

**DIAGNOSTIC PARTAGE**  
**CHARTRE TERRITORIALE DES SOLIDARITES**  
**AVEC LES FAMILLES**  
**PAYS DE CRAON**



***Remerciements à toutes les personnes qui ont  
contribué à la réalisation de ce diagnostic :***

*Jany Klus, coordinateur Enfance Jeunesse, CLAS Pays de Craon  
Emilie Guyard, référente famille, centre social Nulle Part Ailleurs  
Nelly Gadbin, directrice centre social, Douanier Rousseau de  
Renazé*

*Camille Jouault, animatrice AMAC les Mouillotins*

*Stéphane Groisard, co-responsable de la zone action médico-sociale*

*Sud Mayenne Conseil Départemental de la Mayenne*

*Freddy Bourgeais, animateur Iliades Habitat Jeunes Résidence  
sociale Senonnes*

*Corinne Gaiardo, agent de développement CAF de la Mayenne*

*Julie Girard, coordinatrice du contrat local de santé*

*Claudine Jaguelin, déléguée MSA secteur de Cossé*

*Monique Paillard, administrateur UDAF*

*Aline Villière, animatrice Fédération des Centres Sociaux Maine  
et Loire/ Mayenne*

*Christophe Moreau, sociologue JEUDEV*

# SOMMAIRE

Introduction

## **1- Le territoire et son contexte** Page 6

1-1 . La Communauté de Commune du Pays de Craon (53)

1-2 . Les critères explicitant ce choix

## **2- La méthodologie utilisée** Page 7

2-1/ DSL

2-2/ Les grandes étapes du dispositif

2-3/ Les différentes instances complémentaires

2-4/ Le choix des thématiques

## **3- L'état des lieux du territoire** Page 13

3-1/ La population

3-2/ L'offre proposée en termes de services

3-3/ Les indicateurs socio économiques

## **4- Le diagnostic** Page 26

4-1/ La mobilité Page 27

4-1-1/ Le contexte

4-1-2/ L'état des lieux

4-1-3/ Les études de besoins

a/l'enquête auprès des jeunes de 15 à 30 ans

b/l'enquête auprès des structures employeuses

c/le forum « mobilité »

d/les principaux enseignements

4-2/ L'engagement bénévole Page 59

4-2-1/ Le contexte :

4-2-2/ La recherche de statistiques et d'études sur le sujet

4-2-3/ Le questionnaire auprès des associations

4-3/ La communication Page 73

## **5- Les conclusions du diagnostic partagé** Page 77

## **6- Le plan d'actions** Page 79

## **7- Les annexes** Page 83

# INTRODUCTION

Depuis de nombreuses années, la **Mutualité Sociale Agricole (MSA)** contribue au développement des territoires en oeuvrant, avec l'aide de ses partenaires, à la **mise en place d'actions et de services répondants aux besoins sociaux et sanitaires**. Conformément à l'orientation "**Accompagner les familles dans leur parcours de vie**" inscrite dans sa convention d'objectifs et de gestion 2016-2020, la MSA initie les "**chartes territoriales des solidarités avec les familles**".

A l'heure actuelle, de plus en plus de familles vivant sur les territoires ruraux font face à deux constats : **l'inégalité territoriale dans l'accès aux services et une dilution du lien social et des solidarités traditionnelles**.

A travers ces chartes territoriales avec les familles, la MSA souhaite répondre aux besoins des familles et à leurs attentes en terme de services et de lien social sur les territoires ruraux. Pour ce faire, elle mobilise les acteurs locaux (collectivités locales, partenaires institutionnels, associations et habitants du territoire).

La réussite de la charte implique **l'adhésion d'un maximum de partenaires à cette démarche, aux principes de l'action participative et territorialisée, ainsi qu'aux valeurs d'engagement, de mutualisme et de solidarité**.

C'est donc bien dans le cadre du développement social local que ce travail s'inscrit et poursuit deux orientations :

- Réduire les inégalités et renforcer le maillage territorial en matière d'offre des services aux familles ;
- Favoriser l'inclusion sociale de toutes les familles, en portant une attention particulière aux facteurs de fragilité dans une perspective préventive.

La charte des solidarités avec les familles vise quatre objectifs généraux :

1. Favoriser l'accès aux droits et aux services par l'information aux familles et le développement de nouveaux services ;
2. Favoriser le lien social, l'engagement citoyen et renforcer les solidarités ;
3. Développer une culture partagée de la prévention, en particulier en mobilisant les « ressources » des familles ;
4. Encourager les dynamiques locales par la participation des familles et la mobilisation des acteurs.

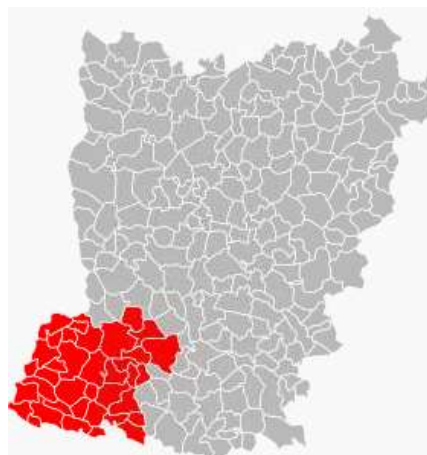
Dans la perspective d'agir en cohérence avec les orientations générales déclinées dans le présent préambule, **la MSA et la Communauté de Communes du Pays de Craon en partenariat avec le Conseil Départemental de la Mayenne, la CAF de la Mayenne, le centre social associatif Nulle Part ailleurs, le centre social municipal Douanier Rousseau, l'espace de vie sociale AMAC des Mouillotins, la résidence sociale de Senonnes André Baslé, la Fédération des Centres Sociaux Maine et Loire/Mayenne, la Fédération Familles Rurales de la Mayenne, l'UDAF de la Mayenne**, ont souhaité s'engager dans une démarche de développement social local en menant une étude des besoins des familles sur le territoire et en définissant un plan d'actions répondant à ces besoins.

En terme de public visé dans le cadre de cette charte, il est convenu avec la collectivité de considérer l'entité famille au sens large comme le propose le dispositif à savoir **toute famille, composée de l'enfant(s) né(s) ou à naître et de son ou ses parents ainsi que l'ensemble des membres de la sphère familiale qui par leurs interactions ont un impact sur l'éducation de l'enfant et la vie de famille (de la grossesse à la grand parentalité)**. Pour pouvoir toucher un maximum de personnes, il est ainsi ciblé toutes les « familles » qui résident sur le territoire quel que soit le régime de protection sociale.

## 1- Le territoire et son contexte

### 1-1/ Territoire ciblé :

#### La communauté de Communes du Pays de Craon (en Mayenne)



La communauté de communes du Pays de Craon a été créée au **1er janvier 2015** regroupant **les 3 anciennes communautés de communes du Pays du Craonnais, de la Région de Cossé le Vivien et de St-Aignan-Renazé.**

**Ce territoire de 37 communes** s'est engagé depuis la fusion **dans de nombreux chantiers et réflexions sur l'égalité de l'offre de service à destination des familles.** Par exemple, un travail d'élaboration d'un projet éducatif territorial commun (PEDT) a été mené en 2016 et a aboutit à une restitution à la population en octobre 2017.

Dans le cadre de cette charte, il devra donc être tenu compte **de l'ensemble des documents** (PEDT, étude petite enfance, schéma départemental des services aux familles) pour **identifier les besoins, faire avancer les projets en cours et répondre aux thématiques prioritaires.**

## 1-2/ Les critères de choix de ce territoire

Les critères qui ont présidé au choix de ce territoire sont principalement :

- Un territoire rural avec un taux de population agricole important : 19% de la population relève du régime agricole et le taux d'enfants de 0 à 17 ans (13%) est supérieur à la moyenne départementale (9%).
- Le projet éducatif de territoire et le schéma départemental des services aux familles qui permettent de faire ressortir des **priorités et les premiers axes de travail** en lien avec la démarche de charte territoriale des solidarités avec les familles.
- Des pratiques de travail partenariales bien marquées sur le territoire avec une implication forte des délégués MSA.

## 2- La méthodologie utilisée

### 2-1/ Le DSL

*Le développement social local (DSL) est une démarche globale d'intervention sur un territoire mobilisant collectivement les acteurs et les ressources, afin d'organiser les conditions d'une évolution sociale positive et d'améliorer globalement et individuellement les conditions de vie des habitants*



Le lancement de « la charte des solidarités avec les familles » eu lieu le **8 mars 2018** dans le cadre d'une rencontre avec des élus et des professionnels de la Communauté de communes du Pays de Craon et des délégués MSA du secteur.

La collectivité locale a accueilli favorablement la démarche de la MSA en manifestant notamment son souhait d'aborder la question de la mobilité sur ce territoire rural, problématique mise en évidence dans le cadre de précédents diagnostics. En effet, la Communauté de Communes envisage de mettre en place une plateforme de covoiturage à destination des jeunes, personnes en précarité, personnes âgées. Ce travail de diagnostic des besoins pourrait donc notamment porter sur cette thématique, après validation par le comité de pilotage au vu du pré-diagnostic.

## **2-2/ Les grandes étapes du dispositif de la charte de solidarité avec les familles :**

1. Établir un diagnostic territorial partagé sur la base d'enquêtes menées auprès des familles et de recueil des données des acteurs locaux;
2. Mener une réflexion commune, identifier les atouts et les manques et prioriser les réponses à apporter.
3. Élaborer un plan d'actions partagé avec l'ensemble des acteurs de la charte
4. Mettre en œuvre et évaluer les actions auprès des familles ;
5. Poursuivre les actions.

## **2-3/ Différentes instances complémentaires :**

Pour piloter et mettre en oeuvre cette charte, **plusieurs instances doivent être constituées :**



Un comité de pilotage dont le rôle est de veiller au bon fonctionnement de la charte, de valider les pistes d'actions et le calendrier de mise en œuvre, de surveiller la cohérence budgétaire et d'organiser le suivi de la démarche.

C'est l'**instance décisionnelle** qui est chargée de **valider les étapes clés de la mise en œuvre de cette charte ainsi que toute proposition d'actions.**

Il est composé des 11 partenaires signataires de la charte :

- **MSA de Mayenne-Orne-Sarthe**, représentée par **M. Michel Lhermitte**, administrateur MSA (échelon local), **Mme Patricia Guillet**, responsable du service proximité assistée de **Mme Rachel Abouali**, conseillère sociale en développement des territoires
- **Communauté de communes du Pays de Craon**, représentée par **M. Maxime Chauvin**, vice-président en charge de l'action sociale, la petite-enfance, l'enfance et la jeunesse et par **M. Jany Klus**, coordinateur enfance jeunesse.
- **Caisse d'Allocations Familiales de la Mayenne**, représentée par le Directeur-Adjoint, **M. Sébastien Hamelet**
- **Conseil Départemental de la Mayenne**, représenté par **M. Christophe Langouët**, Conseiller Départemental
- **Centre Social Nulle Part Ailleurs**, représenté par **M. Cédric Mahier**, Directeur
- **Centre Social Douanier Rousseau**, représenté par **Mme Nelly Gadbin**, Directrice et **Mme Anita Guérin**, 1ère adjointe à la mairie de Renazé
- **Espace de vie sociale Amac les Mouillotins**, représenté par **M. Patrice Boulanger**, co-président de l'AMAC et **Mme Camille Jouault**, animatrice-responsable de l'Espace de Vie Sociale de l'AMAC
- **Association des amitiés sociales – ILIADE Habitat Jeunes**, représentée par l'animateur de la **résidence sociale de Senonnes**, **M. Freddy Bourgeois**
- **UDAF de la Mayenne**, représentée par **Mme Monique Paillard**, Administratrice

- **Fédération Familles Rurales** représentée par son Président, **M. Jean-Benoît Le Nagard**
- **Fédération des Centres Sociaux Maine et Loire/Mayenne** représentée par son Président, **M. Pierre-Marie Robin**

Dans le cadre de la mise en oeuvre du diagnostic partagé, il s'est réuni 3 fois en juin 2018, en mars 2019 et en novembre 2019.

**Un comité technique** dont le rôle est de mener la réflexion avec les partenaires, de construire et de préparer les documents techniques nécessaires à la réalisation du projet.

C'est l'**instance opérationnelle** qui fait avancer le projet en fonction des décisions prises par le comité de pilotage.

Les membres du comité technique sont les suivants :

- Conseillère sociale en développement des territoires – MSA
- Déléguée MSA Pays de Craon
- Coordinateur Enfance Jeunesse de la Communauté de Communes du Pays de Craon
- Animatrice du contrat local de santé de la Communauté de Communes du Pays de Craon
- Responsable de zone d'action sociale Sud Mayenne du Conseil Départemental de la Mayenne
- Agent de développement de la CAF de La Mayenne
- Référente Famille Centre social Nulle Part Ailleurs
- Directrice Centre social Douanier Rousseau de Renazé
- Animatrice de l'Espace de Vie Sociale AMAC des Mouillotins
- animateur Résidence Sociale André Baslé de Sennones
- Administrateur UDAF
- Chargée de Mission à la Fédération Centres Sociaux

Depuis le démarrage des travaux de la charte et jusqu'à la fin de l'écriture du diagnostic partagé en novembre 2019, le comité technique s'est réuni presque chaque mois et à chaque fois dans un des lieux d'animation de la vie sociale du Pays de Craon.



*Photo - réunion du COTECH le 9 octobre 2019 à St-Poix (AMAC des Mouillotins)*

**Un groupe de travail** a été mis en route pour travailler sur la thématique de la mobilité et sur l'organisation d'une première action pour permettre d'approfondir le diagnostic et enclencher les actions « mobilité ».

C'est une instance plus réduite composée de professionnels de la MSA, de la Communauté de Communes du Pays de Craon, de partenaires intéressés et concernés par le sujet, la Résidence Sociale André Baslé et le Centre social Nulle Part Ailleurs.

## **2-4/Le choix des thématiques**

Lors de la première réunion du comité de pilotage, le dispositif de la charte a été présenté et les membres présents ont adhéré à la démarche.

Afin de concilier les orientations de la charte et les besoins du territoire, les membres du comité de pilotage ont délibérément choisi de prioriser **les thématiques pour se concentrer sur quelques sujets transversaux et délimiter les contours du diagnostic à réaliser.**

Les partenaires se sont mis d'accord de travailler sur :

- **la mobilité sur le territoire du Pays de Craon** : le sujet qui avait été mis en avant lors de la réunion de présentation à la communauté de communes a été confirmé comme prioritaire par les membres du comité de pilotage. Il s'est agi de traiter cette problématique, tant pour des déplacements à l'intérieur du territoire, que pour rejoindre les grandes villes les plus proches.
- **P'engagement bénévole** : l'idée mise en avant par le comité de pilotage était de travailler sur l'engagement bénévole en lien avec l'objectif de favoriser le lien social, l'engagement citoyen. La problématique était de vérifier les difficultés rencontrées par les associations du territoire à se renouveler et à trouver de nouveaux bénévoles et en conséquence de les aider dans leur organisation et fonctionnement.
- **la communication** : A partir de l'état des lieux de l'existant, le comité de pilotage a choisi cette thématique. En effet, les membres présents ont constaté qu'il y a de nombreux services et dispositifs proposés par tous les acteurs du territoire (le Centre Intercommunal d'Action Sociale, le Conseil départemental de la Mayenne, la Caisse d'Allocations Familiales, le Contrat local de santé, les centres sociaux, la résidence sociale, EDI, ...) et que la difficulté est de les faire connaître auprès de l'ensemble des acteurs locaux et ainsi auprès des habitants. L'idée est de réfléchir et d'améliorer l'inter-connaissance des forces vives du territoire et la communication autour de leurs projets sur le territoire.

## 3- L'état des lieux du territoire

### 3-1/Données de population

#### La population totale

Avec un total de **28 566 habitants**, la population de la Communauté de Communes du Pays de Craon représente 9 % de la population totale du département de la Mayenne (307 471 habitants).

Les moins de 20 ans représente 26,38% de la population totale et les plus de 60 ans 27,22% ce qui est dans les deux cas légèrement supérieur au taux départemental.

On recense **337 naissances en 2014** ce qui représente 10 % des naissances du département. Comme sur ce territoire du Pays de Craon, le nombre de naissances domiciliées sur le département de la Mayenne est en diminution depuis 2006.

La part des enfants de moins de 3 ans représente 15 % des enfants de 0 à 17 ans ce qui équivaut à la proportion départementale.

Pour conclure, depuis 2006, **le nombre d'habitants a légèrement augmenté avec des contrastes entre les différents secteurs** : celui de **Cossé, plus attractif, connaît une nette augmentation** et celui de **Renazé/St-Aignan** constate un déficit de population. C'est sur ce secteur que **des fragilités sociales sont repérées avec des indicateurs de précarité plus forts** (nombre de familles monoparentales, bas niveau de revenus, nombre de bénéficiaires de l'AAH, ...)

## La population relevant du régime agricole

La population totale agricole (**5458 assurés et ayants droits**) sur le territoire du Pays de Craon représente **13,33%** de la population totale agricole du département (40941 assurés et ayants droits).

En 2016, le nombre de non salariés agricoles (**1286 NSA**) sur la Communauté de Communes du Pays de Craon représente **16,12 %** de l'ensemble des NSA en Mayenne (total de 7977 NSA en Mayenne)

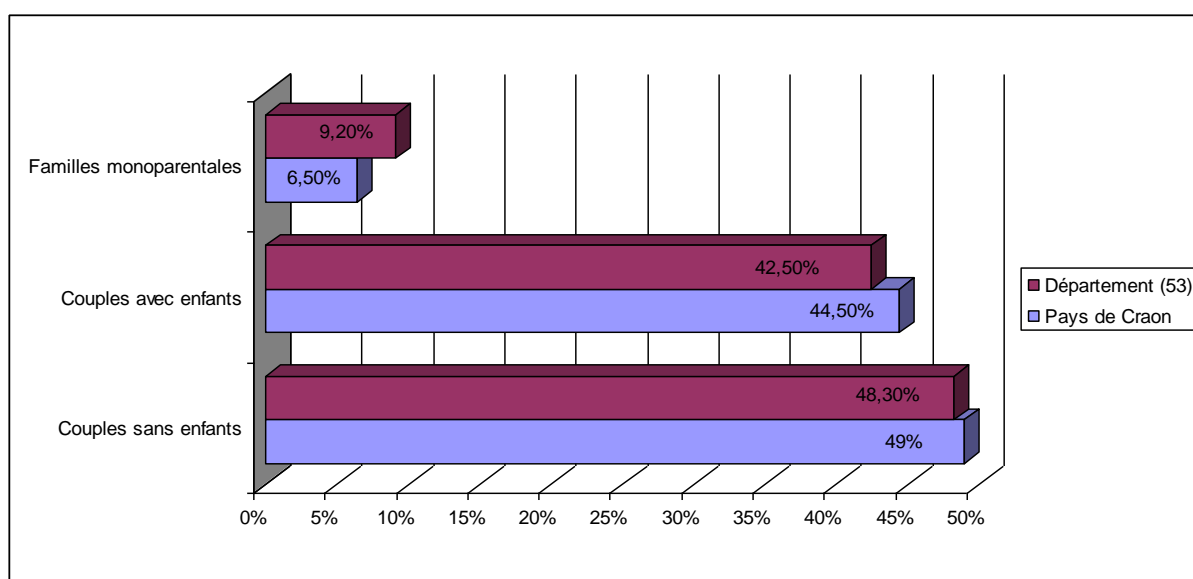
Le nombre de familles bénéficiaires de prestations familiales sur le total de la population protégée est de **17%** (un peu plus élevé que le taux départemental 15%).

Le taux de bénéficiaires des minima sociaux correspond au nombre de bénéficiaires de minima sociaux sur le nombre de bénéficiaires de prestations familiales : il est de **23 % pour les ressortissants agricoles contre 6 % pour la population totale.**

Avec **948 enfants entre 0 et 18 ans**, le taux d'enfants relevant du régime agricole (**13,86 %**) est très supérieur au taux départemental (9,38%)

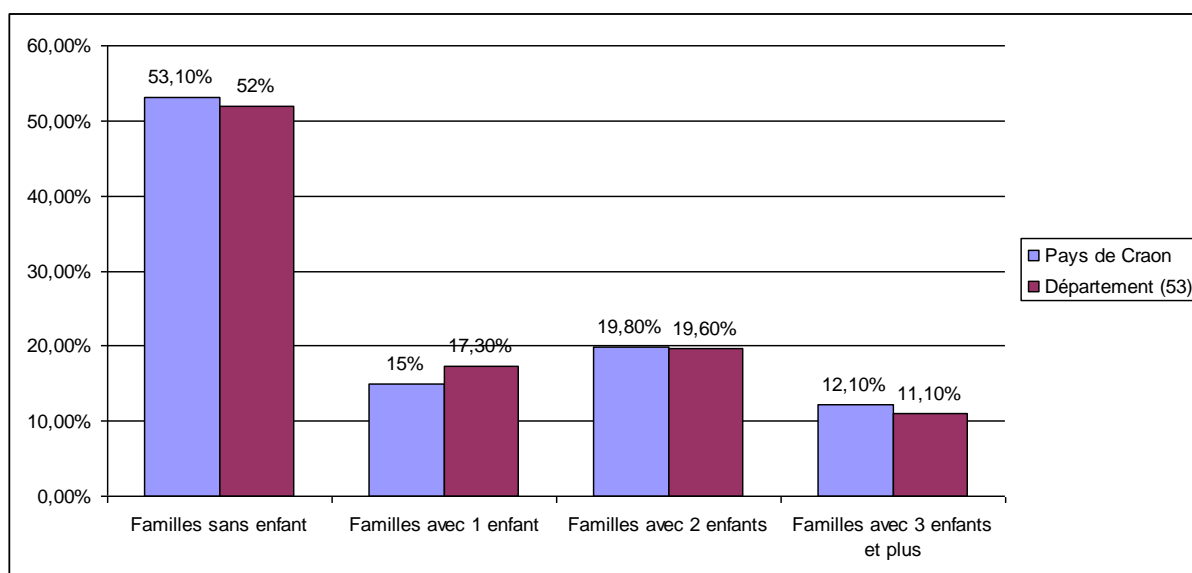
Enfin, en comparaison avec la population totale de la Communauté de communes du Pays de Craon, la proportion du nombre de personnes relevant du régime agricole est de **19%**. Au total, **près d'un habitant sur cinq est ressortissant MSA sur ce territoire.**

## Composition des familles



Par comparaison avec les données départementales, la Communauté de Communes du Pays de Craon comprend relativement **plus de couples avec enfants (+2%)** et **moins de familles monoparentales (-2,7%)**.

Cependant, le diagnostic réalisé par la Caisse d'Allocations Familiales dans le cadre du Schéma Départemental des Services aux Familles pointe au niveau du territoire Sud Mayenne des communes **avec une forte représentation des familles monoparentales** notamment sur l'ex-communauté de communes de **St-Aignan-Renazé (18%)** et plus particulièrement les communes de **Renazé, de Congrier et de Craon**.



Concernant la répartition des familles selon le nombre d'enfants, **il y a relativement plus de familles avec 3 enfants et plus sur le Pays de Craon** que sur le département de la Mayenne.

De manière plus marquée au niveau des familles relevant de la MSA, **1 famille sur 5 est une famille nombreuse**.

Dans le Schéma des services aux familles, il est indiqué que la **proportion de familles nombreuses sur le territoire du Sud de la Mayenne est la plus élevée du département**.

## 3-2/ Données sur l'offre de services

### Structures d'accueil petite enfance /enfance/jeunesse

En dehors des assistantes maternelles, les structures « Petite-enfance » sont gérées par le Centre Intercommunal d'action Sociale du Pays de Craon (CIAS).

#### Mode de garde individuel

**335 assistantes maternelles** (baisse de 12% depuis 2012 contre 7,5% au niveau du département).

#### Relais Petite Enfance ou RAM géré par le CIAS du Pays de Craon

Il couvre les 3 secteurs de **Craon (6 lieux de rencontres)**, de **St-Aignan-Renazé (4 lieux de rencontres)** et de **Cossé le Vivien (8 lieux de rencontres)**. Cela représente en moyens humains **3,56 Equivalent Temps Plein**.

#### Mode de garde collectif géré par le CIAS du Pays de Craon

1 multi-accueil « **La Coccinelle** » à Craon

2 halte-garderies itinérantes : « **Ribambus** », secteur de **St-Aignan-Renazé** et « **Bus des petits bouts** », secteur de **Cossé le Vivien**.

1 crèche parentale à Congrier « **La Marelle** »

Une 2<sup>ème</sup> crèche parentale à La Roë, créée en 1989 pour répondre aux besoins de garde des femmes agricultrices, s'est récemment dissoute du fait du nombre trop faible d'enfants accueillis.

#### Lieu d'Accueil Enfant Parents

Pas de LAEP



### Accueil de loisirs sans hébergement et périscolaire

10 ALSH (accueils de loisirs sans hébergement) gérés par le CIAS du Pays de Craon

1 accueil périscolaire intercommunal

13 accueils périscolaires gérés par les communes.

### Hébergement jeunes

Résidence Habitat Jeunes André Baslé à Senonnes (51 logements). Cette résidence a été créée pour accueillir des jeunes du milieu hippique en lien avec le Centre d'Entraînement Régional de Galop de l'Ouest. Elle est aujourd'hui amenée à héberger en majorité des jeunes migrants mineurs non accompagnés de l'A.S.E.

➔ Le diagnostic réalisé dans le cadre du schéma départemental de service aux familles note en matière de petite enfance que **l'offre d'accueil individuel est suffisante et couvre les besoins potentiels en matière d'accueil des moins de 3 ans.** Cependant, l'offre d'accueil **pourrait être plus diversifiée**, notamment en **collectif**.

### Le soutien à la parentalité

#### REAAP (Réseau d'écoute, d'appui et d'accompagnement des parents)

Les porteurs de projets REAAP depuis 2017 : **Centre social Nulle Part Ailleurs** de Craon, les communes de **St-Aignan, Congrier, Renazé, l'APEL du collège le Prieuré** à Craon.

#### CLAS (Contrat Local d'Accompagnement à la Scolarité)

1 dispositif **CLAS sur la commune de Renazé**

### Médiation familiale

La Médiation familiale, espace de parole et d'écoute confidentiel pour retisser les liens, est un service assurée en Mayenne par l'**UDAF** et **INALTA**- action éducative et sociale.

Il n'y a pas de lieux de permanence fixe mais **les professionnels peuvent se déplacer sur l'ensemble du territoire de la Mayenne.**

→ L'offre de soutien à la parentalité est **développée** mais **souffre d'une trop faible participation des parents**. Par ailleurs, il n'y a **pas de coordination de l'ensemble des porteurs de projet sur le territoire.**

### L'animation de la vie sociale

#### Centre social / Espace de vie social agréé par la CAF

2 centres sociaux (**Nulle Part Ailleurs à Craon** et **Douanier Rousseau à Renazé**) et 1 espace de vie sociale (**Amac les Mouillotins à St-Poix**).

#### Associations sociales et culturelles

Les **Ateliers d'Echanges sur le Pays de Craon** (Agréé Espace Découverte et d'Initiative) proposent en direction de tout public à l'échelle des 37 communes des activités pour :

- Lutter contre l'isolement
- Encourager la mixité sociale
- Valoriser les savoirs de chacun et faciliter les échanges
- Développer l'accès aux différentes pratiques culturelles
- Encourager la participation à la vie locale
- Favoriser le mieux être, la reconnaissance et la redynamisation des personnes fragilisées

L'association **Aide Accueil Amitié Ponceau Charmilles**, située à La Selle Craonnaise, en partenariat avec le **Centre Intercommunal d'Action Sociale du Pays de Craon et la Maison Familiale de l'Oudon** organise : « **Défi des 37 au Pays de Craon** », manifestation qui a pour ambition de partager un temps d'échanges, de rencontres et de convivialité s'adressant à des personnes âgées (accueillies en institution ou à domicile), des personnes en situation de handicap physique ou mental, ou des personnes isolées domiciliées sur le territoire du Pays de Craon, rencontrant des difficultés sociales.

**La Maison Bleue** à Craon : Lieu de création et de curiosité dédié aux arts visuels, qui propose expositions, animations culturelles, livres et objets de créateurs.

Depuis le 1er janvier 2019, c'est l'association **Octopus** qui est chargée d'établir la programmation. Elle assure également un travail de médiation autour de cette programmation : création de lien sur le territoire, conception d'outils de médiation (notamment pour le jeune public), mise en place d'ateliers de pratique artistique et/ou temps de rencontre avec les artistes...

#### Associations sociales/santé

L'association « **Relais santé bien-être** », composée d'habitants du Pays de Craon : elle a pour objectif de promouvoir le bien-être et de permettre à chacun d'être acteur de sa santé

#### Autres associations

**3 structures animation jeunesse** à Renazé et Cossé gérées par le CIAS du Pays de Craon et le Centre social associatif Nulle Part Ailleurs à Craon.

➔ **Le territoire dispose dans chaque secteur (Craon, St-Aignan/Renazé et Cossé)** de structures qui concourent à **l'animation sociale du territoire**. Elles ne sont peut-être pas assez connues de tous les habitants.

## Les équipements en matière de loisirs et de culture

Structures/équipements de loisirs à destination des familles gérées par la  
Communauté de Communes du Pays de Craon

**La piscine intercommunale à Craon**

**La base de loisirs de la Rincerie** (à La Selle Craonnaise)

**L'E.E.A. (Etablissement d'Enseignements Artistiques)** avec divers lieux d'enseignements (Cossé le Vivien, Quelaines, Craon et Renazé).

Il est partenaire des différents Festivals : “**À Travers Chants**”, “**Les Mouillotins**”, “**le Festival des 37**”, “**Les Embuscades**”, “**Zic O' Musée**”, mais aussi du réseau intercommunal lecture publique.

Équipement culturel à destination des familles

2 ludothèques

La médiathèque

Le réseau lecture publique

Le musée Robert Tatin à Cossé le Vivien

➔ Pour conclure, le territoire du Pays de Craon dispose d'un nombre importants d'initiatives et d'associations dynamiques dans le domaine des **loisirs et de la culture**.

## En Matière de transport

L'état des lieux exhaustif des possibilités de déplacement sur le territoire a été réalisé dans le cadre du diagnostic partagé (Cf. Page 30).

Concernant la problématique de la mobilité des jeunes qui avait été pointée dans le cadre du projet éducatif de territoire en fin 2017, il ressortait les stratégies suivantes à mettre en œuvre :

- ☞ Développer une éducation à la mobilité et l'usage des transports en commun sur les temps de loisirs.
- ☞ S'appuyer sur les expériences d'échanges internationaux (avec le Nulle Part Ailleurs) et les développer en mutualisant des ressources.
- ☞ Développer le principe du covoiturage de façon plus systématique dans l'organisation des activités éducatives, sportives et culturelles.
- ☞ Faire connaître l'existant (co voiturage ; Petit Pégase) et développer les modes alternatifs de déplacement (voie verte, covoiturage...).
- ☞ Développer de nouvelles formes de solidarité en matière de mobilité et y intégrer les jeunes publics (ex « mobilité et Pays de Craon) ; créer à terme une plateforme numérique de co-voiturage.
- ☞ Développer une veille stratégique en lien avec la Mission Locale.

## **En matière de santé et de prévention**

### Hôpitaux

Centre Hospitalier Local du Sud Ouest Mayennais (CHLSOM) sur 2 sites, Craon et Renazé.

### Médecins généralistes / Maisons de santé

Le Pôle Santé du Sud-Ouest Mayennais rassemble une soixantaine de professionnels médicaux et paramédicaux libéraux, le Centre Hospitalier Local du Sud Ouest Mayennais et la Mutualité Française Anjou Mayenne. Créé en 2012, ce fut le 1er pôle santé du département de la Mayenne. Il s'est implanté sur 2 sites à Craon et Renazé.

Il y a également des permanences de la Maison Départementale de l'Autonomie (MDA), du centre médico-scolaire, de la médecine du travail et des consultations avancées (cardiologie, centre médico-psychologique et réseau diabète).

D'autres médecins exercent dans leurs propres locaux à Cossé le Vivien, Saint-Aignan et Cuillé.

### Autres professionnels de la santé pour les familles

Infirmiers / Chirurgiens-Dentistes / Masseurs-kinésithérapeutes / Sage-femme /Pédicures-podologues/Diététicien/ Orthophonistes/Psychologue /Psychomotricien.

## Pharmacies

7 au total : Ballots, Cossé le Vivien, Craon (2), Cuillé, Renazé et St-Aignan.

## Aide à domicile

7 associations ADMR : Ballots, Cossé le Vivien, Craon, Cuillé, Quelaines, Renazé et St-Aignan.

- **un Contrat local de Santé du Pays de Craon** qui coordonne et organise en lien avec l'association Relais Santé Bien-être, le collectif de Prévention et Promotion de la santé et les professionnels de santé des **actions de prévention**.

- **un collectif « prévention / promotion de la santé »** qui réunit une vingtaine d'élus, de professionnels de santé et de structures médico-sociales et sociales du Pays de Craon dont l'objectif est de placer l'habitant au cœur du projet de santé en mettant en place des actions de prévention, en créant du lien entre professionnels et habitants, etc.

➔ **L'offre de santé est bien développée** sur ce territoire en comparaison avec d'autres parties du département de la Mayenne.

Les actions déployées par le **contrat local de santé** en lien avec les acteurs ne sont **pas encore connues ou identifiées du grand public**. Un travail autour d'une **meilleure connaissance du dispositif** et sur la **communication** pourrait être nécessaire.

## En matière d'enseignement

### Enseignement privé :

12 écoles maternelles et primaires- 2 collèges

Enseignement public :

17 écoles maternelles et primaires. 3 collèges

Autres : 2 Maisons Familiales Rurales (à Craon)

➔ Au total, sur ce territoire rural, il y a 5 collèges et 2 MFR, ce qui est **tout à fait satisfaisant comparativement au nombre total d'habitants.**

### 3-3/ les indicateurs socio économiques

La répartition des emplois selon le secteur d'activité :

4245 ouvriers (33%)

3197 employés (25%)

2670 professions intermédiaires (21%)

**1244 agriculteurs, exploitants agricoles (10%)**

798 artisans, commerçants, chefs d'entreprise (6%)

612 cadres et professions intellectuelles sup. (5%)

Au 31 décembre 2015	CC Pays de Craon	En Mayenne
Nombre d'établissements actifs	2 708	27 069
Part de l'agriculture, en %	34,3	21,5
Part de l'industrie, en %	6,5	6,6
Part de la construction, en %	8,5	8,4
Part du commerce, transports et services divers, en %	40,4	51,4
dont commerce et réparation automobile, en %	11,6	14,5

Part de l'administration publique, enseignement, santé et action sociale, en %	<b>10,3</b>	<b>12,1</b>
Part des établissements de 1 à 9 salariés, en %	<b>22,6</b>	<b>24,1</b>
Part des établissements de 10 salariés ou plus, en %	<b>5</b>	<b>6,7</b>

Ce territoire du Pays de Craon reste marqué par sa vocation agricole : **l'emploi agricole représente encore plus d'un emploi sur 5. Les 1244 agriculteurs représentent 10% des emplois.**

De grandes industries sont très présentes : agro-alimentaire, métallurgie, électronique, matériaux cellulaires, matériels de chantiers, habillement, ameublement...

C'est un territoire **économiquement dynamique avec un taux d'activité total** (71,6%) supérieur au taux départemental de 68,8 %.

Le taux d'activité féminine (74,9%) est plus élevé que le taux départemental (73,3%).

Il est à noter aussi qu'il y a 36 % de femmes parmi les agriculteurs/exploitants agricoles.

Le taux de chômage (6,1%) est relativement faible et inférieur au taux de chômage départemental (7%). Il y a 818 demandeurs d'emplois au 30/06/2017.

### **Les revenus**

La part des ménages fiscaux imposés en 2016 est de 39% sur le Pays de Craon contre 45 % en Mayenne.

**Les salaires moyens sur le Pays de Craon**, comme globalement en Mayenne, sont relativement **plus bas** que la moyenne nationale. La Mayenne se classe au 65e



rang français. **C'est sur le secteur de Saint-Aignan-Renazé que les salaires sont les plus faibles (10,9 euros/heure).**

Les allocataires de prestations familiales avec des revenus modestes se retrouvent aussi surtout sur l'ancien territoire de la Communauté de Communes de St-Aignan-Renazé : **34 % des familles ont des revenus inférieurs à 2 SMIC.**

En conclusion, le Pays de Craon est **un territoire dynamique et attractif** du point de vue économique puisqu'il est aujourd'hui dans **une situation de quasi plein emploi**. Les **niveaux de revenu** sont, par contre, **relativement plus faibles** que la moyenne départementale.

## 4- Le diagnostic

La présentation de l'état des lieux aux membres du comité de pilotage a permis de **centrer le diagnostic autour de trois thématiques jugées prioritaires** par cette instance réunie en juin 2018 :

En premier lieu, la problématique de la **mobilité**, que ce soit à l'intérieur du territoire que pour aller du territoire vers les grandes villes (Laval, Château-Gontier, Angers), est identifiée par l'ensemble des partenaires locaux et départementaux comme très importante à traiter dans le cadre de ce travail de diagnostic. En effet, les résultats du projet éducatif de territoire avaient mis en avant des difficultés notamment concernant la mobilité des jeunes.

En complément, il conviendra de faire un diagnostic plus précis de l'offre sur le territoire, de mesurer les forces et les faiblesses, d'évaluer les difficultés rencontrées par tous les publics et de voir quelles réponses mettre en œuvre pour favoriser les déplacements sur le territoire.

Par ailleurs, en lien avec l'axe de la charte des solidarités avec les familles, à savoir de **"favoriser le lien social, l'engagement citoyen et renforcer les solidarités"** et du fait du nombre important d'associations sur le territoire, il est ressorti des échanges avec les partenaires qu'il serait important d'aborder cette question et d'interroger les associations pour connaître leurs besoins. **La problématique est de vérifier les difficultés rencontrées par les associations du territoire à se renouveler et à trouver de nouveaux bénévoles** et en conséquence de les aider dans leur organisation et fonctionnement.

Enfin, l'ensemble des acteurs du comité de pilotage ont souhaité aborder la **thématique de la communication**. En effet, ils font tous le constat qu'il existe

une multitude de dispositifs et d'actions mais que la difficulté est de les faire connaître. Un défaut de visibilité et de communication est clairement identifié par les partenaires. L'objectif serait au travers de cette charte de voir comment mieux diffuser l'information sur ce qui existe et améliorer la coordination entre les acteurs du territoire pour éviter les risques sociaux.

#### **4-1/ La mobilité sur le territoire du Pays de Craon**

La Communauté de Communes du Pays de Craon avait déjà identifié cette problématique et envisageait de mettre en place **une plateforme de mobilité** (numérique et physique) permettant de **répondre aux besoins de différents publics** (jeunes/empêchés (sans permis, sans voiture, sans travail)/salariés, employés /personnes âgées, personnes handicapées/ tout public).

La charte était une **opportunité d'avancer dans cette réflexion et de faire l'étude de besoins sur le territoire.**

##### **4-1-1/ Le contexte**

###### **Le projet de loi d'orientation des mobilités (LOM)**

Selon les attendus du Gouvernement, ce projet doit répondre à quatre grands défis et bouleversements :

1. « le manque de solutions dans de nombreux territoires, qui entretient un sentiment d'assignation à résidence » ;
2. « l'urgence environnementale et climatique, qui appelle à changer nos comportements » ;
3. « les impasses d'une politique d'infrastructures tournée vers les grands projets et non financée depuis des décennies » ;

4. « une révolution de l'innovation et des pratiques, qui constitue une formidable opportunité ».

Le projet de loi vise à **supprimer les zones blanches de la mobilité** (zones non couvertes par une autorité régulatrice de la mobilité) **en accordant de nouvelles compétences aux collectivités territoriales** pour organiser notamment des services tels que **l'auto-partage, le covoiturage, le transport à la demande**. Des plans mobilité seront créés qui remplaceront les actuels plans de déplacement urbain. Ils concerneront l'ensemble des nouvelles formes de mobilité.

Les demandeurs d'emploi bénéficieront de conseils individualisés à la mobilité. Les déplacements des personnes handicapées seront également favorisés en améliorant l'information sur les solutions accessibles et en garantissant des tarifs réduits à leurs accompagnateurs.

### **La plateforme mobilité du Conseil Départemental de la Mayenne**

C'est un service au bénéfice de l'insertion sociale et professionnelle mis en place par le Conseil Départemental.

A la tête de cette plateforme, un chargé de mission mobilité/insertion a pour fonction de coordonner l'ensemble des dispositifs au niveau départemental et infra départemental pour favoriser les déplacements sur les territoires.

Le centre de ressources ouvert à tous publics en un des outils. **Des conseillères mobilité de l'association INALTA**, prestataire du Conseil Départemental, tiennent **des permanences ouvertes à tous, une fois par semaine, à l'antenne Solidarité de Craon**.

**Des aides financières** peuvent être octroyées **aux bénéficiaires du RSA, chômeurs de longue durée et jeunes de moins de 26 ans pour la location ou l'achat de véhicule** (vélo, scooter ou voiture).

L'association **AAPA** (Amicale des Anciens Professionnels de l'Automobile) vient apporter **son expertise** pour estimer l'état des véhicules avant achat.

Il existe une convention de partenariat avec les garagistes de Craon.

**L'association Copainville** de Mayenne, dans le cadre de la plateforme départementale "Bouger vers l'emploi", **met à disposition des véhicules pour les déplacements à caractère professionnel**. La difficulté est que le système arrive aujourd'hui à saturation. **Les 35 véhicules sont constamment empruntés** et il n'y a donc **plus de marge de manœuvre**. Un système de location-vente est en réflexion.

De plus, il n'y a **pas de garage solidaire dans le Sud-Mayenne**.

Une étude expérimentale de covoiturage à destination du public jeune en insertion professionnelle a été menée en 2017 par le Conseil Départemental en lien avec la mission locale et les collectivités locales. **L'objectif était d'aider ces publics jeunes à retrouver une plus grande autonomie dans leurs déplacements afin de se rendre en formation, en apprentissage ou en emploi.**

Cette enquête était destinée à l'ensemble du personnel de la communauté de communes et des 37 communes. Elle avait pour but de **connaître les trajets quotidiens domicile- travail, la fréquence et les horaires de déplacement**. Il s'agissait également d'identifier des personnes intéressées pour participer à cette expérimentation « co-voiturage jeune ».

**Les résultats ont été assez décevants**. Sur un panel de 140 personnes interrogées, **seulement 16 ont répondu et 3 se sont portées volontaires**. L'étude avait à l'origine vocation à être élargie aux entreprises du territoire ce qui n'a finalement pas été réalisé du fait de la trop faible mobilisation.

## 4-1-2/ Etat des lieux

Dans un premier temps, a été réalisé un état des lieux exhaustif de l'offre de transport et de tous les services d'aides à la mobilité qui existent sur le territoire. Tous les partenaires de la charte ont contribué à ce travail.

Ce recensement a permis de constater le nombre important d'acteurs qui agissent dans le champ de la mobilité.

Tout d'abord, il faut citer **les services de transport en commun pris en charge par le Conseil Régional des Pays de Loire** depuis la loi Notre (navette express, lignes régulières d'autocar et le Petit Pégase). Nouvellement appelé **Aléop**, cette offre de transport apporte une réponse aux besoins de transport régulier et à la demande.

### La navette express qui relie Craon, Cossé et Laval

**Ligne 101** (ex ligne 1 avant le 01/09/2019) : qui relie Angers et Laval en passant par Quelaines

### Les lignes régulières d'autocar :

**Ligne 140** (ex ligne 40 avant le 01/09/2019) qui relie Chateaubriand et Laval en passant par Renazé, la Selle Craonnaise, Craon, Cossé le Vivien et Laval...

**Ligne 150** (ex ligne 50 avant le 01/09/2019) qui relie St-Aignan et Château-Gontier, Ballots et Château-Gontier, Athée et Château-Gontier, Simplé et Château-Gontier

**Ligne 108** (ex ligne 8 avant le 01/09/2019) qui relie la Guerche de Bretagne et Laval en passant par Cuillé, Gastines, Laubrières, St-Poix, Méral, ...

### Lignes d'autocar à la demande :

**Certains horaires** ne fonctionnent que **sur demande** et peuvent être **activés pour un usager**. Il convient de **réserver le trajet** dans les 15 jours qui précèdent le

déplacement et jusqu'à l'avant-veille, 16h, pour un départ du mercredi au samedi ; et jusqu'au vendredi, 16h, pour un départ du dimanche au mardi.

**Quelques communes du territoire restent toutefois non desservies par ce réseau de transport en commun :** Fontaine Couverte, Brain sur les Marches, St-Michel de la Roë, La Rouaudière, Senonnes, St-Erblon, La Boissière, Mée, Chérancé, St-Quentin des Anges.

- Le transport à la demande :** le Petit Pégase fonctionne sur le territoire les mardi, mercredi, jeudi, samedi. Sur simple réservation, ce service permet de se déplacer du domicile, ou du point d'arrêt le plus proche, vers le point d'arrêt le plus proche de la destination. Coût : 2 € le trajet.

En complément de cette offre, 4 associations proposent **du transport solidaire principalement utilisé par les « Aînés » du territoire.**

- MPC (Mobilité dans le Pays de Craon)- 90 conducteurs bénévoles
- Mobilité dans le Pays Renazéen – 10 conducteurs bénévoles
- service du club de l'amitié de Congrier – 7 conducteurs bénévoles
- Amicale de secours à Cosmes

Ces associations proposent un accompagnement par des bénévoles qui utilisent leur véhicule personnel, **les bénéficiaires étant principalement des personnes âgées.** Il faut noter que l'association Mobilité dans le Pays Renazéen s'adresse à **tout public pour le secteur de Renazé.**

- L'association Sud Mayenne Précarité** sur le Pays de Château-Gontier/Craon/Meslay (relayée par le CIAS du Pays de Château-Gontier) propose un service de transport par des bénévoles (au nombre de 8 sur le Pays de Craon), dans leur véhicule personnel pour des personnes en

insertion (bénéficiaires du RSA, personnes avec des problèmes de santé, en difficulté d'insertion sociale et professionnelle). Ce dispositif, pris en charge par le Conseil Départemental, est accessible sur orientation d'une assistante sociale. Il est à noter que le secteur du Pays de Craon est assez demandeur et qu'il est difficile de trouver de nouveaux bénévoles.

- ❑ Le Groupe d'Action Locale Sud Mayenne (Gal Sud Mayenne) regroupe les 3 communautés de communes du Sud Mayenne (Pays de Château-Gontier, Pays de Meslay-Grez et Pays de Craon) autour des questions de transition énergétique. Le Gal mène des actions auprès de tout public, pour développer des gestes, des pratiques qui permettent de répondre aux grands enjeux du défi climatique.

Les différentes formes d'actions du Gal Sud Mayenne :

➔ **Location de 15 vélos à assistance électrique (VAE)** à destination des actifs (18-65 ans) à un prix de 35 €/mois et 250 € /an.

Sur le Pays de Craon, cette proposition de vélos électriques n'a d'abord pas recueilli un franc succès. Est-ce lié au fait que la location de vélo n'est pas ancrée dans la culture rurale et que le territoire, du fait de la faiblesse de ses infrastructures en pistes cyclables, n'est pas un territoire propice au déplacement en vélo ?

Toutefois, il faut noter l'évolution depuis le début de la mise en location en 2017. L'action commence aujourd'hui à porter ses fruits puisque l'ensemble de la flotte est utilisé et qu'une liste d'attente est en train de se constituer.

De plus, dans le cadre du projet de loi d'orientation sur la mobilité, une incitation financière est prévue pour encourager les salariés à aller au travail à vélo. En effet, l'employeur pourra verser une indemnité kilométrique fixée à 0,25 centimes du km pour les trajets domicile-travail parcourus dans la limite de 200 € par an.



Par ailleurs, le territoire détient **un atout considérable** pour le développement du vélo : **la voie verte** qui traverse l'ensemble du territoire de la communauté de commune de Renazé à Laval (Cf. ci-contre).



➔ **Développer l'auto-partage** : location à la journée de véhicule électrique à des coûts accessibles.

➔ **Projet Défi mobilité** : sensibiliser les familles à la question de l'impact environnemental lié à la question des déplacements et inciter les habitants à moins se déplacer en voiture tout seul (auto-solisme).

❑ Des services ou structures proposent **une aide au déplacement, en allant chercher le public au domicile et en l'accompagnant vers des lieux d'activités** : les **Espaces Jeunes**, les **ALSH**, les **Centres sociaux**, la **Résidence Sociale André Baslé**, le **CSAPA** (Centres de Soins, d'Accompagnement et de Prévention en Addictologie), **HISIA** (Résidence Séniors), **l'ADMR**, ...)

❑ **Taxi et ambulances**

En conclusion, malgré la multiplicité des solutions de transports sur le Pays de Craon, **des limites et des manques ont été mis en évidence** qui peuvent être expliqués par **l'étendue du territoire, le caractère rural et peu dense**.

Les partenaires autour de la table n'avaient, par ailleurs, pour la plupart, pas connaissance de toutes les aides et possibilités de déplacement sur le Pays de Craon.

Pour répondre à cette difficulté d'accès à l'information et de visibilité de l'offre, des idées d'actions ont été proposées par le comité technique :

- **de proposer une plate-forme humaine** ou un centre de ressources qui recense l'ensemble des initiatives en matière d'aide à la mobilité.
- de **réaliser une plaquette récapitulative** avec des onglets en fonction des publics ciblés.
- de **proposer un système de co-voiturage** (de type BLABLACAR mais pour de petits trajets) ou **d'auto-stop organisé** (application géo-localisée, reconnaissance, point d'arrêt, avis/commentaire).

Ses solutions doivent toutefois être confortées par une étude plus poussée des besoins.

#### **4-1-3/ Les études de besoins**

A partir ce constat et pour aller plus loin dans le diagnostic des forces et des faiblesses du territoire, nous avons dans un premier temps envisagé de réaliser un plan de mobilité rural. Cette idée n'a finalement pas été retenue compte tenu du coût (15 000 €) et du temps nécessaire à la réalisation de cette étude.

Le comité de pilotage réuni en mars 2019 a préféré prioriser :

- **La réalisation d'études** par panel de population les plus directement touchés par cette problématique : **les jeunes 15-30 ans** et **les structures employeuses** pour connaître les difficultés qu'elles rencontrent sur cette question de la mobilité en lien avec les salariés.
- L'organisation d'un **forum de la mobilité** pour réfléchir aux forces et faiblesses du territoire et présenter des expériences qui fonctionnent ailleurs et voir les possibilités d'adaptation au territoire.

**Un groupe de travail axé sur la mobilité** (composé de 4 professionnels, du CIAS, du centre social NPA, de la Résidence Sociale de Senonnes et de la MSA) a été mobilisé pour travailler **sur l'élaboration des questionnaires et sur l'organisation du forum mobilité.**

Pour nous accompagner dans la réalisation de ces deux études, il a été décidé de faire appel à **Christophe Moreau, sociologue du cabinet JEUDEV.**

#### **a/ Enquête auprès des jeunes (du 11 juin au 15 septembre 2019)**

L'enquête en direction des jeunes de 15-30 ans avait pour objectif de mieux connaître les usages, les besoins, les difficultés rencontrées et recueillir leur avis sur des solutions alternatives innovantes (Cf. questionnaire type en annexe)

#### **Les modalités de diffusion de ce questionnaire ont été les suivantes :**

- le portail Famille du CIAS auprès des familles du territoire (site internet)
- le centre social NPA auprès des jeunes usagers
- le centre social Douanier Rousseau
- la maison des jeunes de Cossé le Vivien
- les juniors associations
- la résidence sociale de Senonnes auprès des résidents
- les MFR de l'Oudon et de l'hippodrome auprès des élèves
- la mission locale
- l'antenne de solidarité auprès de leur public
- les partenaires du Conseil Départemental pour l'insertion (ENERGURE OUEST et UFCV)

- auprès des jeunes lycéens utilisant les bus scolaires (mise en place d'un système de jeunes "ambassadeurs" sur le secteur de Cossé uniquement)
- auprès des jeunes fréquentant les associations sportives et culturelles
- auprès des 300 jeunes des chantiers argent de poche de l'été 2019 (16-18 ans)

Le questionnaire pouvait être complété **en ligne ou sur papier**.

### **L'analyse des questionnaires jeunes 15-30 ans**

Nombre de questionnaires complétés : **213** (nombre de jeunes 15-30 ans du territoire : 3500)

Taux de réponse : **6 %**

### **Echantillon interrogé en détail**

- ▣ 213 répondants – 83 % de 15-18 ans / 17 % de 25-30 ans ; 54 % de femmes
- ▣ 77 % de scolaires et étudiants ; 23 % d'apprentis, actifs en emploi, actifs en recherche d'emploi
- ▣ 81 % chez ses parents ; 11 % seul en logement autonome
- ▣ 60 % en ville / centre bourg ; 40 % en campagne
- ▣ Secteur de Cossé le Vivien : 47 % (101 réponses)
- ▣ Secteur de Craon = 34 % (73 réponses)
- ▣ Secteur de Renazé : 18 % (39 réponses)

La sur-représentation des jeunes du secteur de Cossé est liée à l'opération de distribution dans les bus scolaires.

### **Les deux principaux moyens de déplacement en semaine :**

**Les parents** constituent la première ressource pour la mobilité des jeunes (**50 %**), ainsi que **les transports en commun ; les déplacements doux** concernent 41 % des jeunes (**30 % à pied, 11 % à vélo**) ;

**Les déplacements partagés** en concernent **13 %** (auto stop 6,5 % ; co-voiturage 6,5 %). Les jeunes femmes se déplacent davantage avec leurs parents (55 %), davantage en co-voiturage (10 %) et peu en auto stop (2 %). Les 89 jeunes habitant en campagne se déplacent davantage avec leurs parents (61 %), moins en transports en commun (38 %), moins à pied (19 %) davantage en deux roues, en co-voiturage (10 %) et peu en auto stop (1 %).

**Les deux principaux moyens de déplacement en week-end et pendant les vacances** : les parents sont encore plus sollicités hors période scolaire (64 % des jeunes). Les transports en commun ne concernent plus que 14 % des jeunes ; les déplacements doux concernent 53 % (à pied 29 %, à vélo 24 %) ; les déplacements partagés (auto stop 8 % ; co-voiturage 8,5 %) concernent 16,5 % de l'échantillon. Les deux-roues motorisés concernent, comme en semaine, 9 % des jeunes pendant le week-end ou les vacances. Les jeunes femmes se déplacent davantage avec leurs parents (74 %), davantage en co-voiturage (13 %), moins à pied (24 %), peu en auto stop (3 %). Les 89 jeunes habitant en campagne se déplacent davantage avec leurs parents (76 %), moins en transports en commun (9 %), moins à pied (12 %) davantage en cyclomoteur (15 %), en co-voiturage (12,5 %) et peu en auto stop (2 %).

**L'usage de la voiture** : l'utilisation de la voiture personnelle est stable avec 17 % d'usagers en semaine comme le week-end sur l'ensemble de l'échantillon ; mais pour les personnes de + de 18 ans, ils sont 60 % à privilégier ce moyen de transport.

15 % des jeunes de l'échantillon ont le permis ; 65 % des jeunes de + de 18 ans ; seulement 5,7 % expriment des difficultés pour l'obtenir (difficulté pour le code, ou un problème financier, ou autre), 13,5 % des jeunes de + de 18 ans.

**Les difficultés de mobilité sur le pays de Craon** : l'expression de difficultés concerne surtout **les déplacements pendant les vacances scolaires et les week-ends**, et **pour les soirées**. Toutefois une part importante des jeunes interrogés exprime des difficultés pour se déplacer pour **ses études (28 %)** ou **pour le travail (13 %)**. **Les jeunes habitant à la campagne** sont encore **plus sensibles** aux déplacements pendant les vacances ; et aux déplacements en soirée.

**La principale difficulté est de se rendre dans les plus grandes villes** (2 tiers des jeunes), **mais aussi pour rejoindre la ville de son secteur** (Craon, Cossé le Vivien ou Renazé : 30 % des jeunes). Les 169 lycéens ou étudiants jugent davantage prioritaire de développer les liens vers la ville de leur secteur (32 %), et moins vers les plus grandes villes (61 %). Les 37 jeunes majeurs (19 à 30 ans) jugent davantage prioritaire de développer les liens vers les plus grandes villes (84 %) et moins vers la ville de leur secteur (12 %). **Ce sont ces deux types de trajets mobilités qu'il serait prioritaire d'améliorer.**

Les difficultés de mobilité liée au travail concernent 13 % des jeunes (pour, rappelons-le, 23 % d'actifs et apprentis). Parmi les non étudiants spécifiquement (salariés, apprentis, en recherche d'emploi), ils sont 42 % à mentionner les déplacements vers le travail comme principale difficulté.

**Les transports en commun** : les critiques les plus significatives, notamment des jeunes utilisateurs, concernent **la trop faible rotation des cars en journée, les horaires inadaptés pendant les vacances scolaires comme en période scolaire**. Le coût et la lenteur ne sont pas des problèmes significatifs, mais les jeunes manquent **d'information sur l'offre de service ; la communication** sur les lignes 1 – 40 et 50, et le réseau Pégase demanderait à être **renforcée**. Le réseau Pégase et la navette expresse ne sont quasiment pas utilisés par les jeunes en période scolaire ni les week-ends et les vacances.

Les jeunes femmes connaissent mieux les différentes lignes et l'offre, et mettent en avant que les transports en commun sont trop lents, trop chers, et que les horaires ne sont pas adaptés en période scolaire ; elles demandent plus d'information sur ces services. De la même manière, les 89 jeunes habitant en campagne connaissent encore mieux les différentes lignes et l'offre, et mettent aussi en avant que les transports en commun sont trop lents, trop chers, et que les horaires ne sont pas adaptés en période scolaire ; ils demandent aussi plus d'information sur ces services.

### **Les demandes et propositions**

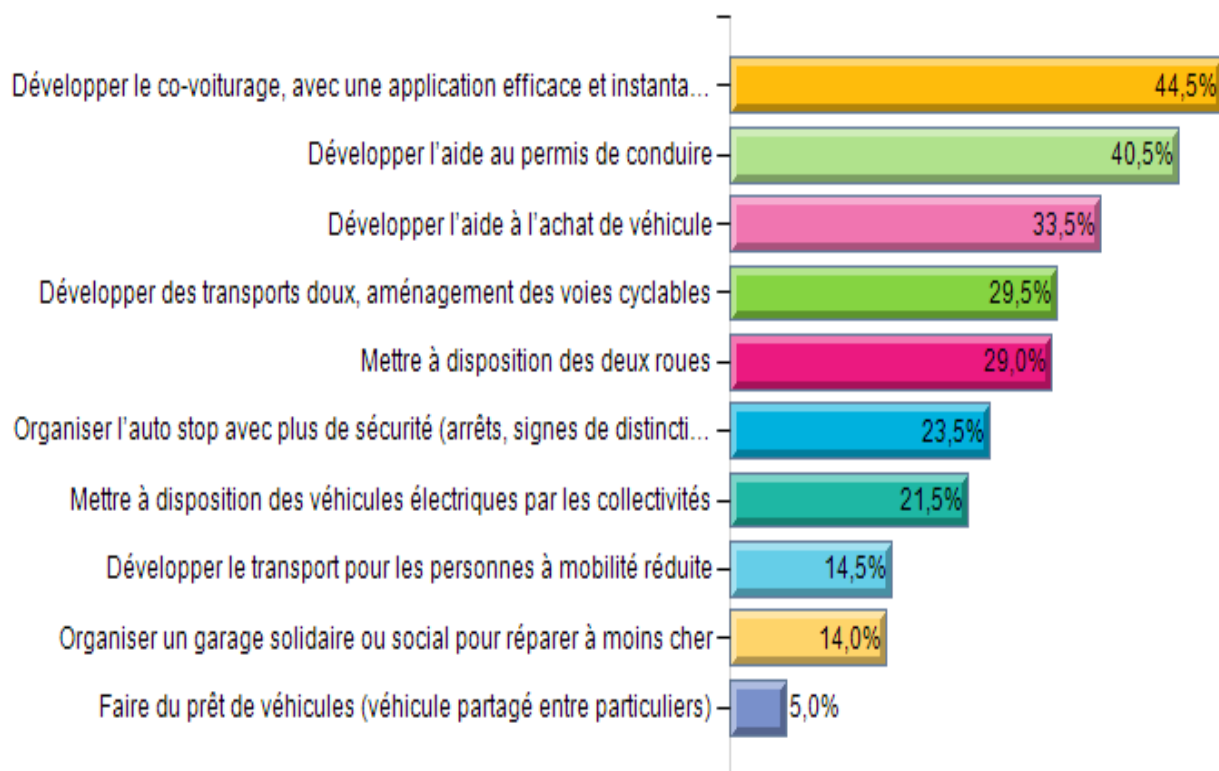
La première demande concerne les **déplacements pendant les vacances scolaires, et la mobilité pour les études ou le travail.**

Trois types de propositions émergent particulièrement :

- **le covoiturage basé sur une application fiable, et l'auto stop sécurisé** (notamment en milieu rural) **(44,5 %)**
  
- **l'aide au permis de conduire (40,5 %) et à l'achat d'un véhicule (33,5 %)**
  
- **les mobilités douces** : développer les transports doux, aménager les voies cyclables et mettre à disposition des voitures électriques (29,5 %).

Les 118 jeunes femmes sont plus sensibles au co-voiturage (49 %), à l'aide au permis de conduire (45 %), à l'achat de véhicule (39,5 %). Les 169 lycéens ou étudiants sont plus sensibles au co-voiturage (47 %), et aux transports doux / pistes cyclables (33 %), et à l'auto stop sécurisé (26 %).

Les jeunes qui habitent en campagne sont plus sensibles aux transports doux/pistes cyclables (40 %).



## **b/ Enquête auprès des structures employeuses (du 01/07/19 au 15/07/2019)**

Les objectifs de ce questionnaire étaient de :

- savoir si les entreprises ont mis en place un plan de mobilité pour les salariés (plan de déplacement des salariés de leur domicile à leur lieu de travail). La loi LOM pourrait le rendre obligatoire pour les entreprises de plus de 50 salariés.
- connaître les difficultés et les problématiques rencontrées par les salariés
- sonder leurs avis sur différentes solutions alternatives de déplacements.

Le questionnaire a été diffusé par le biais du service Economie et Emploi de la communauté de communes auprès de toutes les entreprises du territoire du Pays de Craon.



## **L'analyse des résultats des questionnaires des structures employeuses**

Nombre de questionnaires complétés : **28** (sur 600 entreprises) ce qui fait un taux de réponse de **5%**.

Lors de la réalisation de ce questionnaire, il avait été envisagé de recueillir quelques réponses d'entreprises du territoire (entre 5 et 10). Le résultat des 28 questionnaires complétés a largement répondu à nos attentes. Cela montre l'intérêt porté par les entreprises sur ce sujet de la mobilité.

### **Echantillon interrogé en détail**

- ☞ 28 entreprises ont accepté de répondre en ligne.
- ☞ Secteur de Cossé le Vivien : 25 % (7 entreprises)
- ☞ Secteur de Craon = 64 % (18 entreprises)
- ☞ Secteur de Renazé : 11 % (3 entreprises)
- ☞ 86 % proches du centre bourg, 14 % en campagne.
- ☞ 46 % des entreprises ayant répondu salarient plus de 10 personnes (35 % de 10 à 99 salariés ; 11,5 % de + de 100 salariés).

### **La mobilité : un enjeu secondaire pour les entreprises, mais réel pour les jeunes salariés**

Seules 2 entreprises sur 28 ont développé un plan de mobilité pour leurs salariés : facilitation des mobilités douces pour l'une, facilitation du co-voiturage pour l'autre.

Toutefois **30 %** estiment que **la mobilité est un problème pour leurs salariés ; et 81 % pour les jeunes salariés...**

**68 %** affirment que la mobilité est un problème **pour les horaires atypiques.**

**42 %** pour les personnes **nouvellement recrutées.**

**68 % des entreprises expriment des difficultés régulières de recrutement**

(39 % en permanence ; 29 % souvent)

### **Les réponses existantes ou à apporter en termes de mobilité**

**67 % des entreprises sont satisfaites du co-voiturage** que mettent en place les salariés.

**78 % pourraient être concernées par le développement du co-voiturage ou de l'auto-stop sécurisé.**

**Seulement 31 % sont satisfaites de l'offre de transport en commun ; et 67 % déclarent qu'elles pourraient être concernées** par cette offre de transports en commun à **condition d'améliorer l'offre.**

**48 % sont satisfaites** par les possibilités de **mobilité douce** (vélo, marche, pistes cyclables...) ; et **74 % déclarent qu'elles pourraient être intéressées par le développement des mobilités douces.**

36 % déclarent souhaiter se mobiliser sur un plan mobilité à l'interne ; et **50 % se déclarent prêtes à se mobiliser sur les questions de mobilité avec un réseau de partenaires locaux** (pour autant seul un tiers des entreprises fournissent leurs coordonnées à cet effet).

### **Les propositions des entreprises**

**Trois types de demandes émergent particulièrement et sont cohérentes avec les demandes des jeunes :**

**- Le covoiturage basé sur une application fiable, et l'auto stop sécurisé** (notamment en milieu rural) : 65 % des répondants.

**- Les mobilités douces** : développer les transports doux, aménager les voies cyclables (38,5 % des répondants), et mettre à disposition des voitures électriques par les collectivités (27 % des répondants).

**- Développer l'aide à l'achat de véhicules (35 %) et l'aide au permis de conduire (27 %).**

## c / Organisation d'un forum autour de la mobilité

Dans le cadre de ce travail sur la mobilité, le comité de pilotage a décidé d'organiser **un temps fort pour présenter la démarche engagée** (avec la signature de la convention de partenariat charte des solidarités avec les familles), **approfondir le diagnostic** avec les apports des personnes les plus concernées par le sujet et **recueillir leurs avis** sur différentes expériences menées sur d'autres territoires.

Il s'agit en quelques sorte de mener **une recherche action pour fédérer les acteurs du territoire** (professionnels, élus, habitants, responsables associatifs), **réfléchir ensemble aux forces et faiblesses en matière de mobilité** et d'envisager, par la présentation d'expériences innovantes, **leur transférabilité sur le territoire.**



*Photo – Forum mobilité 18 octobre 2019 salle de l'Orion – La Selle Craonnaise*

## Le public invité :

- les élus du territoire (communautaires, municipaux, conseillers départementaux et régionaux, sous-préfecture, député et sénateur)
- les professionnels en lien avec la problématique de la mobilité et des familles (service petite enfance, service enfance jeunesse, service social du Conseil Départemental, personnels des centres sociaux, travailleurs sociaux de la CAF, mission locale, DDT, service transport de la Région, Ecole d'Enseignements Artistiques, les établissements d'hébergement pour personnes âgées dépendantes, atelier d'échanges (EDI),
- les responsables d'associations (autour de la mobilité solidaire, relais santé bien-être, Alliages en Pays de Craon, Sud Mayenne Précarité,...)
- les entreprises du territoire
- les délégués MSA

**70 personnes** de divers horizons ont participé à cette 1/2 journée :

- **institutionnel** : Conseil Régional Pays de Loire, Conseil Départemental de la Mayenne, CAF de la Mayenne, DDT, sous-préfecture de Château-Gontier, MSA
- **collectivité locale** : Communauté de Communes du Pays de Craon, CIAS, Centre social de Renazé, GAL Sud Mayenne, Etablissement d'Enseignement artistique.
- **associatif** : Centre social Nulle Part Ailleurs, Illiade Habitat Jeunes, Amac des Mouillotins, Mission locale, Envergure Ouest, Synergies 53, Association mobilité Pays de Craon, ASMAD Cossé le Vivien, INALTA Formation, Insert Conduite 53, UDAF
- **entreprises** : Moto Racer Company, Taxi, groupe Hisia, Arno Conduite, Résidence autonomie du Pays Bleu
- **élus locaux** : Président de la CDC Pays de Craon, maires, Conseiller départemental.

## Déroulement de la journée du 18 octobre 2019

10 h 30 : **Signature de la convention de partenariat "Charte des solidarités avec les familles"**

13h15 : **Présentation des résultats des enquêtes réalisées auprès des entreprises et des jeunes du Pays de Craon**

13h30 : **Travaux en 4 sous-groupes sur les forces et faiblesses du territoire du Pays de Craon en matière de mobilité**

- Groupe bleu : Les personnes âgées et personnes handicapées
- Groupe jaune : Les jeunes (16-25 ans)
- Groupe vert : Les personnes rencontrant des difficultés de mobilité (sans permis, sans véhicule, sans emploi...)
- Groupe rose : Tout public

14h00 **Les ateliers : présentation de différentes initiatives et réflexion en sous-groupe sur l'intérêt, les limites et les adaptations nécessaires au Pays de Craon**

14h10 : **Présentation du projet Mobilité Durable par le Conseil Départemental de la Mayenne et de la plateforme de co-voiturage OUEST GO (mise en place en région Bretagne et étendu en Loire Atlantique avec un financement public).**



*Photo – Présentation Ouest Go et projet du Conseil Départemental de la Mayenne*

**14h45 : Présentation de l'autostop organisé avec REZO POUCE (82220 MOISSAC)**

**15h35 : Présentation du projet « Véhicules partagés » à la Communauté de Communes du Mont des Avaloirs (53)**

**16h10 : Mobilités douces dans le sud Mayenne avec le GAL Sud Mayenne et projet « Défi mobilité » par Synergies**

**16h45 Synthèses des tables rondes par les référents des sous-groupes**

**17h05 Clôture du forum et annonce des suites données** (continuité de l'action, plate-forme mobilité, ...)

## d/ Les principaux enseignements des travaux en sous-groupe

### Sous-groupe Jeunes (16-25 ans)



*Photo – Groupe de travail public Jeunes*

### ***FORCES DU TERRITOIRE***

- **Envie de faire avancer les choses**
- **Navette express Craon Laval** → voie d'amélioration
- **Services jeunesse** → vont chercher les jeunes sur les activités (co-voiturage, pas un transport organisé mais minibus de 9 places CIAS, système de location)
- **Adaptabilité des structures** (ponctuellement en appui des familles, notamment au niveau des associations sportives)

### ***FAIBLESSES DU TERRITOIRE***

- **Manque d'informations** (ex : aide au permis, dispositifs non connus)
- **Pas de réseau de partage comme plate-forme**
- **Problème de communication**
- **Taille du territoire** et sa ruralité (nombre de communes)
- Liens entre voisins, **enclavement territorial**, lien avec les autres CDC (ex lien entre Pays de Château-Gontier et Pays de Craon)

- **Manque de pistes cyclables**

### ***Système de co-voiturage OUEST GO***

#### **Intérêt du dispositif / Conditions de réussite/ Adaptation :**

- **Mise en réseau** : facilitatrice pour la mise en lien
- Si outil simple : adaptable sur les smartphones – outils de vulgarisation ciblés
- **Lieux à repérer** comme **lieu de RDV**
- **Information claire et fluide** (pas noyée parmi d'autres)
- **Former en amont les relais** (communes acteurs locaux → présentation dans toutes les communes, tous les élus, ...)
- **Essayer de toucher les collégiens** (Education Nationale à impliquer) → informations au sein des écoles et des collèges. **Les Parents** pourraient devenir **co-voitureurs solidaires**.

#### **Limites :**

- **Nécessité de mise à jour** régulière des informations du site
- **Implication des petites entreprises** en Mayenne
- **Aspects financiers** à réfléchir et à accompagner
- **Effort des employeurs pour être plus souples** sur les horaires

#### **Autres propositions :**

- **Blablaline** (trajets réguliers – points de dépôts – trajets élargis)

### ***Système d'auto-stop organisé REZO POUCE***

#### **Intérêt du dispositif / Conditions de réussite/ Adaptation :**

- **Adapté** à une tranche d'âge **large**
- Correspond **au territoire rural**
- 10 ans de recul
- **Outil partagé, non centralisé**

#### **Limites :**

- il faut pour chaque commune **une implantation**
- différence par rapport au co-voiturage, **on ne connaît pas les gens**

#### **Autres propositions** pour permettre l'autonomie des jeunes :

→ **Fournir des véhicules pour les jeunes de 14 ou 18 ans** (cyclomoteur à la location à des prix aménagés ou mise à disposition par la CDC)

Ex : avec le garage Motoracer Company à Craon : avec une prise en charge par la collectivité



➔ **Formation** des personnes **pour conduire les cyclomoteurs** (par les auto-écoles à des prix aménagés)

### *Systeme de vehicules partagés*

**Intérêt du dispositif / Conditions de réussite/ Adaptation**

- **Complémentaire** à un autre dispositif
- **Eviter désertification de certaines communes**

**Limite :**

- Intérêt pour les jeunes qui ne peuvent pas avoir de permis ?

**Propositions :**

➔ Location de cyclomoteur pour les jeunes de 14 à 18 ans

### **MOBILITES DOUCES**

**Propositions :**

**Vélos en « leasing »** : location pendant 12 mois puis possibilité achat à l'issu

**📌 Sous-groupe public empêchés (sans permis, sans véhicule, sans emploi,...)**



*Photo – Groupe de travail public « Empêchés »*

## ***FORCES DU TERRITOIRE***

- Réseau associatif dont **Sud Mayenne Précarité, Mobilité sur le Pays de Craon, Mobilité Pays Renazéen** → engagement de bénévoles
- **Réseau Petit Pégase**
- **La navette express**
- **La plateforme mobilité du département** : 3 structures centres de ressources mobilités, auto-école insert-conduite, ETIC 53 : mise à disposition de véhicule, garage solidaire
- **Un tissu économique fort avec de l'emploi** : que font les entreprises en matière de déplacement pour les salariés ?
- En milieu rural, **la solidarité fonctionne encore sans être organisée** (ex : co-voiturage)
- Un territoire **dynamique pour dépasser les difficultés**
- **Un bon réseau routier**

## ***FAIBLESSES DU TERRITOIRE***

- Des horaires **pas assez fréquents pour le Petit Pégase**
- Des **lignes régulières manquantes avec des horaires peu adaptés** (en lien avec le secteur agro-alimentaire notamment)
- Des difficultés liées à la **mobilité psychologique**, pouvoir sortir du « local », du territoire
- **Territoire étendu**
- **Accès aux outils numériques** (télé-travail, outils de co-voiturage) → pose la question de la capacité à utiliser ces outils.
- **Multipllicité des dispositifs et manque de communication**
- Des jeunes qui n'utilisent pas le co-voiturage malgré les difficultés de mobilité.
- **Les transports en commun avec de jeunes enfants** (moins de 10 ans) qui exigent les sièges auto (pas spécifique au territoire). Cela limite l'utilisation des transports en commun et oblige à prendre la voiture (voir possibilité de fournir des sièges auto aux familles).

## ***Système de co-voiturage OUEST GO***

### **Intérêt du dispositif / Conditions de réussite/ Adaptation :**

- **Inscription gratuite** (participation laissée à la charge du co-voitureur)

- Des professionnels feront les mises en relation entre les co-voitureurs et les co-voiturés
- **Aller dans les entreprises**, action auprès des chefs d'entreprises, formation des entreprises, un référent OUEST GO dans l'entreprise
- **Trajets plus réguliers**
- **Respect nécessaire de l'engagement entre le co-voitureur et le co-voiturés** (même si cela est gratuit)
- **Nécessité d'accompagner le public en difficulté** pour faciliter l'accès y compris pour les jeunes accompagnés par la mission locale qui n'utilisent pas le co-voiturage.
- Insister sur **un dispositif sécurisé** pour convaincre les parents

#### **Limites :**

- Le co-voitureur peut demander une participation financière → **si pas de contrepartie financière, les conducteurs voudront-ils s'engager ?**
- **Inscription sur Internet**
- Nécessité d'une **campagne de communication départementale**

#### ***Systeme d'auto-stop organisé REZO POUCE***

#### **Intérêt du dispositif / Conditions de réussite/ Adaptation :**

- **Gratuité/ponctuel/ sécurisant/souplesse**
- **Stop-attitude : savoir où on va (pancarte indispensable)**
- **Arrêts identifiés (sécurisant)**
- **Réseau identifié**
- **Mise en relation avec les dispositifs existants**
- **Créer une culture locale**

#### **Limites :**

- Besoin de mettre **les arrêts à des endroits stratégiques**
- **Coût pour les collectivités**
- **Notion de responsabilité** en cas de problèmes (pour les collectivités porteuses du projet)
- **Risque aléatoire** (de ne pas trouver)

#### **Propositions :**

Organiser des « **challenges stop** » pour mobiliser sur la pratique

#### ***Systeme de véhicules partagés***

## Intérêt du dispositif / Conditions de réussite/ Adaptation / limite:

- Intérêt du dispositif **pour des besoins et des trajets ponctuels**
- **Coût intéressant**
- **Facilité d'accès**, un lieu unique identifié
- Un portage politique local : une réponse à une problématique locale
- Cela permet de se rendre à un entretien professionnel de recrutement

## Limites :

- **Avoir le permis**
- Il faut **anticiper** pour bénéficier d'un accès au véhicule
- **La réservation par demi-journée ou journée n'optimise pas l'utilisation du véhicule**
- Cela reste de la voiture **auto-solisme** pour un véhicule partagé, voir possibilité de mutualiser le véhicule sur des trajets plus longs (proposition du trajet aux autres membres de la plate-forme)
- Accès aux familles avec de jeunes enfants : **nécessité de l'équipement adapté** (siège auto)
- **Nécessite de s'articuler avec les autres dispositifs** pour s'inscrire dans la durée

## **Sous-groupe Personnes âgées –personnes handicapées**



*Photo – Groupe de travail public Personnes âgées - Personnes handicapées*

## ***FORCES DU TERRITOIRE***

- Existence de **3 associations de transport solidaire** :
- **Mobilité sur le Pays de Craon (MPC)** : sur le secteur de Craon et de Cossé → un véhicule pour personne à mobilité réduite (PMR) mis à disposition le week-end aux familles (en semaine priorité aux bénévoles puis familles si besoin)
- **Mobilité sur le Pays Renazéen** : Renazé et communes alentours
- **Génération mouvement** à Congrier
- Taxis/ambulances  
Equipé pour le transport des personnes à mobilité réduite (Quelaines, Craon, Cossé, Cuillé, Méral, St-Aignan)
- Petit Pégase (véhicule adapté)
- EHPAD Craon et Ballots, mise à disposition de véhicule aux familles des résidents
- Navette Craon, Cossé, Laval
- Mini-bus de la commune de Rénazé conduit par un chauffeur communal pour transport dans le centre-ville gratuit (pas PMR) deux fois par semaine le mardi et le vendredi

## ***FAIBLESSES DU TERRITOIRE***

- Navette Craon, Cossé, Laval **compliquée pour les personnes âgées** car elles ont besoin d'un accompagnement et il faut se rendre jusqu'à l'arrêt du car.
- **Les personnes âgées seules et notamment les femmes qui ne conduisent pas**, qui n'ont pas de handicap. Possibilité d'utiliser les transports scolaires ?
- **Problème du transport les soirs et week-ends**. Exemple : quand il y a un spectacle organisé en soirée.
- Asso mobilité : **difficulté pour renouveler les bénévoles**

## ***Système de véhicules partagés***

**Conditions de réussite** : mise en place d'une application, communication

**Intérêt** : autonomie

**Limites** : avoir le permis et être en capacité de conduire

**En attente de réponse du Département pour** :

- La mise à disposition de 2 véhicules électriques (appel à projet May'âge)

- La mise à disposition d'un mini-bus adapté PMR dans le cadre du plan bien-vieillir

### ***Système de co-voiturage OUEST GO***

**Conditions de réussite :** communication

**Intérêt :** avantage financier (gratuit) et social

**Adaptation :** avoir un interlocuteur, par exemple : un référent Ouest Go dans les structures (EHPAD, Générations mouvement, mairie, commerce de proximité...)

**Limites :**

- Fonctionne avec internet donc limite pour les personnes très âgées
- Surtout orienté domicile/travail
- Besoin d'un accompagnement spécifique pour les personnes handicapées.

### ***Système d'auto-stop organisé REZO POUCE***

**Intérêt :** sécurité, dans un réseau. Adapté pour les jeunes retraités, les femmes sans permis

**Limites :** peur des personnes âgées, déplacement vers « l'arrêt pouce »

**Propositions :** accompagnement de la MSAP pour s'inscrire/comprendre

## Sous-groupe Tout public



Photo – Groupe de travail Tout public

### ***FORCES DU TERRITOIRE***

- **Le réseau ALEOP**
  - Le Petit Pégase : transport à la demande (gestion régionale) avec horaires fixes : 2000 adhérents en Mayenne, fonctionne par demi-journée
  - Schéma régional en réflexion pour mars prochain
  - Lignes régulières Pays de Craon –Laval
  - Transports scolaires → **lignes régulières ouvertes aux non-scolaires**
  - Ligne régulière à la demande (LRAD) → ligne virtuelle déclenchée dès une personne.
- Vélos électriques
- Mobilité sur le Pays de Craon

### ***FAIBLESSES DU TERRITOIRE***

- **Manque de Transport de rabattement entre campagne et pôle urbain** pour rejoindre la ligne régulière par exemple

- **Communication du réseau de transport ALEOP**
- Territoire limitrophe de plusieurs départements (Maine et Loire, Ille et Vilaines)
- **Pas de bonne communication sans animation** (aller au devant des citoyens, contact humain ou application)

#### **Autres idées :**

Le taxi peut pallier au problème de liaison dans l'intercommunalité.

#### ***Système de co-voiturage OUEST GO***

##### **Intérêt du dispositif / Conditions de réussite/ Adaptation :**

- **Un accompagnement à l'usage de l'outil numérique**
- **Animation nécessaire**

##### **Limites :**

- Encore une application en plus. Possibilité que l'utilisateur s'y perde.
- Problème assurance et questions de sécurité

#### **Autres propositions :**

##### **Rassembler les offres sur un même outil**

**PADAM Mobility** outil concurrentiel (développe des solutions de transports à la demande).

#### ***Système d'auto-stop organisé REZO POUCE***

##### **Intérêt du dispositif /:**

- Les # (hachtags) par des groupes peuvent fonctionner comme des mini-réseaux sociaux
- Petit maillage territorial
- Réactivité

##### **Conditions de réussite/ Adaptation**

- **Tester sur un petit territoire et plus sur un bassin de mobilité** et non sur un bassin de vie
- **Accompagnement et animation**

##### **Limites :**

- **La culture de l'autostop**



- **La législation**
- **La limite financière** (création d'emploi)

### *Systeme de vehicules partagés*

#### **Intérêt du dispositif / Conditions de réussite/ Adaptation / limite:**

- **Intérêt pour des exemples précis** : ex : demandeur d'emploi pour un entretien
- Financements publics sur ce genre de dispositif
- Faire évoluer les mentalités
- Optimiser l'utilisation des bornes de recharge
- Plus utiliser ce dispositif sur les périphéries des pôles urbains

#### **Limites :**

- Le coût de l'investissement pour la collectivité
- Encore trop focalisé sur les pôles urbains
- Ce n'est pas tout public

#### **Propositions:**

➔ **Élargir le dispositif à d'autres chauffeurs** pour permettre à ceux qui n'ont pas le permis d'en profiter.

### **Conclusions**

---

Les 70 personnes présentes au forum ont pu s'exprimer sur les forces et faiblesses du territoire et sur les potentialités de mises en œuvre de nouvelles initiatives en matière de mobilité.

Les retours sont tout à fait intéressants et permettent d'approfondir le diagnostic :

- Les personnes reconnaissent **la multiplicité des solutions et dispositifs existants** mais déplorent **le manque de communication**.

- Concernant les transports en commun, **des difficultés d'adaptation aux besoins sont notées** (horaires vacances scolaires et week-end, manque transport de rabattement entre campagne et pôle urbain pour rejoindre la ligne régulière,

utilisation compliquée pour les personnes âgées et handicapés, communication sur les possibilités d'utilisation à revoir,...).

- **L'étendue du territoire et la proximité des départements voisins** compliquent aussi le maillage du territoire.

- Il est relevé également **le manque de pistes cyclables**.

- Concernant les présentations des expériences mises en œuvre sur d'autres territoires, les propositions de **plateforme de co-voiturage et d'auto-stop organisé** ont été **bien appréciées** par le public. En effet, en identifiant bien les points de vigilance (travail de communication, identification des points d'arrêts, recherche de référents, accompagnement à l'usage du numérique), ces solutions pourraient trouver un écho auprès de la population. La proposition de véhicules partagés semble aussi **une réponse complémentaire**.

- **Une et une seule solution** ne pourra pas régler la problématique de la mobilité sur le territoire : **la réponse sera forcément multiple, souple et complémentaire**.

- **L'importance de l'animation** est aussi à mettre en avant : il n'y a pas **de bonne communication sans animation (aller au devant des citoyens, contact humain ou application)**.

## **4-2/ L'engagement bénévole**

La thématique de l'engagement citoyen avait été pointée par les participants au premier comité de pilotage comme un sujet de préoccupation majeure sur le territoire.

Pour répondre à quelle problématique ? On entend souvent la petite phrase « Ce sont toujours les mêmes qui s'engagent » est-ce vraiment le cas ? Les associations rencontrent-elles vraiment des difficultés à trouver ou à renouveler des bénévoles ? Quelles en sont les raisons ? Comment faire pour encourager l'engagement citoyen ?

En lien avec l'objectif de la charte des solidarités avec les familles de favoriser le lien social, l'engagement citoyen et de renforcer les solidarités, un travail de diagnostic a été lancé pour mieux connaître les difficultés rencontrées par les associations, notamment pour mobiliser, attirer et recruter de nouveaux bénévoles.

### **4-2-1/Le contexte :**

Il existe a priori plus de 550 associations sur le territoire mais il n'est pas tenu à jour de listes avec leurs coordonnées et leurs champs d'intervention ou domaines d'activités. Il existe tous les ans un forum des associations à Cossé le Vivien au niveau de l'ancienne communauté de communes de la Région de Cossé et de quelques communes. Il manque un recensement au niveau de l'ensemble des 37 communes.

### **4-2-2/ La recherche de statistiques et d'étude sur le sujet :**

Un contact a été pris avec le Centre d'Etude et d'Actions Sociales de la Mayenne et la Fédération des centres sociaux pour recueillir les informations disponibles.

En France, le nombre de bénévoles n'a jamais été aussi important. Ce qui a changé, c'est la forme de l'engagement qui est en général plus courte, plus intense et moins enclin au bénévolat régulier. D'où les difficultés à recruter pour les instances, car les nouveaux bénévoles ont un moindre intérêt pour les structures et ont souvent envie de projets concrets.

**Le nombre d'associations a explosé** (on est passé de 300 000 associations en 1950, 600 000 en 1980 et près d'1,5 million en 2014), **le nombre de manifestations également**. Les pétitions sur Internet sont en forte augmentation, les réseaux sociaux jouent un rôle de plus en plus important.

On peut donc considérer que **l'engagement n'est pas forcément en baisse mais très certainement en « mutation »**.

On constate une perte de poids des associations dites généralistes et **une montée en puissance des associations spécialisées (avec un objet ou objectif « pointu » et des publics « ciblés »)**.

La tendance est donc à l'engagement dans des collectifs de plus en plus autonomes et qui agissent sur des sujets qui les concernent.

**De nouvelles modalités de fonctionnements des collectifs** sont à l'œuvre : on peut aussi aujourd'hui **agir à distance**, sans se connaître. La convivialité ne passe alors plus par les tâches faites ensemble (on colle des timbres en prenant un café et en discutant) mais lors des regroupements qui prennent souvent une dimension festive.

On a aujourd'hui **un engagement "post-it"», de courte durée**, révisable à tout moment où la convivialité se vit sur des temps forts d'action.

Si les engagements sont plus courts, ils sont souvent plus forts, plus profonds, plus intenses.

Globalement, en France, dans la vie associative, il est facile de trouver des bénévoles **mais pas pour les instances**. Ceci s'explique par **le manque de disponibilité** mais aussi **par le moindre intérêt pour le fonctionnement des associations et la volonté de donner de son temps pour des projets concrets**.

**Ont été répertoriées 5 formes d'engagements :**

1. Une durée longue, une intensité forte, une sociabilité forte : **ancienne définition du militant**.
2. Une durée longue, une intensité faible, une sociabilité forte : **les « petites mains »** (les colleurs d'affiche, ceux qui mettent les courriers sous enveloppes ...)
3. Une durée courte, une intensité forte, une sociabilité faible : **une explosion de colère** (occupation d'une usine à l'occasion d'une vague de licenciements)
4. Une durée courte, une intensité faible, une sociabilité faible : **une pétition sur Internet**
5. Une durée courte, une intensité forte, une sociabilité forte : **participation (à l'organisation ?) à l'animation d'une manifestation** (un festival, un flash mob, une occupation, une fête de quartier ...)

### **Autonomie personnelle et engagement**

Il y a un processus d'**individuation** en cours (à différencier de l'individualisation liée au repli sur soi). Cela correspond à **une valorisation des personnes dans leurs particularités** plutôt que dans **leurs rôles et statuts**. Passage de l'individu anonyme à l'individu singulier :

Trois caractéristiques de l'individu singulier :

1. Du vertical à l'horizontal : l'individu s'inscrit plus dans des réseaux « horizontaux » que dans des organisations verticales.
2. La réflexivité : tout un chacun veut penser ses propres pratiques et les intégrer dans une visée de réalisation de soi. On considère également que les

apprentissages se font plutôt par les pairs que par des enseignants.

3. La mobilisation des affects : les sentiments, les émotions influent fortement sur les conduites. On se met en récit. On ne souhaite plus être un « soldat anonyme » mais un être de chair. On sort donc, en quelque sorte, de l'opposition privé-public historique.

Mais cet **individu singulier** a des difficultés pour se situer dans l'espace social : il est **plus autonome, plus émancipé** mais peut-être aussi **moins relié**. **Il a une véritable difficulté à se définir, à trouver son identité.**

**L'enjeu de la reconnaissance** est donc particulièrement **fort pour chaque individu**. **L'engagement est une façon de trouver cette reconnaissance.**

L'engagement citoyen répond directement à **une quête d'estime de soi**.

En conclusion de cette partie théorique sur l'évolution du mode et des motivations à s'engager, évoquer la notion d'« **empowerment** » peut être une ouverture intéressante : apparu en France dans les années 2000, il s'agit d'un processus par lequel un **individu ou un groupe acquiert les moyens de renforcer sa capacité d'action, de s'émanciper**. C'est l'idée que les individus se prennent en charge (souvent collectivement) pour devenir maîtres d'eux-mêmes. Ce concept, qui concourt au principe de développement social local, nécessite au préalable une conscientisation des intérêts communs à se mobiliser.

De façon à mieux connaître les besoins des associations, un questionnaire a été travaillé avec l'aide du sociologue sur sa constitution et sur l'analyse des résultats.

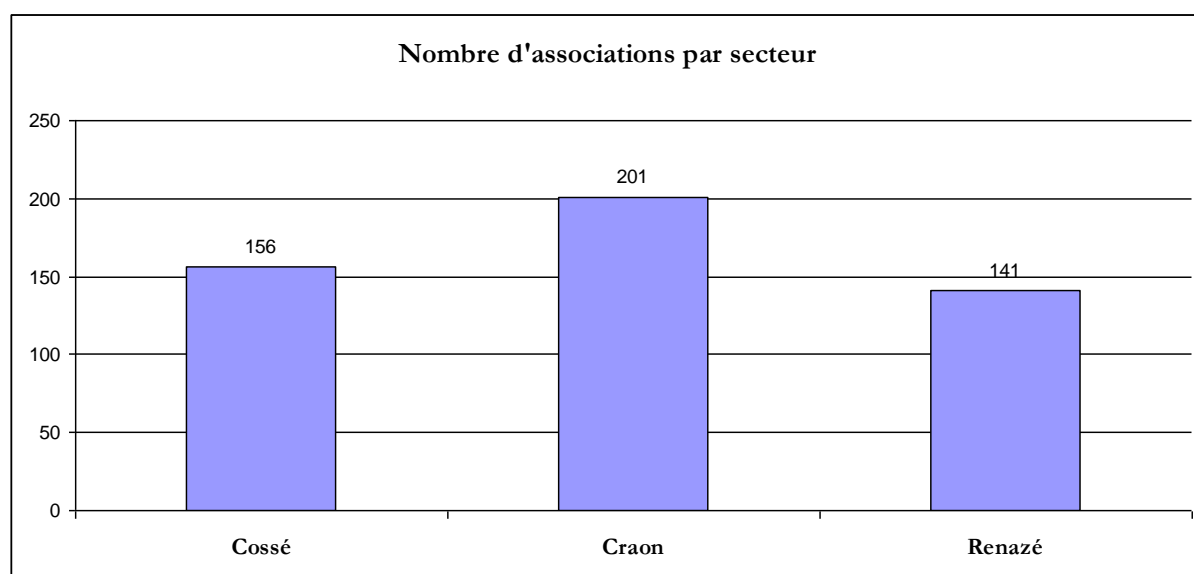
### 4-2-3/ Questionnaire auprès des associations

Tout d'abord, un travail de recensement et de mise à jour a été nécessaire. En effet, la compétence de soutien à la vie associative relevant de la commune, il n'existait pas de liste globale à l'échelle de la communauté de communes de l'ensemble des associations du Pays de Craon.

A partir de listes existantes, le travail a constitué, à contacter par téléphone ou par e-mail les mairies ou directement les associations. Cela a été fait par une personne de l'accueil de la MSAP/CIAS du Pays de Craon.

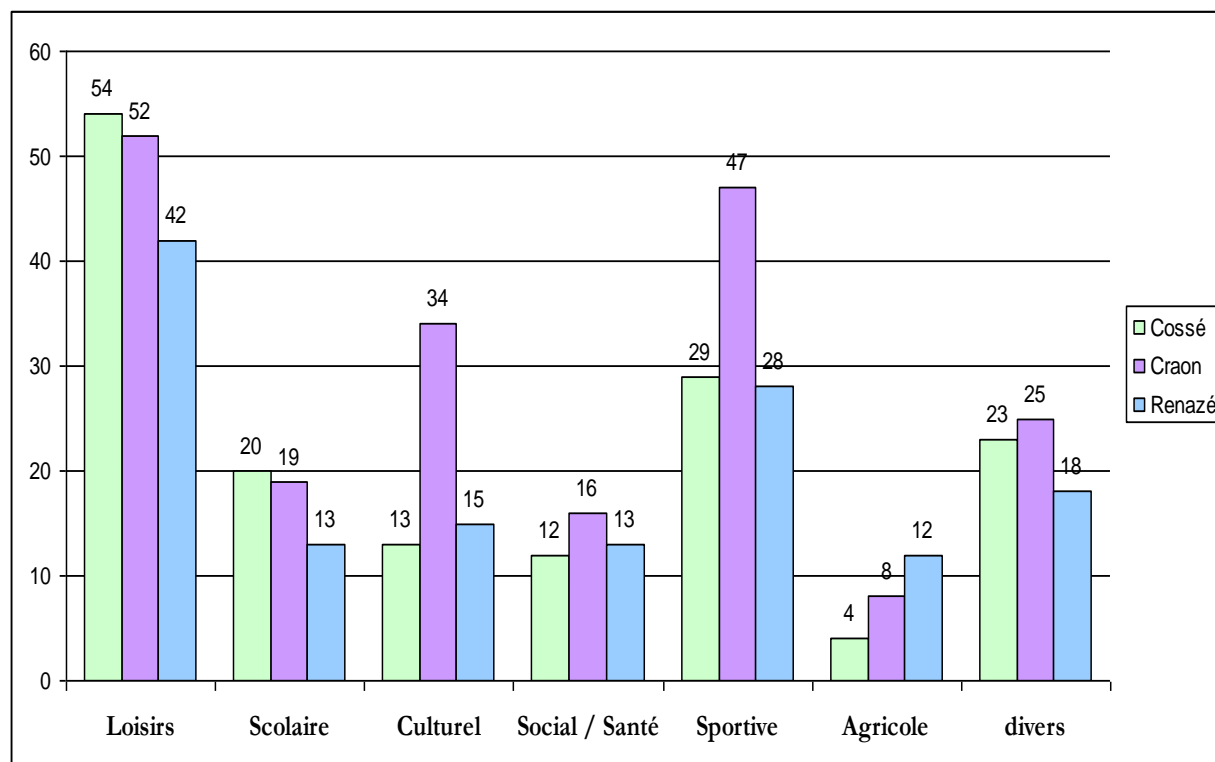
### Statistiques des associations sur le territoire

#### 498 associations recensées sur le Pays de Craon



Le comité technique a travaillé sur un questionnaire en ligne pour connaître pour chaque structure le nombre de bénévoles, d'administrateurs, d'adhérents et d'utilisateurs, le domaine d'activité, le périmètre d'intervention, **les difficultés rencontrées** et notamment le recrutement de bénévoles, **les actions réalisées pour trouver de nouveaux bénévoles, les leviers et les freins à l'engagement, les besoins**

Toutes les associations oeuvrant sur le territoire du Pays de Craon ont été sollicitées. Il a été décidé de relancer en priorité les associations des domaines du sport, du social, de la culture et de l'éducation pour cibler plus particulièrement celles qui agissent en faveur des familles.



Le questionnaire a été dans un premier temps envoyé à toutes les associations recensées par e-mail.

Une mission a été confiée aux 12 jeunes de la Coopérative Jeunesse de service Ephémère réunis au mois de juillet 2019 :

Ils étaient chargés :

- d'appeler au téléphone les associations qui n'ont pas d'adresse e-mail
- de les interroger par téléphone et de saisir en ligne les réponses



Le bilan de cette démarche n'est pas très satisfaisant. Les jeunes ont eu beaucoup de mal à contacter les responsables d'associations qui étaient en congé d'été ou au travail aux heures de bureau.

Une personne de l'accueil (CIAS) a aussi relancé les associations qui n'avaient pas répondu.

## **Echantillon interrogé**

- Sur un total de 498 associations recensées, **50** ont répondu au questionnaire passé en ligne de juin à octobre 2019.

Le taux de 10% de retour est assez faible comparé à l'objectif du comité technique qui était de réussir à avoir au moins 200 réponses.

Une erreur de méthodologie d'approche de ce public est en cause. Les partenaires d'animation de la vie sociale ont exprimé le fait qu'il aurait fallu aller rencontrer directement les associations et compléter le questionnaire en ligne avec eux. Les responsables associatifs ne sont pas tous très à l'aise avec le numérique et cela a pu constituer un frein. Par ailleurs, lors d'un entretien, il est plus facile d'expliquer le sens de la démarche et les objectifs recherchés.

- 30 réponses sur le secteur de Craon, 10 sur Renazé et 10 sur Cossé le Vivien
- Deux tiers d'associations sans aucun salarié, 30 % avec 1 à 4 salariés; 3 associations employant plus de 5 personnes.
- Plusieurs domaines d'activités sont représentés : loisirs, social, sport, culture, éducation et formation.
- Ces associations agissent principalement à l'échelon communal; 16 d'entre elles interviennent sur plusieurs communes, et 5 sur l'ensemble du Pays de Craon.

- Elles sont affiliées à une fédération (47 %) ou bien membres d'un réseau associatif (27 %).

## **L'analyse des résultats des 50 questionnaires complétés**

### **La mobilisation de bénévoles pour les activités**

**40 %** des associations s'appuient sur moins de **10 bénévoles** pour conduire leurs activités ; et **45 %** s'appuient sur **10 à 30 bénévoles**.

Ces bénévoles sont principalement âgés **de 31 à 60 ans (69 %)**, **de plus de 60 ans (25 %** des associations), et seules 3 associations mobilisent des jeunes de moins de 30 ans.

Rapporté à un effectif médian pour chaque catégorie de réponse, on peut estimer que ces 50 associations totalisent environ 1000 bénévoles d'activités, **pour une moyenne de 26 bénévoles d'activités par association**.

Les bénévoles assistent en moyenne à **3,5 réunions par an**.

### **La mobilisation de bénévoles pour le conseil d'administration ou le bureau**

**52 %** des associations s'appuient sur **5 à 9 administrateurs bénévoles**; et **25 %** s'appuient sur **moins de 5 bénévoles**.

Ces bénévoles sont principalement âgés de **31 à 60 ans (70 %)**, **de plus de 60 ans (23 %** des associations), et seules 3 associations mobilisent des jeunes de moins de 30 ans dans leur CA ou leur bureau.

Rapporté à un effectif médian pour chaque catégorie de réponse, on peut estimer que ces 50 associations totalisent environ 350 administrateurs bénévoles, pour une moyenne de **8 administrateurs bénévoles par association**.

**Les membres du bureau** assistent à **plus de 5 réunions par an**, pour la majorité des associations (en moyenne 6,3) ; **les administrateurs** (en général) assistent en moyenne à **5,2 réunions par an**, pour la majorité des associations.

### L'adhésion

Le nombre d'adhérents est très variable, de moins de 10 (20 % des associations) à 200 et plus (9 % des associations) ; la majorité (29 % des associations répondantes) compte entre 10 à 24 adhérents. Rapporté à un effectif médian pour chaque catégorie de réponse, on peut estimer que ces 50 associations totalisent environ 2400 adhérents, **pour une moyenne de 62 adhérents par association**.

**La tranche d'âge la plus représentée** reste celle des **31-60 ans** (49 % des adhérents) ; les moins de 30 ans constituent 19 % des adhérents, et les + de 60 ans représentent 32 %.

De façon plus large, si l'on compte les « usagers » (donc pas uniquement les adhérents), **les moins de 30 ans constituent 26 % des usagers**, et **les + de 60 ans 23 %**.

### Les générations

Il ressort de ces données que les **personnes de plus de 60 ans** constituent environ **un quart des bénévoles et des adhérents** ; que **les jeunes de moins de 30 ans** représentent **20-25 % des adhérents ou usagers**, mais seulement **6 % des bénévoles d'activités ou administrateurs**.

Le fait associatif local, dans cet échantillon représentant 8 % des associations, s'inscrit pour les plus jeunes dans **une logique de service (faire pour)** davantage que **de co-construction (faire avec)**.

### **Des difficultés avérées à mobiliser des bénévoles ou des adhérents**

**66 %** des associations rencontrent **souvent (32 %) ou en permanence (34 %) des difficultés pour trouver de nouveaux bénévoles d'activités**. Elles sont 56 % à exprimer des difficultés à trouver de nouveaux adhérents ou usagers (17 % ont **en permanence des difficultés, et 39 % souvent**).

**Concernant le conseil d'administration, 64 %** des associations rencontrent souvent (27 %) ou en permanence (36 %) **des difficultés pour trouver de nouveaux membres ; et les difficultés sont les mêmes (légèrement supérieures) pour trouver des membres du bureau** (40 % expriment des difficultés en permanence, et 28 % souvent).

**Pourtant les effectifs recherchés ne sont pas énormes : pour le bon fonctionnement des activités** de ces 50 associations, **il manque le plus souvent moins de 10 bénévoles** (en moyenne 6,6 bénévoles).

**Pour le bon fonctionnement de leur conseil d'administration et de leur bureau, il manque le plus souvent moins de 3 bénévoles** (en moyenne 2,6 bénévoles).

Les commentaires évoquent le **manque de temps des citoyens**, notamment des jeunes, mais aussi des retraités ; **le manque de motivation ou de volonté de s'engager, le déclin de traditions** (Mouillotins par exemple), **le manque de temps pour informer et sensibiliser les bénévoles potentiels**.

Les démarches entreprises relèvent souvent **du bouche à oreille, de campagnes d'affichage** (y compris panneaux lumineux des communes), ou de **l'appui sur les bulletins communaux**.

Quelques associations mentionnent **des réunions spécifiques d'information**, et **les forums des associations**, mais il n'apparaît **pas de stratégie explicite et construite pour la majorité des associations**, dont certaines se déclarent « à court d'idées » sur ce point.

### La situation actuelle de ces associations

**La situation générale** de ces associations est jugée **bonne ou très bonne à 85 %** (7 associations en mauvaise situation) ; **la situation financière est jugée bonne ou très bonne** (82 % des associations (4 associations en mauvaise situation) ; **Le nombre et la disponibilité des bénévoles sont jugés mauvais ou très mauvais** pour 43 % des associations (21 associations en mauvaise situation).

**Le pronostic pour les prochains mois : la situation à venir est jugée bonne ou très bonne à 76 %** (11 associations en mauvais pronostic) ; **15 % envisagent probablement de nouveaux projets ; 31 % peut être.**

### Les sujets d'inquiétude

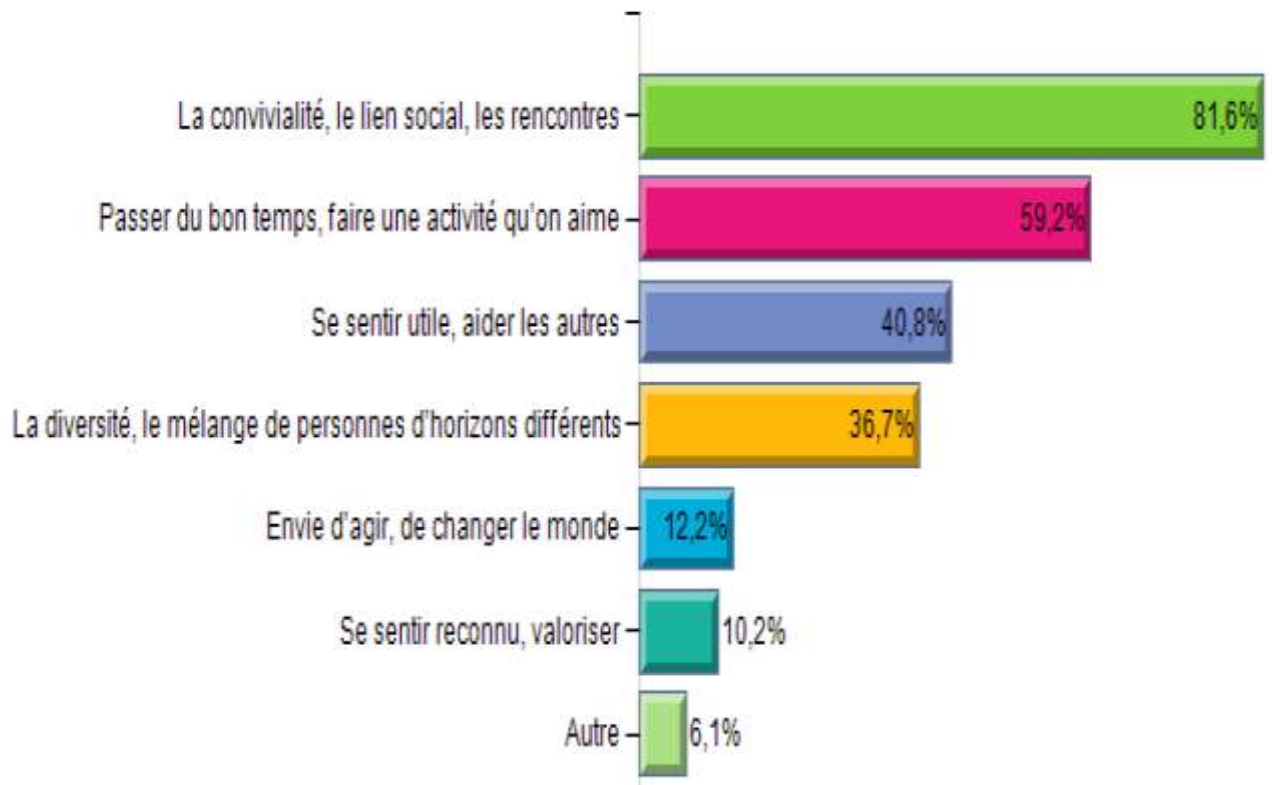
Les sujets d'inquiétude les plus importants de ces 50 associations sont :

- **les ressources humaines bénévoles pour les activités (important ou très important pour 88 %)**
- **le renouvellement des dirigeants bénévoles (78 %)**
- **la motivation et l'investissement des membres de l'équipe dirigeante (71 %)**
- **et la diminution du nombre d'adhérents (71 %)**

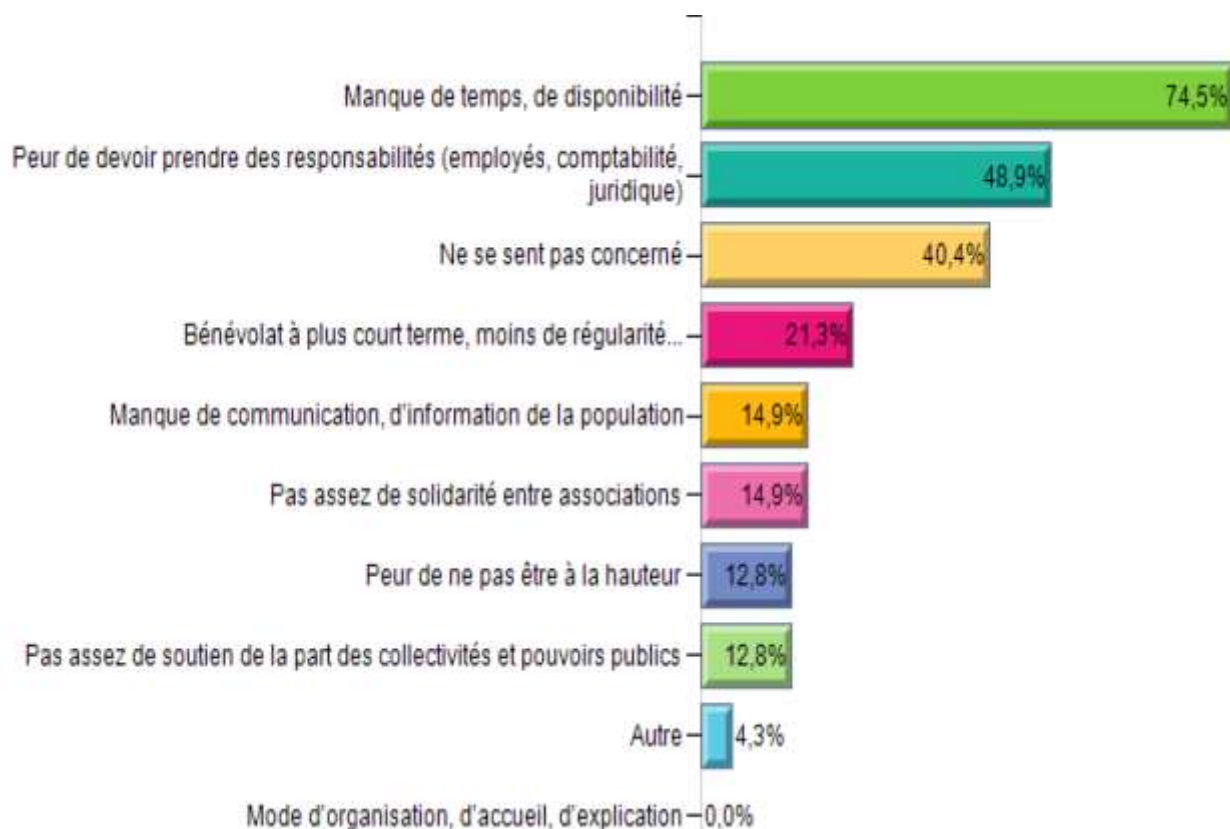
Des problèmes apparaissent de façon secondaire : **relations avec les collectivités territoriales (61 %), situation financière (62 %), évolution des politiques publiques (53 %) et moyens matériels, y compris les locaux (61 %).**

Les relations avec les partenaires (services de l'état, entreprises) ne posent des difficultés « que » pour 42 % et 37 % de l'échantillon.

### Les principaux points forts et les leviers pour inciter à s'engager dans les associations



## Les principaux freins à l'engagement du point de vue des associations



## Les besoins prioritaires pour soutenir la vie associative dans le craonnais (% des associations jugeant cet item très important ou important)

- Plus de soutien technique des collectivités 82 %
- Plus de soutien financier des collectivités 80 %
- Mutualisation pour la communication 77 %
- Aides aux démarches administratives 65 %
- Lieu ressources mutualisé 63 %
- Formation vie associative 60 %
- Formation administrative, Droit, budget 58 %

En conclusion de cette thématique sur l'engagement bénévole, les résultats de l'enquête mettent en évidence les leviers sur lesquels il est prioritaire d'agir et les besoins exprimés par les 50 associations interrogées.

Le soutien aux associations dans leur démarche de renouvellement de bénévoles et l'aide à la mutualisation pour la communication des associations ressortent de manière importante, en plus du soutien technique et financier des collectivités.

Sur le territoire du Pays de Craon, la question des associations relève de la **compétence communale** et **les 3 structures d'animation de la vie sociale** n'ont, aujourd'hui, **pas les mêmes missions** :

- le centre social municipal de Renazé a vocation à soutenir **les associations de la commune de Renazé** (au nombre de 56) et souhaitent s'ouvrir aux communes du territoire de l'ancienne communauté de communes.
- Le centre social Nulle part **Ailleurs n'a pas eu de délégation des 11 communes** qui couvrent le territoire d'intervention. **Il intervient sur demande des associations.**
- L'espace vie sociale Amac des Mouillotins, nouvellement agréé en 2018, commence à **se structurer et à développer ce champ d'action auprès des 12 communes du secteur de Cossé.**

Il n'y a donc pas **le même niveau de service** auprès des associations sur l'ensemble des 37 communes du territoire.



### 4-3/ La communication

La question de la communication a également été choisie comme un axe de travail de la charte des solidarités avec les familles. Ce sujet large et transversal a été traité autour de trois questions :

- l'interconnaissance des acteurs
- la connaissance des cadres d'intervention des acteurs
- la visibilité des actions vis-à-vis des acteurs et des familles.

Cette thématique « Communication » peut être abordée en réponse à l'objectif de la charte qui est de développer une culture partagée de la prévention, en développant la coopération et le maillage entre les acteurs pour éviter les risques sociaux.

Sans avoir la possibilité de réaliser un diagnostic exhaustif de l'existant, le constat d'un **manque de connaissance des acteurs du territoire et de leurs actions est réel.**

La problématique de la communication a été abordée par les membres du COPIL au lancement de la charte de solidarité avec les familles.

En effet, dès le début des travaux, les acteurs en présence ont mis en avant la nécessité de ne pas surajouter un dispositif mais bien de travailler à la visibilité des actions existantes en direction des familles.

De nombreux services et programmes en direction de la population sont déjà proposés par les acteurs de terrain et institutionnels (ex : Contrat Local de Santé, Schéma Départemental de Services aux familles, Contrat Enfance Jeunesse, Convention Territoriale Globale, Promeneurs du Net, etc.).

La difficulté réside dans **l'articulation et la diffusion auprès des habitants.**

De plus, la démarche de diagnostic partagé, en elle-même, a formalisé des espaces de rencontres et d'échanges qui **contribue à l'interconnaissance et au faire-ensemble.**

En effet, la tenue de réunions régulières du comité technique (1 fois toutes les 5 semaines) a permis de construire des liens entre les personnes qui n'avaient pas l'habitude de travailler ensemble sur une période aussi longue (14 mois).

De manière analogue, l'organisation de la demi-journée sur la mobilité a participé à faire se rencontrer **l'ensemble des acteurs du territoire en lien avec cette thématique.** Ce temps fort a également amené les personnes **à échanger directement sur les problématiques rencontrées et sur les solutions à développer.**

Autour de l'idée d'amélioration de la connaissance des acteurs et de manière parallèle aux chantiers de la charte des solidarités avec les familles, a été entrepris un **travail de rapprochement des 3 structures d'animations de la vie sociale** (Centre social Nulle Part Ailleurs, centres social de Renazé et Espace de vie sociale Amac Les Mouillotins) mené par la Fédération des centres sociaux. Les objectifs sont **de renforcer les liens, de construire une culture commune et d'amener les structures à travailler en réseau.**

Sur la thématique de la communication, un axe de travail **autour de la parentalité** a été mis en évidence.

D'une part, dans le cadre du pré-diagnostic et du projet éducatif de territoire, avait été mise en avant, **la question de la mobilisation des parents** lors des actions proposées sur le territoire. Qualifiée parfois de trop faible ou ne touchant pas les parents les plus concernés, elle nécessite de s'y pencher pour répondre au plus près aux **préoccupations des parents** (questionnaire en ligne à distribuer régulièrement pour connaître les attentes, boîte à idée électronique, ...) et savoir innover sur **la forme des actions proposées** (lors d'un vide-grenier, lors d'une action de restitution de travaux d'enfants, ...).

De plus, il faut noter que l'organisation des actions n'est pas structurée de manière homogène sur le territoire. En effet, il n'y a pas de **coordination des actions parentalité**.

Il existe de nombreuses actions à l'initiative de la commission famille du centre social Nulle Part Ailleurs pour lesquelles le Réseau d'Ecoute, d'Appui et d'Accompagnement à la Parentalité (REAAP) est sollicité. D'autre part, le centre social de Renazé, les structures Petite enfance, des établissements scolaires, des associations de Parents d'élèves mènent régulièrement et indépendamment les uns des autres des projets, avec ou sans demande de financement.

**Une instance, qui puisse mettre en réseau tous les porteurs pour une meilleure coordination et communication des actions engagées, fait défaut.**

Par ailleurs, **sur le plan de la mobilité**, la réflexion autour de la mise en place d'une « plate-forme de ressources » a mis aussi en avant la nécessité de **travailler à améliorer la communication autour de l'existant et des évolutions possibles**.

En effet, le forum mobilité a bien montré l'importance de **mieux faire connaître l'ensemble des possibilités de déplacement sur le territoire et les acteurs intervenants sur ce champ**.

Enfin, **dans le domaine de la prévention santé**, le pré-diagnostic avait aussi permis de constater la nécessité d'améliorer **la communication des actions développées dans le cadre du Contrat Local de Santé (CLS)**. En effet, le grand public n'a pas encore connaissance du rôle du CLS et des ressources qu'il peut mettre en œuvre.

C'est dans ce cadre, en lien avec le nouveau CLS N°3 et en partenariat avec une demande des délégués MSA des secteurs du Pays de Craon, qu'un projet sur le thème du **sommeil et des écrans** va voir le jour. Il s'agit d'une action de prévention primaire qui va cibler l'ensemble des publics concernés (des tout-petits jusqu'aux adolescents et leurs parents). Un important travail autour de la communication sera nécessaire pour **mobiliser un maximum de structures partenaires et de parents**.

En conclusion, l'étendue du territoire du Pays de Craon, le nombre important d'acteurs et de projets, implique de **réfléchir à la communication de manière plus globale**.

## 5- Les conclusions du diagnostic partagé

Les besoins ou les manques mis en évidence, en lien avec les axes et ou thématiques.

### Sur la mobilité

- la nécessité de mieux faire connaître l'ensemble des solutions de transport existantes
- les difficultés d'adaptation des transports en commun aux besoins (horaires et rotation en vacances/week-end/soirées)
- le besoin de développement d'une offre complémentaire (co-voiturage, auto-stop organisé, véhicules partagés et mise à disposition de vélos électriques/cyclomoteurs)
- la nécessité de mettre en place une plate-forme humaine pour coordonner, animer et développer les solutions de mobilité sur le territoire.

### Sur l'engagement bénévole

Si une majorité des associations interrogées jugent leur situation générale bonne, 80% d'entre elles mettent en avant des inquiétudes concernant :

- le renouvellement des ressources humaines bénévoles disponibles pour les activités et la direction des associations
- La motivation et l'investissement des membres de l'équipe dirigeante
- La diminution du nombre d'adhérents
- Les relations avec les collectivités locales

### Les besoins exprimés sont les suivants :

- Plus de soutien technique et financier de la part des collectivités
- Mutualisation pour la communication
- Aide aux démarches administratives et lieu ressources mutualisé

## **Sur la communication**

Sur cette thématique très large et transversale, il n'a été réalisé d'enquête pour mesurer les besoins mais ce sujet de la communication reste à parfaire sur ce territoire.

Lors des rencontres, les partenaires de la charte famille ont mis en avant à plusieurs reprises des difficultés sur ce plan, notamment sur la connaissance des acteurs et de leurs projets.

En lien avec les objectifs de la charte des solidarités avec les familles, la question de la communication autour des actions parentalité a tout son sens.

## 6- Le plan d'actions

Le plan d'action est une traduction des objectifs en moyens à mettre en œuvre pour les atteindre. L'objectif opérationnel précise l'action à réaliser pour répondre aux 4 axes définis par la charte :

1. Favoriser l'accès aux droits et aux services par l'information aux familles et le développement de nouveaux services ;
2. Favoriser le lien social, l'engagement citoyen et renforcer les solidarités ;
3. Développer une culture partagée de la prévention, en particulier en mobilisant les « ressources » des familles ;
4. Encourager les dynamiques locales par la participation des familles et la mobilisation des acteurs.

Le plan d'action a été construit en fonction du diagnostic partagé, des besoins et des manques repérés par le biais des différentes enquêtes auprès de la population et par les connaissances des acteurs de leur territoire.

L'élaboration de ce plan d'action est issue d'un travail partenarial des membres du comité technique composé :

- du CIAS du Pays de Craon
- du centre social « Nulle Part Ailleurs »
- du centre social « Douanier Rousseau »
- de l'espace de vie sociale « AMAC des Mouillotins »
- de la résidence sociale de Senonnes « André Baslé »,
- du Conseil Départemental de la Mayenne
- de la CAF de la Mayenne
- de la De la Fédération Centres Sociaux
- de la Fédération Familles Rurales
- de l'UDAF
- et de la MSA Mayenne-Orne-Sarthe.

## Favoriser l'accès aux droits et aux services par l'information, l'orientation et le développement de nouveaux services

Intitulé de l'action	Objectif opérationnel	Calendrier	Pilotes / Partenaires
<b>Constitution d'un « groupe de travail mobilité »</b>	Travailler à la mise en place du « service mobilité »  (En interne dans 1 <sup>er</sup> temps pour définition des contours puis ouvert aux partenaires)	Début 2020	Pilotes : CDC et CIAS  Partenaires :  Conseil Départemental Conseil Régional GAL Sud Mayenne Club des entrepreneurs
<b>Mise en place d'un « service mobilité »</b>	Accompagner les habitants sur toute question en lien avec la mobilité sur le territoire	Avril 2020	Pilote : CIAS  Partenaires : à voir
<b>Expérimentation système de co-voiturage (OUEST-GO)</b>	Développer l'offre de déplacement sur le territoire	Début 2020	Pilotes : CIAS, Conseil Départemental de la Mayenne  Partenaires : à voir
<b>Expérimentation système d'auto-stop organisé</b>	Développer l'offre de déplacement sur le territoire (une plateforme avec un macaron/une reconnaissance visuelle et des points d'arrêts identifiés)	A voir	Pilote : CIAS  Partenaires : à voir



## Favoriser le lien social, l'engagement citoyen et renforcer les solidarités

Intitulé de l'action	Objectif opérationnel	Calendrier	Pilote/ Partenaires
<b>Gestion du listing des associations du Pays de Craon</b>	Maintenir à jour le recensement des associations du territoire du Pays de Craon		Pilote : CIAS  Partenaires :  Communes Centres sociaux
<b>Elargissement de l'expérimentation de l'application INTRAMUROS auprès de l'ensemble des associations du territoire</b>	Favoriser la mutualisation pour la communication des associations : il s'agit d'une plateforme mutualisée qui permet aux citoyens d'avoir accès à toutes les informations de leur bassin de vie.		Pilote : MSA  Partenaires :  3 structures d'animations de la vie sociale.
<b>Accompagnement des dispositifs de formation en direction des associations</b>	Construire un plan de formation répondant aux besoins des associations et communiquer pour qu'elles participent.		Pilote : CDC et centres sociaux  Partenaires : CAF, CDOS, CEAS, ligue de l'enseignement
<b>Etude sur les besoins de mobilité collective des associations</b>	Analyser les besoins des associations pour la mise à disposition de minibus pour des déplacements régionaux		Pilote : CIAS  Partenaires : Communes, centres sociaux associations

## Développer une culture partagée de la prévention, notamment en mobilisant les "ressources" des familles

Intitulé de l'action	Objectif opérationnel	Calendrier	Pilote / Partenaires
<b>Coordination et promotion des actions parentalité en lien avec la thématique communication</b>	Se coordonner sur le territoire au niveau des différents acteurs locaux  Aider à faire connaître les actions de soutien à la parentalité organisées sur le territoire		Pilote : MSA, CAF, CD  Partenaires : Porteurs REAAP, centres sociaux, Relais Petite enfance, APE, établissements scolaires, Maison des ados...)
<b>Organisation d'une action transversale sur le sommeil et les écrans</b>	Mener une action de prévention sur la thématique en lien avec le Contrat local de santé N°3, sensibilisation des jeunes enfants, pré-adolescents et adolescents et parents.	1 <sup>er</sup> semestre 2020	Pilote : MSA, CLS  Partenaires : IREPS, tous les acteurs en lien avec le public jeunes ou parents, écoles, ...

## Encourager les dynamiques locales par la participation des familles et la mobilisation des acteurs

Intitulé de l'action	Objectif opérationnel	Calendrier	Pilote / Partenaires
<b>Forum sur la mobilité</b>	Partager entre professionnels, responsables associatifs et habitants intéressés sur les questions de la mobilité sur le territoire.  Présenter des expériences innovantes transférables sur le Pays de Craon	18/10/2019	Pilote : CIAS, MSA et partenaires de la charte de solidarité avec les familles

## 7- Les annexes (en fichiers joints)

- Convention de partenariat charte des solidarités avec les familles Pays de Craon

*Photos de la cérémonie de signature officielle le 18 octobre 2019 en amont du forum mobilité*



*23 représentants des partenaires de la charte présents à ce moment fort d'officialisation*



*Les signataires de la Charte des solidarités avec les familles Pays de Craon*

- Tableau état des lieux des possibilités de déplacements sur territoire
- Cartographie voie verte Renazé - Laval
- Questionnaire mobilité jeunes 15/30 ans
- Flyers/outil de communication
- Résultats enquête jeunes
- Questionnaires mobilité structures employeuses
- Résultats enquêtes structures employeuses
- Questionnaire associations
- Résultats questionnaires auprès des associations