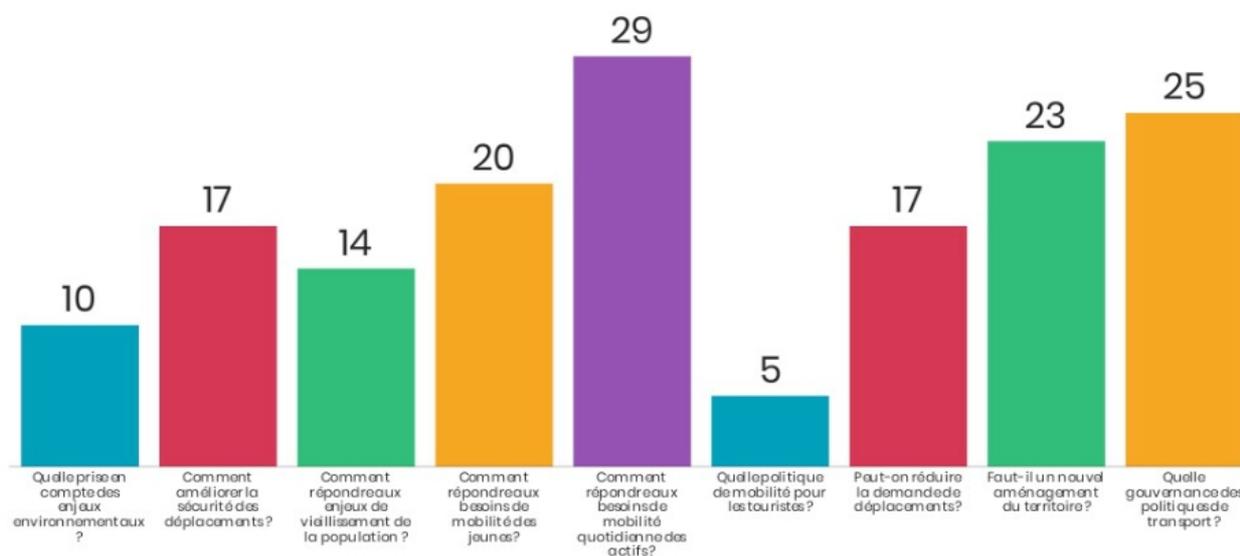


Diagnostic sur les besoins de mobilité et les offres de transport en Ardèche

Les participants ont apporté des éléments complémentaires au diagnostic présenté par le Cerema :

- en lien avec la dépendance automobile, l'importance du concept de vulnérabilité liée à la mobilité (qui renvoie aux ménages qui consacrent une part importante de leur budget à leurs déplacements quotidiens et qui se trouvent de ce fait en situation de vulnérabilité par rapport aux variations des coûts de l'énergie notamment). Selon une étude de l'Insee, 17 % des ardéchois sont en situation de vulnérabilité aux coûts de la mobilité quotidienne ;
- il est également important de repérer et prendre en compte le public en situation de handicap, qui peut rencontrer des difficultés importantes en matière de déplacements et d'accès à certains réseaux de transport ;
- si globalement l'Ardèche compte plus d'actifs que d'emplois, localement certains territoires (comme l'agglomération d'Annonay) se trouvent dans des situations inverses, avec plus d'emplois que d'actifs et donc une accessibilité particulière à assurer pour des actifs extérieurs à leur territoire ;
- si les déplacements des ardéchois apparaissent longs par rapport aux autres territoires régionaux, il n'y a pas en revanche de différence significative de mobilité, mesurée en nombre de déplacements quotidiens ;
- en matière de tarification, les titres de transport du réseau Babus (Annonay) donnent également accès aux lignes de transports collectifs du département de la Loire qui desservent le territoire. Par ailleurs, sur le réseau Babus, conçu avant tout pour les scolaires qui représentent 80 % de sa fréquentation, la mise en place de tarifs sociaux a permis de multiplier le nombre d'abonnements par 4,5.

Hiérarchisation des enjeux



Travail en ateliers sur les 4 principaux enjeux identifiés

Parmi les 9 enjeux identifiés, chaque participant de l'atelier avait la possibilité de choisir 4 enjeux relatifs aux mobilités qui lui paraissaient particulièrement importants pour le territoire ardéchois. Les 40 participants qui se sont exprimés ont mis en avant les problématiques suivantes :

- comment répondre aux besoins de mobilité quotidienne des actifs ? (29 votes)
- quelle gouvernance des politiques de transport ? (25 votes)
- faut-il un nouvel aménagement du territoire ? (23 votes)
- comment répondre aux besoins de mobilité des jeunes ? (20 votes)

Sur ces 4 enjeux, les participants ont tous travaillé en atelier sur la consolidation du diagnostic, en apportant des éléments complémentaires au diagnostic réalisé par le Cerema, et sur de premières suggestions en matière d'objectifs et d'actions.

Comment répondre aux besoins de mobilité quotidienne des actifs ?

Les points clés du diagnostic réalisé par le Cerema sont les suivants :

- plus d'actifs que d'emplois sur le territoire ;
- un taux de chômage de 10,7 % (supérieur aux moyennes régionale et nationale) ;
- seuls 31 % des actifs ayant un emploi travaillent dans leur commune de résidence (proportion inférieure à la moyenne nationale) ;
- de longs déplacements domicile-travail ;
- la voiture particulière est utilisée par 88 % des actifs se déplaçant pour aller travailler.

Ils ont été complétés par les éléments suivants :

- il convient d'insister sur le fait que le Département de l'Ardèche ne possède pas de grande métropole, mais plutôt plusieurs villes moyennes, ce qui peut expliquer la forte dépendance à la voiture, notamment pour le travail ;
- par ailleurs, **l'Ardèche n'est pas unique**. On pourrait la scinder en 4 parties (vallée du Rhône, sud Ardèche, nord, la montagne) et les caractéristiques des emplois et donc des besoins de mobilité sont différents selon ces territoires. Ainsi certaines zones sont plus concernées par de l'emploi agricole, d'autres par de l'emploi de tourisme ou par l'emploi tertiaire ;
- si le département compte plus d'actifs que d'emplois, **certaines entreprises ont du mal à pourvoir les emplois qu'elles proposent** et doivent faire appel à de la main d'œuvre qualifiée extérieure au territoire ;
- il serait intéressant d'**approfondir la problématique des emplois des handicapés** qui ont un taux de chômage plus important et un accès à l'emploi plus compliqué ;
- dans beaucoup de cas, **les lignes de transports collectifs ont été construites pour les scolaires** et non pour les actifs, ce qui tend à expliquer leur faible utilisation pour des déplacements domicile-travail ;

- au final cet enjeu apparaît fortement lié à d'autres enjeux, en particulier les enjeux d'aménagement du territoire et les enjeux environnementaux.

Parmi les suggestions en matière d'objectifs et d'actions :

- une des premières pistes évoquées consiste à **éviter les déplacements**. Cela pourrait se traduire par le développement du télétravail, en lien avec le déploiement de la fibre, et le développement de la visioconférence (à intégrer dans des PDE, voire dans des PDIE) ;
- ensuite, viennent les pistes concernant **l'amélioration du remplissage des voitures**. Le développement du covoiturage, qui au-delà de la dimension mobilité est porteur de valeurs humaines intéressantes, peut alors passer par la création d'aires de covoiturage, par la facilitation de la mise en relation des gens, par la communication sur les mesures mises en place ou encore par un travail avec le secteur économique pour développer cette pratique ;
- il est important de **favoriser l'usage des modes alternatifs à la voiture particulière** pour les déplacements liés au travail, qu'il s'agisse des transports collectifs (avec des actions facilitant notamment l'intermodalité) ou du vélo. Pour le vélo, il serait en particulier intéressant de développer les voies vertes pour les déplacements des actifs mais aussi de compléter le réseau cyclable pour faciliter le dernier kilomètre effectué en vélo ou encore de développer le stationnement vélo à destination ;
- il importe de **travailler sur l'aménagement du territoire afin de réduire les kilomètres parcourus**. Pour cela, il apparaît intéressant de travailler en priorité autour des pôles d'attraction urbaine. Une interrogation reste soulevée : faut-il rapprocher les lieux d'emploi des lieux de résidence ? Ou concentrer respectivement les emplois et les zones de résidence pour avoir des flux importants entre les deux ? Dans tous les cas, une attention particulière doit être portée aux mutations professionnelles et aux conséquences qu'elles impliquent en termes de mobilité ;
- enfin, pour susciter de nouvelles pratiques de déplacements, **il peut être nécessaire de créer des difficultés nouvelles pour les usagers de la voiture**, par exemple en réduisant les facilités de stationnement ou en évitant que les entreprises fournissent un véhicule à leurs employés. Dans tous les cas, il convient de proposer au préalable des solutions alternatives crédibles aux actifs et de sensibiliser parallèlement les acteurs économiques à l'intérêt des modes alternatifs à l'automobile.

Quelle gouvernance des politiques de transport ?

Les points clés du diagnostic réalisé par le Cerema sont les suivants :

- des AOM présentes sur une partie seulement du territoire ;
- des réseaux de transports urbains en développement mais aux fréquentations encore modestes ;
- un réseau de cars départementaux modernisé et qui a vu sa fréquentation doubler entre 2008 et 2012 ;

- des cars régionaux qui constituent le premier réseau de transport collectif de l'Ardèche en termes de fréquentation ;
- une interopérabilité des transports collectifs encore partielle ;
- des initiatives diverses en faveur de nouvelles alternatives à la voiture solo thermique (VAE, covoiturage, voiture électrique...).

Ils ont été complétés par les éléments suivants :

- **le constat d'un déficit de coordination entre les différents réseaux** (doublons de dessertes dans certains secteurs géographiques...), **d'un déficit de communication** et de coordination en matière d'information aux voyageurs (éparpillement des dispositifs, malgré le site régional OÙRA.com qui demeure peu connu) et de la complexité des gammes tarifaires (disparités des titres, des réductions, diversité des modalités d'achat...) **est largement partagé** ;
- malgré les réformes récentes qui avaient pour but de simplifier l'organisation territoriale, on constate toujours **une multiplicité des acteurs intervenant sur le champ de la mobilité** (« mille-feuille » des collectivités) : régions et AOM, mais aussi les EPCI non-AOM, les syndicats de ScoT, les Pays... et les opérateurs privés pour certains services de mobilité de type autopartage ou covoiturage ;
- **la gouvernance ne peut pas exclure la question de la représentation des usagers** (via les associations d'usagers par exemple) et plus globalement de la société civile. Le dialogue entre autorités organisatrices est une nécessité, mais pas suffisant. La suppression des comités de lignes, qui constituaient une instance de dialogue et d'information à l'échelle locale, apparaît par exemple comme un mauvais signal.

Parmi les suggestions en matière d'objectifs et d'actions, plusieurs **finalités** ont d'abord été évoquées :

- un besoin de **coordination des offres de transport**, indépendamment des frontières administratives qui n'ont guère de sens en matière de déplacements (coordination des services pour supprimer les doublons, coordination horaire...), particulièrement aux franges du département (bassin d'Annonay largement orienté vers les départements de l'Isère et de la Loire...);
- le besoin d'une **billettique unifiée** et d'une **intégration tarifaire**. Mais, si l'objectif d'une gamme tarifaire unique sur un support billettique unique (la carte régionale OÙRA !) apparaît pertinent, les conditions d'accès à la billettique régionale ne sont pas adaptées aux petites autorités organisatrices (coûts trop élevés) ;
- le besoin d'un **service d'information multimodal** intégrant l'ensemble des services de mobilité et disposant d'une **bonne visibilité** auprès des citoyens. En effet, ces services intégrateurs existent déjà mais restent bien moins connus que les services mis en place par les réseaux. Le site régional d'information multimodale oura.com est très peu visible et peu utilisé. Le site covoitoura.eu est bien moins connu que les sites locaux de covoiturage dont il agrège les données et, lorsque covoitoura.eu se substituera aux différents sites locaux, le risque est de perdre un grand nombre d'utilisateurs ;

- plus généralement, le besoin d'**un système de transport qui soit lisible dans son ensemble**. Cela concerne notamment la cartographie des réseaux, avec le souhait d'un **plan unique** pour l'ensemble des services. Cela passe également par un « **guichet unique** » à qui s'adresser pour avoir de l'information et acheter son titre de transport valable pour l'ensemble des réseaux de transports et services de mobilité. Aujourd'hui, les procédures d'accès aux réseaux de transport sont trop complexes pour les voyageurs, et constituent sans doute un frein important pour l'usage des transports.

Pour ce faire, **plusieurs modalités d'action** ont été dessinées :

- **le rôle de la Région est fondamental** en termes de gouvernance des transports et de la mobilité. Or, tous s'accordent à dire que la Région ne joue pas encore ce rôle en Ardèche et que son degré d'implication en tant que chef de file de l'intermodalité reste incertain. Quand assumera-t-elle pleinement ce rôle ? Quel sera son niveau d'intervention sur le territoire ardéchois ? Quelle prise en compte de l'Ardèche dans la planification régionale à travers l'élaboration du SRADDET ? L'implication de la Région en tant qu'instance de coordination, de communication et d'association est fortement attendue, particulièrement pour ce qui concerne les services de transport collectif, tant son nouveau rôle paraît lui confier une réelle légitimité en la matière. Dans l'immédiat, la mise en place d'un groupe de travail des AOM-AOT, sous pilotage régional, constitue un besoin clairement exprimé. La question est de trouver l'échelle territoriale adaptée (échelle des SCoT, des départements...), compte-tenu de l'étendue du territoire de la Région. Enfin, s'exprime l'inquiétude de se retrouver « à l'écart » des politiques régionales (exemple du schéma régional des véloroutes – voies vertes élaboré par la région, auquel le département de l'Ardèche n'a pas été associé et qui par certains aspects se trouve en contradiction avec les projets portés de longue date par le département) ;
- un besoin de structuration et de **montée en compétence des AOM** (et plus généralement des EPCI) pour poursuivre le développement des services existants, accompagner le développement de nouveaux services et relayer les politiques locales de mobilité auprès de la population. Les EPCI peuvent également constituer un échelon pertinent pour une gouvernance infra-régionale de la mobilité, notamment pour ce qui concerne le lien avec les usagers et les citoyens ;
- la nécessité de changer d'approche, pour passer d'une approche « en silo » basée sur les autorités organisatrices à une **approche « intégrée » centrée sur les usages** ;
- la **réactivation des dispositifs des comités de lignes**, dont le champ pourrait être étendu à l'ensemble des services transports sur un territoire, permettant d'associer les collectivités locales, les usagers, les autorités organisatrices, les opérateurs... ;
- un besoin de **coordination avec les collectivités en charge de la voirie** (Département, communes et certains EPCI), qui ne sont pas nécessairement en charge de l'organisation des transports ;
- un besoin de **coordination avec les politiques territoriales et les politiques sociales**, via notamment les maisons des services au public.
- un besoin de mise en place d'un cadre partagé pour la **répartition de la maîtrise d'ouvrage et des financements** pour les opérations d'investissement qui concernent par nature plusieurs niveaux de collectivités (exemple d'un arrêt de car régional sur une route

départementale) ;

- le souhait de mise en place d'un dispositif partagé entre les autorités organisatrices, les opérateurs de services, les voyageurs... permettant d'identifier les manques et les difficultés qui se posent dans les services de transport actuels.

Faut-il un nouvel aménagement du territoire ?

Les points clés du diagnostic réalisé par le Cerema sont les suivants :

- de faibles densités de population et un mitage du territoire qui engendrent une dépendance à l'automobile ;
- des emplois plus regroupés que la population qui occasionnent de longs déplacements domicile-travail ;
- des territoires montagnards et ruraux marqués par un éloignement et des difficultés d'accès aux services au public ;
- des problématiques d'accès aux sites d'enseignement supérieur extérieurs au territoire.

Ils ont été complétés par les éléments suivants :

- **des points de vue divergents sur les infrastructures routières existantes et leur gabarit.** Pour certains, plusieurs routes connaissent des problèmes de sous-largeurs, en particulier par rapport au besoin du transport de marchandises. Pour d'autres, le territoire dispose au contraire de routes larges et sur-dimensionnées sur certains territoires. Ces divergences semblent refléter à la fois des besoins différents et la diversité du territoire ardéchois en matière de dimensionnement des routes ;
- **des interrogations sur la vocation des nouvelles infrastructures routières** réalisées, en particulier les contournements et les déviations. Considérées comme des « aspirateurs à voiture » en apportant une nouvelle offre de fluidité et de vitesse pour les déplacements automobiles, ces infrastructures sont souvent réalisées sans réaménagement concomitant des centre-bourgs. Par ailleurs, elles constituent des supports d'un développement incontrôlé de l'urbanisation, générateur dans le temps de demandes nouvelles en matière d'infrastructures routières. En effet, du fait de l'urbanisation qui se développe autour de la déviation, cette dernière tend à perdre sa vocation première, ce qui peut susciter de nouvelles demandes de réalisation d'un contournement plus lointain ;
- au-delà de la question des infrastructures routières, ce sont bien **les questions d'étalement urbain** (lié à une recherche de qualité de vie mais aussi au coût du foncier), **de localisation des activités et de forme urbaine qui sont à l'origine des problèmes rencontrés.** Ce qui pose d'abord problème, c'est le fait que les aménagements routiers sont finalement sommés de rattraper le développement urbain ;
- **un retard certain pris en matière de planification urbaine.** Les démarches de SCoT et de PLUi notamment apparaissent peu avancées sur le territoire de l'Ardèche. Par ailleurs, dans les documents de planification existants, les déplacements et la mobilité se révèlent en général peu abordés ou déconnectés des questions de localisation des habitants, des activités et de leur desserte, ce qui est évidemment dommageable ;

- **l'absence de démarche de commune nouvelle**, qui permettrait de réduire l'émiettement communal, de développer des logiques de mutualisation et de coordination et de favoriser l'émergence de nouveaux projets de territoire visant à réduire les fractures territoriales.

Parmi les suggestions en matière d'objectifs et d'actions :

- il apparaît essentiel de renforcer la cohérence des politiques territoriales et d'organiser **un aménagement générateur de besoins de déplacements réduits et de moins d'énergie**. Il s'agirait donc de viser une réduction des déplacements plutôt qu'une augmentation de l'offre de mobilité. Cela devrait se faire y compris dans les espaces périurbains et ruraux ;
- la question du **modèle d'aménagement et du projet de territoire à l'échelle du département** est centrale. Souhaite-on continuer à faire vivre le modèle urbain hérité ou jouer la carte d'une concentration accentuée autour de la vallée du Rhône ? Cela interroge notamment le maintien ou le développement des activités et des services sur l'ensemble du territoire. A cet égard, les énergies nouvelles apparaissent potentiellement pourvoyeuses d'emplois plus disséminés sur le territoire ;
- il y a un enjeu fort à **développer et investir les démarches de PLUi et de SCoT**. En effet, c'est à travers ces démarches de planification que pourront être abordées les questions ô combien stratégiques de densification et de lien entre urbanisation et mobilité. Elles peuvent par exemple permettre de conditionner l'urbanisation à une desserte en transports collectifs ou d'actionner le levier des politiques de stationnement, qu'il s'agisse de la régulation de la construction de stationnement privé ou des grandes orientations en matière de stationnement public ;
- **la reconquête des centre-bourgs** représente une porte d'entrée particulièrement intéressante. Cela suppose de travailler sur leur densification et leur mixité fonctionnelle, mais aussi de résoudre les problèmes d'accessibilité universelle qu'ils peuvent rencontrer. Il est souligné que ce travail ne nécessite pas obligatoirement la réalisation préalable d'une déviation. En revanche, la réalisation d'une déviation devrait être obligatoirement soumise à une réflexion multimodale et un réaménagement concomitant du centre-bourg. Par ailleurs, cette politique de reconquête des centres-bourgs implique d'avoir une approche globale, en intégrant notamment la question du développement commercial qui tend à se développer le long des grands axes dans des secteurs plus périphériques ;
- ces éléments plaident pour **une approche résolument multimodale de l'utilisation des infrastructures routières**. Cela passe par une réflexion en amont sur la place à accorder à la voiture et au transport routier sur les différentes routes et voiries, invitant alors à replacer l'aménagement de ces infrastructures dans une vision du territoire de demain. En milieu urbain, ce travail peut notamment se faire par le biais de nouveaux plans de circulation œuvrant à un meilleur partage de la voirie. Au-delà, cela suppose de réintégrer ;
- outre l'intérêt de travailler sur différents leviers d'actions, il apparaît important de **renforcer l'ingénierie territoriale et de sensibiliser les élus sur le lien entre aménagement et mobilité** et sur les enjeux dont il est porteur. Cela peut se faire également en entrant par des questions énergétiques ou sociales. Dans tous les cas, il importe de se saisir de ces problèmes et de les traiter au bon niveau, ce qui suppose souvent de remonter au niveau intercommunal pour éviter et dépasser les querelles de clocher.

Comment répondre aux besoins de mobilité des jeunes ?

Les points clés du diagnostic réalisé par le Cerema sont les suivants :

- près d'un ardéchois sur trois a moins de 30 ans (proportion inférieure à la moyenne nationale) ;
- un taux de scolarisation à partir de 18 ans (37%) et des niveaux de diplôme des 15 ans et plus (23%) nettement inférieurs à la moyenne nationale (52% et 28%) ;
- des problématiques d'accès à l'enseignement supérieur.
 - Premier motif d'insatisfaction des ardéchois dans l'enquête 2016 du Département (seulement 17% de très ou assez satisfaits).
 - Beaucoup d'étudiants doivent rejoindre des pôles universitaires éloignés (Lyon, Grenoble, Saint-Etienne...) pour suivre des études supérieures ;
- des difficultés d'accès aux services correspondant à leurs besoins propres (loisirs, culture, sociabilisation ou de consommation...), avec des inégalités fortes sur le territoire.

Ils ont été complétés par les éléments suivants :

- **l'enjeu de sécurité reste prépondérant** pour les jeunes, que ce soit pour les déplacements en vélo, en deux-roues motorisés ou en voiture ;
- pour l'accès aux offres de transport existantes, se posent notamment des questions de **lisibilité de l'offre**. Les jeunes ne sont pas formés à cela ;
- s'il y a peu d'offre d'enseignement supérieur en Ardèche et que celle-ci est essentiellement représentée par des BTS, des universités sont néanmoins présentes sur le territoire (Cermosem, plateforme formation universitaire et de recherche axée autour du développement territorial implantée en milieu rural) ainsi qu'un IUFM à Privas. En dehors du département, il n'y a **pas forcément de pôle d'enseignement supérieur privilégié** pour les étudiants ardéchois mais plutôt un éclatement des pôles ;
- il y a un **manque de solutions de mobilité pratiques et rapides, notamment en transports collectifs**, pour accéder aux pôles d'enseignements proches comme Valence et Montélimar. C'est également vrai pour les pôles plus éloignés, certains étant très difficiles d'accès, comme Saint-Etienne par exemple (excepté depuis Annonay où la liaison par cars est bien fréquentée par les étudiants) ;
- le revenu moyen étant plutôt faible en Ardèche, les familles peuvent facilement **manquer de moyens financiers** pour louer des logements étudiants à leurs enfants, ce qui tend à accentuer le problème ;
- il existe aussi un **frein culturel**. Le moindre accès à l'enseignement supérieur n'est pas uniquement lié à des difficultés de mobilité mais résulte aussi du fait que cette poursuite d'études n'est pas toujours dans les esprits (« ce n'est pas pour nous ») ;
- **l'enracinement territorial** peut également freiner la volonté de faire des études supérieures, dans la mesure où cela implique quasi nécessairement de quitter l'Ardèche et où les formations proposées ne sont pas toujours en adéquation avec les besoins locaux ;

- enfin, on n'a pas forcément besoin de l'enseignement supérieur pour construire sa vie professionnelle ;
- outre l'accès à l'enseignement supérieur, **l'autre enjeu principal concerne l'accès à l'emploi**. Cet accès est souvent lié à un autre besoin, celui d'avoir le permis de conduire et un véhicule personnel. Par ailleurs, il s'accompagne de points de vigilance spécifiques, comme par exemple l'accès à Pôle Emploi ou la question de l'accès à l'alternance et à l'apprentissage qui s'accompagne d'une double exigence de mobilité (vers le lieu d'études et vers le lieu de travail) ;
- une caractéristique des jeunes est la **multiplicité de leurs besoins** en matière de mobilité. Cela renvoie à plusieurs autres questions.
 - en matière d'enseignement secondaire, se pose la question de **la répartition des collèges et des lycées sur le territoire**. Il n'y a pas forcément besoin de plus d'établissements, mais plutôt d'une implantation judicieuse ;
 - il y a aussi un enjeu d'**accès aux équipements et aux loisirs sportifs** à prendre en compte ;
 - les déplacements des jeunes ardéchois sont **très difficiles en dehors des périodes scolaires** (quotidiennes, hebdomadaires et annuelles), pour les sorties diurnes et nocturnes. Cela renvoie aussi au fait que les transports collectifs ne sont pas en mesure de répondre à l'ensemble des besoins de mobilité des jeunes.

Parmi les suggestions en matière d'objectifs et d'actions :

- il serait pertinent de focaliser les moyens en matière d'offre en transports collectifs sur un **transport rapide vers les sites d'enseignement supérieur** ;
- il faudrait engager **une réflexion en amont sur l'aménagement et l'implantation des équipements publics attractifs pour les jeunes** (établissements d'enseignement secondaire, centres sportifs...) pour améliorer leur accessibilité mais également, en sens inverse, renforcer la prise en compte de la desserte de ces équipements publics dans l'organisation des transports collectifs ;
- il faudrait développer des solutions de mobilité alternative reposant sur **le partage de la voiture**. Pour cela, plusieurs pistes d'actions apparaissent intéressantes :
 - créer une plateforme d'autostop, avec une exigence de réactivité et en tenant compte des initiatives locales ;
 - vérifier l'impossibilité juridique de prendre un passage en autostop pour les administrations et entreprises et y remédier ;
 - organiser une entraide intergénérationnelle entre les jeunes (sans voiture) et les anciens (qui en ont mais conduisent moins ou ne conduisent plus), reposant sur le partage des véhicules, leur prêt en échange d'un service ou d'un accompagnement par exemple ;
- il apparaît nécessaire de développer des **actions d'information et de communication** à destination des jeunes sur les solutions de mobilité mises en place (transports collectifs mais aussi covoiturage) ;

- si des **dispositifs d'aide à la mobilité** existent déjà (permis de conduire aidé, aide à la mobilité pour l'emploi...), il conviendrait de les développer (en proposant par exemple des solutions de financement des déplacements) et de mieux les faire connaître auprès des jeunes ;
- il faudrait **expérimenter des dispositifs de mobilité innovants** en complément des solutions traditionnelles, comme le financement de taxis pour sortir le soir ou des vélobus à partir des villages vers les centre-bourgs ;
- enfin, **les tiers-lieux** constituent des initiatives potentiellement intéressantes pour les jeunes et pourraient par exemple être utilisés pour des MOOCS (*Massive Open Online Courses*, formations en ligne ouvertes à tous) ou du travail à distance, tout en gardant le bénéfice du collectif en offrant un espace où se côtoyer et travailler ensemble.