X	
		<p><b>II</b></p> <p>Promouvoir le bien vivre ensemble</p>	Lutter contre les discriminations	* développer les témoignages d'hier et d'aujourd'hui (handicap, migrants, harcèlement, Shoah...)	X	X
			Favoriser la sensibilisation à la différence et au mieux vivre ensemble	* développer les événementiels à destination des jeunes et les aider à les créer eux mêmes (handisport, lien intergénérationnel, migrants, lutte contre les inégalités sociales, collecte...)		X
			Développer la sensibilisation au sein des collèges	* organiser des "conférences" sur des thèmes comme la tolérance, la lutte contre les discriminations, le tri des déchets, la prévention santé	X	X
			Sensibiliser les jeunes à la communication non violente	* soutenir les associations oeuvrant en faveur de la jeunesse et développer les actions partenariales en lien avec l'éducation populaire * organiser des journées de sensibilisation au sein des collèges en partenariat avec nos partenaires de l'éducation populaire	X	X
	<p><b>III</b></p> <p>Améliorer le cadre de vie des jeunes gersois et renforcer l'attractivité du Gers</p>	Développer la communication par et pour les jeunes	* investir les réseaux sociaux * créer un journal pour et par les jeunes * développer l'information à destination des jeunes de manière régulière * créer une application numérique regroupant tout type d'information en lien avec la jeunesse		X	
			Développer la pratique sportive par et pour les jeunes	* développer les événementiels sports de nature à destination des jeunes * rendre le sport accessible : financièrement (Pass'sport) et par la réalisation d'infrastructures * soutenir les initiatives des jeunes en faveur du sport (BPG, ID jeunes...)	X	X
		* développer le sport en direction des jeunes en luttant contre toutes les formes de discrimination * renforcer la communication sur l'offre et les événements sportifs dans le Gers (Application numérique) * soutenir les projets de petits équipements sportifs pour les jeunes (BPG) * développer la sensibilisation au collège ("rendez-vous sportifs au collège"....)			X	
		Faire des jeunes gersois des acteurs de la culture		* contribuer au parcours d'éducation artistique et culturelle grâce aux initiatives de la conservation du patrimoine (Flaran), aux archives départementales, à la médiathèque, à l'espace départemental d'art contemporain Mémento... * soutenir les initiatives culturelles des jeunes afin les rendre acteurs d'événements culturels (ID Jeunes, tremplin, musiques actuelles, cinéma...)	X	X
			* développer les événementiels à destination des jeunes * décentraliser les événements dans les territoires ruraux * développer une politique tarifaire en faveur des jeunes * améliorer l'information de l'offre culturelle sur le territoire (Application) * développer les pratiques artistiques et culturelles en faveur des jeunes (mon collège est un musée...) * développer les résidences d'artistes et de journalistes au sein des collèges * développer la sensibilisation artistique au collège	X	X	

		Rendre les jeunes gersois acteurs et ambassadeurs de la protection de leur environnement et de la biodiversité	<ul style="list-style-type: none"> <li>* impliquer les jeunes gersois dans les politiques environnementales du Département : tri des déchets, développement durable (plantation d'arbres...),...</li> <li>* développer la sensibilisation à l'environnement avec l'accompagnement de la Cité de la Transition énergétique, du service ENS, des associations du Gers</li> <li>* lancer un appel à projet à destination des jeunes gersois pour les inciter à proposer des projets en lien avec cette thématique</li> <li>* accompagner et soutenir les projets des jeunes en lien avec ces thématiques (ID jeunes, BPG....)</li> </ul>	X	X
	 <b>Favoriser la mobilité des jeunes y compris à l'international</b>	Faciliter les déplacements des jeunes sur le territoire pour l'accès à l'emploi, à la formation et aux loisirs	<ul style="list-style-type: none"> <li>* favoriser les déplacements doux</li> <li>* soutenir les projets des jeunes liés aux déplacements (BPG....)</li> <li>* faciliter l'accès aux transports en commun ou au covoiturage en se rapprochant des territoires (aides financières, transport à la demande, plateforme de covoiturage, aide au permis de conduire.....)</li> <li>* solliciter le fonds d'expérimentation pour la jeunesse</li> </ul>		X
		Développer la mobilité à l'international	<ul style="list-style-type: none"> <li>* développer les partenariats avec les associations de chantiers jeunes à l'étranger</li> <li>* développer l'information auprès des jeunes sur les possibilités de mobilité</li> <li>* développer des actions en liens avec l'international (erasmus...)</li> </ul>		X
	 <b>Favoriser l'accès à la formation et à l'enseignement supérieur</b>	Soutenir l'enseignement supérieur et aider à la professionnalisation des jeunes gersois	<ul style="list-style-type: none"> <li>* accompagner les établissements d'enseignement supérieur</li> <li>* Aider à la professionnalisation des jeunes en mettant en place annuellement un plan d'accueil de stagiaires au sein de la collectivité</li> </ul>	X	X
			<ul style="list-style-type: none"> <li>* faciliter l'accès à l'enseignement supérieur des gersois (prêts d'honneur)</li> <li>* faire connaître les métiers méconnus en lien avec les compétences du Département (métiers du livre, du sport, du patrimoine, ....) et faire rencontrer des professionnels</li> </ul>	X	X

# THE EUROPEAN ROAD OF D'ARTAGNAN

**CERTIFIED**

“CULTURAL ITINERARY OF THE COUNCIL OF EUROPE”



PRESS RELEASE



The European Route  
d'Artagnan  
La Route Européenne  
d'Artagnan

Cultural route  
of the Council of Europe  
Itinéraire culturel  
du Conseil de l'Europe



On May 19th, 2021, the European Route D'ARTAGNAN was awarded, upon a unanimous vote of the 35 voting countries, the Certificate of « European Cultural Itinerary» (ECR). The Route passes through 6 countries: Germany, the Netherlands, Belgium, France, Spain, and Italy. It bears the unique status of first-ever European equestrian route.

To bear ECR certification means implementing the fundamental values of the Council of Europe: human rights, democracy, diversity and cultural identity, dialogue, exchange, and mutual enrichment beyond borders, as well as centuries.

The Council of Europe certifies 5 new Cultural Routes:

[www.coe.int/fr/web/cultural-routes/-/the-council-of-europe-certifies-5-new-cultural-rout-1](http://www.coe.int/fr/web/cultural-routes/-/the-council-of-europe-certifies-5-new-cultural-rout-1)

## THE ADVANTAGES OF BEING A CERTIFIED EUROPEAN CULTURAL ITINERARY

- ✓ Recognition and a much greater visibility at European and International level,
- ✓ Building a network of international experts to work together on heritage management, research, development, and promotion of cultural and sustainable tourism,
- ✓ An ensured sign of quality for possible future funding,
- ✓ Inter-governmental support programmes and European support in favour of the involved regions.

## A UNIQUE EUROPEAN EXPERIENCE WHICH GOES BEYOND THE CENTURIES

The European Route D'ARTAGNAN is a hike based on a double theme:

- ✓ The real story of Charles de Batz de Castelmoré d' Artagnan, born in Lupiac, in Gascony (France) around 1615. He died during the Maastricht siege (Netherlands) on 25<sup>th</sup> June 1673.
- ✓ The novels of Alexandre Dumas (1844-1850) which turned him into a legend worldwide.

The Route is designed for long-distance travellers, riders, carriage drivers, hikers, and cyclists in search of true escapades. It offers a unique experience, in the footsteps of the famous musketeer who travelled through Europe on horseback during the XVII<sup>th</sup> century at the service of the King.

The ambition of the European Route D'ARTAGNAN is to build a story based on 150 listed historic and literary sites and to organise cultural events along the itinerary. Taking this trail is like setting off in D'Artagnans' footsteps, in the search of the musketeer spirit of the XX<sup>1st</sup> century, supported specifically by an innovative educational project: The School of Young European Musketeers.

The Route is made up of 6 itineraries neither of them prioritising over another, if not for the preference of each of its users. The Route spreads out over 8,000 kilometres (4,970 miles) of small trails covering 15 regions, 2000 km of which are open today. The aim is to open 5000 km of marked and maintained trail by 2022, before the complete opening in 2023. The Route is adapted to all types of hikers, even for the less experienced ones, with accommodation and catering available every 25 kilometres maximum, and professionals available for all types of users.

## **THE CERTIFICATION BY THE COUNCIL OF EUROPE IS THE RESULT OF THE STRONG INVOLVEMENT OF HUNDREDS OF COMMITTED PEOPLE THROUGHOUT THE DIFFERENT COUNTRIES INVOLVED.**

The European Route D'ARTAGNAN was envisioned by the founding members of the AERA association as soon as 2014 with the mission to "Create, manage, develop and promote the Route".

In 2015, European co-funding enabled a consortium of 12 different partners in the 6 different countries involved to develop an innovative business model and tools to enhance the Route.

The AERA association has around 1,500 potential partners in the areas implicated in the project. It is working to consolidate the Route by putting in place 3-year agreements (2021-2024) and by bringing together all the different contributors.

## **ECONOMIC BENEFITS FOR RURAL TOURISM**

The European Route D'ARTAGNAN satisfies the demand of holiday makers to practice slow tourism and outdoor activities. It fully addresses a family's needs for outdoor activities as well as the aspirations of riders of all ages.

The financial estimate of the revenues produced on the participating territories is of 70€ per day for riders and cyclists, and of around 35€ per day for walkers. The Route has the potential to host around 350,000 hikers per year, comparable to the number of hikers which walk the Way of Santiago de Compostela.

Throughout the year, the Route generates economic benefits for the territories, via accommodations (campsites, guest houses, B&B's, etc...), equestrian infrastructures, local commerce, museums, and other businesses. Passionate horse riders can discover, in another light, heritage sites and curiosities along the way.

## THE EUROPEAN ROUTE D'ARTAGNAN IS ALSO...

- ✓ An educational tool: The School of Young European Musketeers,
- ✓ A travelling d'Artagnan Escape Game,
- ✓ A "d'Artagnan European Route" brand for accommodations,
- ✓ A "Musketeer Passport" to have stamped out at every Trail stopover,
- ✓ A diploma named "Dartagnane", which rewards the users having travelled over 100 km and a "Musketeer" medal for distinguished fans,
- ✓ A network of History experts on the Grand Century present on the different territories,
- ✓ A cooperation with the Network of Universities delivering research and studies on European Cultural Itineraries,

## THE ACTIONS TO COME

- ✓ A growing number of site inaugurations on the different itineraries,
- ✓ The networking of our members and different partners, public as well as private,
- ✓ Gradual publication of 11 topographical Guides during the period 2021-2023,
- ✓ The preparation of cultural events staged throughout the year along the Route, with the putting in place of a calendar of the local, national, and transnational festivities,
- ✓ The undertaking of an ERASMUS + project to enable exchanges between young people (France – Italy – Georgia – Czech Republic in preparation),
- ✓ The development of the Young European Musketeers School to be deployed along the Route, and beyond, where there is a demand,
- ✓ Joint actions under planning in partnership with the International Social Tourism Organisation (ISTO).

**Alain Liberos,**  
Founding President.



+ 33 6 49 13 52 20

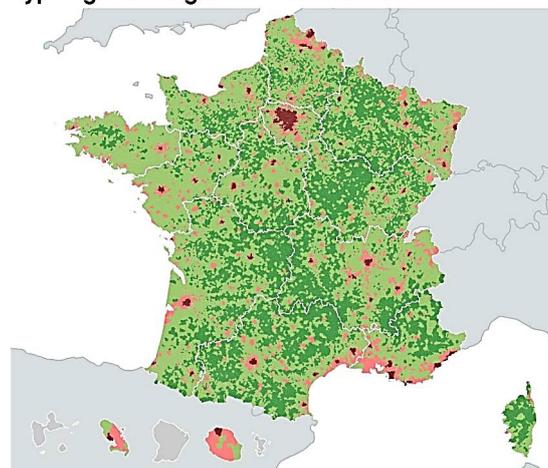


[routedartagnan@gmail.com](mailto:routedartagnan@gmail.com)



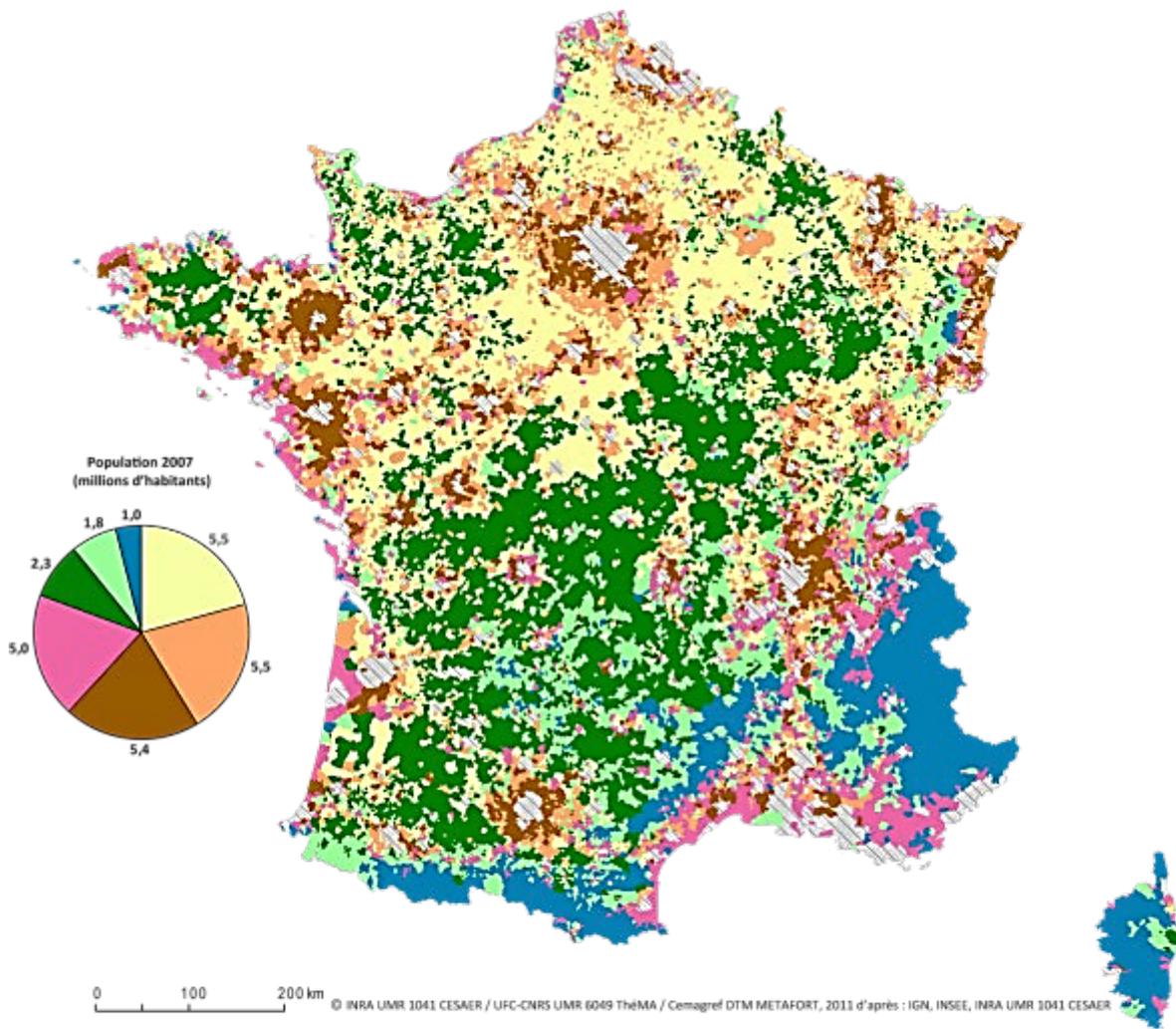
[www.route-dartagnan.eu](http://www.route-dartagnan.eu)

### Typologie de la grille communale de densité



- Commune densément peuplée
- Commune de densité intermédiaire
- Commune peu dense
- Commune très peu dense
- Données non disponibles

Sources : Insee 2015, IGN GéoFla, 2015 • Réalisation : CGET, 2017



**Campagnes des villes, du littoral et des vallées urbanisées**

- densifiées, en périphérie des villes, à très forte croissance résidentielle et à économie dynamique
- diffuses, en périphérie des villes, à croissance résidentielle et dynamique économique diversifiée
- densifiées, du littoral et des vallées, à forte croissance résidentielle et à forte économie présentielle

**Campagnes agricoles et industrielles**

- sous faible influence urbaine

**Campagnes vieilles à très faible densité**

- à faibles revenus, économie présentielle et agricole
- à faibles revenus, croissance résidentielle, économie présentielle et touristique
- à faibles revenus, croissance résidentielle, économie présentielle et touristique, très fort éloignement des services d'usage courant
- hors champ (unités urbaines > 10 000 emplois)

## Lignes de bus au départ de la gare d'Auch

N° de ligne	Ville d'arrivée	Nombre de navettes par jour en semaine	Nombre de navettes par jour le week-end et jours fériés	Nombre d'arrêts (lieu de départ et d'arrivée compris) (variable selon trajets)	Heure du premier départ d'Auch (en semaine)	Heure du dernier départ d'Auch (en semaine)
931	Tarbes	6 qui vont jusqu'à Tarbes 2 qui vont jusqu'à Miélan	2	19	5h40	18h10
932	Agen	9	6 le samedi et 5 les dimanches et jours fériés	16	5h30	20h19
934	Aire-sur-Adour	5 tous les jours qui vont jusqu'à Aire-sur-Adour 1 le lundi qui va jusqu'au lycée de Nogaro 1 le vendredi en périodes scolaires qui va jusqu'au lycée de Nogaro	2 les samedis et 1 les dimanches et jours fériés	13 arrêts jusqu'à Aire-sur-Adour 8 arrêts jusqu'au lycée de Nogaro	8h00	18h10
935	Toulouse	3 navettes par jour qui vont jusqu'à l'Isle-Jourdain, dont 1 qui va à Toulouse	0	5 pour les navettes de L'Isle-Jourdain, et 7 pour les navettes de Toulouse	5h05	19h09
933	Montauban	5 navettes qui vont jusqu'à Montauban 3 qui vont jusqu'à Beaumont-De-Lomagne (dont 1 seulement le mercredi) 1 qui va à Mauvezin (seulement le vendredi)	2	Nombre d'arrêts jusqu'à Montauban : 15 Nombre d'arrêts jusqu'à Beaumont-de-Lomagne : 7 Nombre d'arrêts jusqu'à Mauvezin : 3	5h55	18h15
951	Condom	5	2	8	7h40	18h05

## Autres lignes de bus

N° de ligne et ville de départ	Ville d'arrivée	Nombre de navettes par jour en semaine	Nombre de navettes par jour le week-end et jours fériés	Nombre d'arrêts (lieu de départ et d'arrivée compris) (variable selon trajets)	Heure du premier départ de la ville de départ (en semaine)	Heure du dernier départ de la ville de départ (en semaine)
953 – Condom	Agen	5	2	8	6h35	18h35
952 - Nogaro	Condom	3	1	6	6h15	15h10
961 – Tarbes	Mont-de-Marsan, via Maubourguet et Marciac	4	4 les samedis 3 les dimanches et jours fériés	Environ 33 (dépend des trajets). Inclus plusieurs arrêts au sein de la même commune	5h25 le lundi 6h45 les autres jours de la semaine	19h55 le vendredi 18h15 autres jours de la semaine
954 - Lombez	L'Isle-Jourdain, via Samatan	3	0	4	6h00	18h15
365 - Boulogne-sur-Gesse	Toulouse, via Samatan	6	3 le samedi et 2 les dimanches et jours fériés	Environ 27 (dépend des trajets)	5h45	17h05

## **Questions sur la mobilité des jeunes dans le Gers**

Stagiaire au Conseil Départemental du Gers, je suis missionnée par le service Sport et Jeunesse pour réaliser une étude sur le développement du transport pour les jeunes dans le Gers. Pour ce faire, j'ai besoin de vous, jeunes âgés de 14 à 20 ans, vivants dans le Gers. Ainsi, les réponses à ce questionnaire me permettront de mieux appréhender les problématiques propres à ce département et de réfléchir à des solutions de mobilité les plus adaptées possibles, pour vous, les jeunes du Gers !

### **Thème 1 – La mobilité des jeunes sur le territoire**

1. Quels modes de transport utilisez-vous (voiture, scooter, bus, train, covoiturage...) ?
2. Quel est votre ressenti par rapport à votre département (sentiment d'être piégé, lieu de refuge, lieu de projet de vie...) ?
3. Vous déplacez-vous en vélo ? Si oui, sur quelles distances ?

### **Thème 2 – Facteurs explicatifs des difficultés de mobilité**

4. Avez-vous déjà éprouvé des difficultés pour vous déplacer sur le département (pour aller voir des amis, faire des activités sportives, des loisirs, faire une formation, un entretien, un stage...) ?
  - Si oui, pour quelles raisons (coûts, accès, manque de communication...) ?
5. Le fait de vous déplacer dans une grande ville dans le Gers ou hors du Gers (Auch, Tarbes, Pau, Toulouse, Bordeaux, Montpellier...) vous pose-t-il problème ? (est-ce une démarche anxiogène par exemple, ou est-il difficile, avec l'offre de transport existante, d'y accéder ?)

6. Avez-vous déjà ressenti un sentiment d'exclusion ou des difficultés d'intégration à cause de problèmes de mobilité ?
7. Avez-vous déjà ou souhaitez-vous passer le **BSR** ?
8. Avez-vous rencontré des difficultés pour le passer ou y a-t-il des obstacles qui vous empêchent de le passer ?
9. Avez-vous déjà ou souhaitez-vous passer le **permis de conduire** ?
10. Pour vous, quel est l'intérêt de passer le permis de conduire ?
11. Avez-vous rencontré des difficultés pour le passer ou y a-t-il des obstacles qui vous empêchent de le passer ?
12. Avez-vous conscience qu'au-delà du coût du permis de conduire, il y a ensuite le coût d'achat d'une voiture, de son entretien, du carburant, de l'assurance ?

### **Thème 3 – Conséquences des difficultés de mobilité**

13. Avez-vous déjà renoncé à une ou plusieurs activités à cause de problèmes de mobilité ?
  - Si oui, lesquelles ?
14. Avez-vous déjà renoncé à fréquenter un espace d'Accueil Jeunes, ou un service de santé à cause de problèmes de transport ?

15. Avez-vous déjà eu des problèmes de mobilité pour faire un job d'été (castrer le maïs par exemple) ?

16. Effectuez-vous des choix (de formation, d'emploi...) selon l'offre de transport qui est disponible ?

#### **Thème 4 – Proposition de solutions**

17. Auriez-vous des idées qui pourraient être mises en place pour faciliter votre mobilité sur le territoire (renforcement du covoiturage, aides financières, développement d'une plateforme d'information...) ?

#### **Données sociologiques :**

Sexe :

Age :

Commune :

Activité (études, emploi...) :

Potentiel projet professionnel :

Profession / catégorie socio-professionnelle des parents :

Numéro de téléphone ou adresse mail en cas de besoin d'informations complémentaires (facultatif) :

Questionnaire à renvoyer à :

Eleanor Horton-Thomasson

eleanorhortonthomasson@gmail.com

## Analyse réponses questionnaire mobilité

Ce questionnaire a obtenu 20 réponses de jeunes vivants dans 16 communes différentes du Gers, à savoir : Auch, Belloc-St-Clamens, Castelnau-d'Auzan, Duran, Orbessan, Seissan, Tournecoupe, Vic-Fezensac, Bajonnette, Gimont, Fleurance, Eauze, Noulens, Marambat, Auterive et Mirande.

### Données sociologiques :

Répondantes : 12

Répondants : 8

#### Âge :

- 14 ans : 2
- 15 ans : 4
- 16 ans : 2
- 17 ans : 5
- 18 ans : 4
- 19 ans : 1
- 20 ans : 2

#### Activité :

- Etudes (lycée) : 9
- Etudes (lycée) + emploi : 1
- Etudes (collège) : 6
- Garantie jeune (mission locale) : 1
- Etudes (université) : 2
- Etudes (apprentissage) : 1

## Thème 1 – La mobilité des jeunes sur le territoire

### 1. Quels modes de transport utilisez-vous (voiture, scooter, bus, train, covoiturage...) ?

- Voiture : 16
  - 4 précisent être amené par un parent
  - 1 précise être amené par son compagnon
  - 5 précisent conduire eux-mêmes
- Bus (dont bus scolaire) : 7
- Scooter / Moto (50 cm<sup>3</sup>) : 3
- Vélo : 4
- Trottinette électrique : 1
- Marche à pied : 2
- Covoiturage de manière générale : 3 dont 2 qui font du covoiturage auto-organisé / informel (amis...)
- Train : 2

→ Forte dépendance à la voiture.

→ Le bus est le dispositif de transport en commun le plus utilisé, et beaucoup utilisé pour se rendre sur son lieu d'étude.

2. Quel est votre ressenti par rapport à votre département (sentiment d'être piégé, lieu de refuge, lieu de projet de vie...)?

- Lieu de vie : 3
- Lieu de transition : 1
- Apprécie le cadre de vie : 5
- Lieu de projet de vie et professionnel : 3
- Département assez dynamique : 1
- Lieu de repos/vacances/fête : 1
- Manque de dynamisme : 2
- Volonté de partir pour les études : 1
- Un peu perdu : 3
- Lieu où se trouve la famille : 1
- Sentiment d'être piégé : 1
- Lieu de refuge : 1

→ Le département connaît une certaine perte de la population jeune à cause de problèmes de mobilité.

→ Beaucoup de jeunes sont ancrés territorialement de part la présence de leur famille, ainsi que de part le cadre de vie agréable, mais il y a un manque d'accessibilité aux services et aux différentes activités.

→ Problèmes de mobilité mais pas pour autant l'impression d'être piégé. A nuancer avec le fait que chaque territoire est différent et que tous les jeunes ne font pas face aux mêmes difficultés en termes de mobilité. Le groupe de jeunes rencontré à Nogaro par exemple se sent piégé sur son territoire.

→ Les jeunes qui souhaitent rester dans le Gers pour leur projet de vie et professionnel visent souvent des métiers territorialement ancrés. En effet, 2 des 3 enquêtés considérant le Gers comme un lieu de projet de vie et professionnel souhaitent reprendre l'exploitation agricole familiale.

3. Vous déplacez-vous en vélo ? Si oui, sur quelles distances ?

- Non : 12
- Oui : 5
- Rarement : 2
- Location de VAE : 1

→ Les jeunes qui utilisent le vélo l'utilisent en moyenne dans un rayon de 10 km autour de chez eux.

→ Ce sont souvent des jeunes qui se trouvent à proximité d'une ville (Auch, Vic-Fezensac) qui utilisent le vélo pour se déplacer.

→ Le vélo est surtout utilisé pour le loisir ou pour les trajets courts.

→ Les jeunes qui n'utilisent pas ce mode de déplacement ne l'utilisent pas à cause de distances trop importantes à parcourir, ou, sans doute, par désintérêt de la pratique. De plus, le Gers est un département vallonné et dont les routes peuvent être dangereuses pour les cyclistes.

## Thème 2 – Facteurs explicatifs des difficultés de mobilité

4. Avez-vous déjà éprouvé des difficultés pour vous déplacer sur le département (pour aller voir des amis, faire des activités sportives, des loisirs, faire une formation, un entretien, un stage...)?

- Oui : 9
- Non : 11

Si oui, pour quelles raisons (coûts, accès, manque de communication...)?

- Manque de disponibilité des parents : 3
- Pas de réseau de transport : 1
- Peu de bus : 2
- Peu de gares : 1
- Problèmes de retard des transports : 1
- Manque de transport à différents horaires : 1
- Manque de communication : 2
- Problèmes d'accès : 1
- Lieu de vie loin des services : 2

→ Forte dépendance des jeunes à leurs parents pour leurs déplacements.

→ Les facteurs explicatifs des difficultés de mobilité sont divers et variés.

→ Les problèmes de mobilité affectent autant les jeunes dans les villes (Auch, Fleurance...), que les jeunes en campagne.

→ Dès que l'un des moyens/réseaux de transport n'est plus en service, cela a un grand impact sur la mobilité des jeunes.

5. Le fait de vous déplacer dans une grande ville dans le Gers ou hors du Gers (Auch, Tarbes, Pau, Toulouse, Bordeaux, Montpellier...) vous pose-t-il problème ? (Est-ce une démarche anxiogène par exemple, ou est-il difficile, avec l'offre de transport existante d'y accéder ?)

- Oui : 5
- Non : 14
- Sans réponse : 1

Pour ceux ayant répondu oui, cela pose problème car :

- Démarche anxiogène : 3
- Pour des questions pratiques : 2

→ Se déplacer dans une grande ville peut constituer une démarche anxiogène, notamment pour les plus jeunes.

→ Se déplacer dans une grande ville est rendu plus simple par la recherche d'informations, et le fait de se rassurer. Nécessite donc un accompagnement. → Se déplacer dans une grande ville peut vite devenir une habitude, notamment au moment des études.

6. Avez-vous déjà ressenti un sentiment d'exclusion ou des difficultés d'intégration à cause de problèmes de mobilité ?

- Oui : 1
- Se sent plutôt démunie (mais pas exclue pour autant) : 1
- Non : 18

→ Bien que certains jeunes éprouvent des difficultés de mobilité (pour aller voir des amis par exemple), cela n'entraîne pas nécessairement un sentiment d'exclusion.

→ Les difficultés de mobilité sont un point commun de tous les jeunes gersois ce qui n'engendre pas forcément un sentiment d'exclusion et des difficultés d'intégration car une forme de **solidarité** s'opère.

7. Avez-vous déjà ou souhaitez-vous passer le BSR ?

- Détiennent le BSR : 4
- Ne détiennent pas le BSR et ne souhaitent pas le passer : 13
- Ne détiennent pas le BSR mais souhaitent le passer : 0
- Auraient aimé passer le BSR : 2
- Y ont pensé mais ne l'ont finalement pas passé : 1

→ Ce sont surtout les plus jeunes qui détiennent le BSR.

→ Ce sont autant des jeunes en espace rural que des jeunes vivants en ville ou à proximité d'une ville qui le détiennent.

→ L'obtention du permis de conduire semble plus importante que celui du BSR, en tout cas privilégié.

8. Avez-vous rencontré des difficultés pour le passer ou y a-t-il des obstacles qui vous empêchent de le passer ?

- Non : 18 → certains n'ont pas répondu à la question, mais l'on peut supposer qu'ils rentrent dans cette catégorie, n'ayant pas répondu sans doute parce qu'ils ne se sentaient pas concernés (n'ont pas le BSR).
- Oui : 2 → coût, manque de temps, parents inquiets.

→ Globalement, les jeunes qui souhaitent passer le BSR le peuvent sans difficultés.

→ Globalement, les jeunes qui ne sont pas intéressés par le BSR ne sont pas confrontés à des difficultés particulières.

→ Les 3 obstacles face au passage du BSR qui sont ressortis dans cette enquête sont le coût trop élevé, le manque de temps, et l'inquiétude des parents.

9. Avez-vous déjà ou souhaitez-vous passer le permis de conduire?

- Détiennent le permis de conduire : 5
- Souhaitent passer le permis de conduire : 10
- Sont actuellement en conduite accompagnée : 4
- Sont actuellement à l'auto-école : 1

→ Forte dépendance à la voiture.

10. Pour vous, quel est l'intérêt de passer le permis de conduire ?

- Etre indépendant : 8
- Etre autonome : 7
- Se déplacer librement : 5
- Se déplacer de manière générale : 3
- Avoir une plus grande mobilité (pouvoir parcourir de plus grandes distances) : 2
- Se déplacer plus facilement : 2
- Outil indispensable : 1
- Sans réponse : 1

→ Fort besoin d'autonomie et d'indépendance, qui passe par la détention du permis de conduire.

11. Avez-vous rencontré des difficultés pour passer le permis de conduire ou y a-t-il des obstacles qui vous empêchent de le passer ?

- Non : 11
- Sans réponse : 3
- Difficultés mineures : 1
- Oui : 5

Pour ceux ayant répondu "oui", les difficultés mentionnées sont :

- Le coût : 3
- Difficultés liées à la pandémie (pour faire le nombre requis de km en conduite accompagnée) : 1
- Difficultés à l'obtention du code de la route : 1

→ Importance du soutien économique familial, pour passer le permis et acquérir son premier véhicule.

12. Avez-vous conscience qu'au-delà du coût du permis de conduire, il y a ensuite le coût d'achat d'une voiture, de son entretien, du carburant, de l'assurance ?

- Oui : 19
- Non : 1

→ Généralement, les jeunes ont conscience de tous les coûts qu'engendrent la détention d'un véhicule.

### **Thème 3 - Conséquences des difficultés de mobilité**

13. Avez-vous déjà renoncé à une ou plusieurs activités à cause de problèmes de mobilité?

- Oui : 7
- Non : 13

Si oui, lesquelles ?

- Activité sportive : 2
- Aller dans un commerce : 1
- Voir des amis : 1
- Espace jeune : 1
- Cours de musique : 1

- Pour un anniversaire : 1

→ Les difficultés de mobilité n'affectent pas une seule partie du territoire gersois, mais bien l'ensemble du département.

→ Certains jeunes doivent renoncer à des activités (sportives, musicales, de loisirs...), à cause de ces problèmes de mobilité.

14. Avez-vous déjà renoncé à fréquenter un espace d'Accueil Jeunes, ou un service de santé à cause de problèmes de transport ?

- Oui : 1
- Non : 18
- Sans réponse : 1

→ Tous les jeunes n'expriment pas le besoin de fréquenter un espace d'Accueil Jeunes.

→ Un effort de mobilité est fait pour ces services que l'on pourrait qualifier d'"essentiels". Au contraire d'activités de loisirs qui sont plus sacrifiées, sans doute car considérées comme "non-essentiels".

15. Avez-vous déjà eu des problèmes de mobilité pour faire un job d'été ?

- Oui : 2
- Non : 12
- Non concerné : 6

→ De manière générale, les jeunes se débrouillent pour pouvoir accéder à leur lieu de job d'été.

→ Mais les problèmes de mobilité peuvent empêcher certains de faire un job d'été.

16. Effectuez-vous des choix (de formation, d'emploi...) selon l'offre de transport qui est disponible ?

- Oui : 6
- Non : 13
- Non concerné : 1

→ Pour certains jeunes, la formation de leur choix se trouve à proximité, la mobilité n'est donc pas un facteur déterminant dans leur choix.

→ Pour d'autres, la formation et l'emploi étant décisifs pour leur avenir, ils feront tout pour surmonter l'obstacle de la mobilité.

## Thème 4 - Proposition de solutions

17. Auriez-vous des idées qui pourraient être mises en place pour faciliter votre mobilité sur le territoire (renforcement du covoiturage, aides financières, développement d'une plateforme d'information...)?

- Renforcement du covoiturage : 7
- Renforcement de l'information / de la communication : 5
- Aides financières (pour passer le permis de conduire, entre autres) : 3
- Amélioration + réouverture des lignes de train et des gares : 2
- Plus de transport dans les petites villes : 2
- Autopartage : 1
- Plus de bus quotidiens : 1

→ Les deux propositions de solution qui ressortent le plus sont le renforcement du covoiturage et le renforcement de la communication et de l'information.

→ Une réelle problématique d'accès aux réseaux de transport existe. → D'où l'importance accordée à la voiture et à l'obtention du permis de conduire.

→ Tous les jeunes ne peuvent pas accéder à la voiture individuelle (âge, coût...), d'où l'importance de développer des dispositifs de mobilité alternatifs.

## **Résumé**

La mobilité est aujourd'hui, plus que jamais, un sujet d'actualité. Dans une société où parcourir des dizaines de kilomètres pour aller travailler, et des centaines de kilomètres pour partir en vacances est devenu anodin, la mobilité est aujourd'hui au coeur de nombreuses problématiques - environnementales et sociétales parmi d'autres - et qui affectent toutes les catégories d'individus.

Ce mémoire porte plus spécifiquement sur la problématique de la mobilité des jeunes dans les espaces ruraux, catégorie d'individus particulièrement touchée par ces problématiques et qui passe souvent à travers les mailles du filet des politiques publiques.

C'est pour cela qu'il est intéressant de se demander comment l'on peut mettre en place un système de transports qui permette aux jeunes ruraux de s'approprier la « compétence mobilité », ou autrement dit la « capacité de se déplacer », devenue aujourd'hui une obligation.

Pour répondre à cette question, une étude de cas est ici menée sur le territoire gersois, département représentatif des espaces ruraux, et permettant une analyse globale des problématiques de mobilité de ces jeunes dans les espaces ruraux.

**Mots clés :** Mobilité, jeunesse, espaces ruraux.