

RÉFLEXIONS SUR LA PAUVRETÉ EN RURAL

A partir de l'étude
**SOUTENIR LA MOBILITÉ
DES PERSONNES EN PRÉCARITÉ**
Département du Rhône, 2022

LA MRIE : MISSION RÉGIONALE D'INFORMATION SUR L'EXCLUSION

ACCOMPAGNER LA LUTTE CONTRE L'EXCLUSION

- En produisant des connaissances
- En mobilisant l'expérience des personnes concernées et des acteurs de terrain
- En soutenant des expérimentations et des innovation sociales
- En proposant des formations et partages d'expériences

MISSIONS : ETUDES ET FORMATIONS

- Enrichir des actions menées sur le terrain de la lutte contre la pauvreté/précarité/exclusion grâce aux compétences acquises depuis 30 ans
- Favoriser l'appropriation des connaissances produites par les équipes engagées dans l'action de terrain
- Soutenir l'expérimentation dans la lutte contre pauvreté/précarité/exclusion



Contact

29 rue des Farges- 69005 LYON

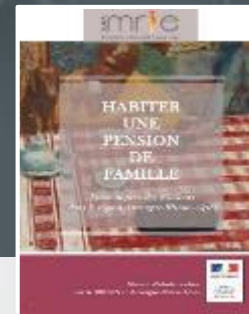
04 37 65 01 93

mrie@mrie.org –

www.mrie.org



Tous les documents produits par la MRIE sont téléchargeables gratuitement sur notre site www.mrie.org



SOUTENIR LA MOBILITÉ DES PERSONNES EN PRÉCARITÉ DANS LE DÉPARTEMENT DU RHÔNE

PLAN DE LA PRÉSENTATION

CETTE ÉTUDE, C'EST À LA FOIS ■ ■

- ■ Un contexte
- ■ Une méthodologie ■
- ■ Des résultats
- ■ Des outils pratiques



SOUTENIR LA MOBILITÉ DES PERSONNES EN PRÉCARITÉ DANS LE DÉPARTEMENT DU RHÔNE

Contexte de l'étude

Objectif : Répondre à la responsabilité du Département de soutenir l'accès aux droits et à l'insertion des habitants du territoire

Loi n°2019-1428 d'orientation sur les mobilités (du 24/12/2019) :

- Structuration du territoire en plateformes de mobilité
- Accompagnement des demandeurs d'emploi et bénéficiaires du RSA
- Développement des solutions de mobilité solidaire

DONC Sollicitation de la MRIE POUR :

- Qualifier les besoins des usagers
- Répertorier l'offre de services existante ;
- Faire émerger des axes de travail ;
- Proposer des actions concrètes.

SOUTENIR LA MOBILITÉ DES PERSONNES EN PRÉCARITÉ DANS LE DÉPARTEMENT DU RHÔNE

Méthodologie



Exclusion w Connaître pour Agir

Objectif : Aboutir à une analyse mêlant méthodes quantitatives et qualitatives AVEC des besoins analysés à la lumière de l'expérience directe des personnes concernées ET de l'expérience des professionnels qui les accompagnent

Le public visé :

- -> Des jeunes inscrits en Missions locales
- -> Des bénéficiaires du RSA



Seule condition :
 résider sur le territoire

Des sources diversifiées :

→ A partir des diagnostics individuels de mobilités



Entre 139 et 171 situations décrites

→ A partir d'entretiens flash (questionnaires)



220 répondants

→ A partir d'entretiens avec des professionnels



11 entretiens formalisés

SOUTENIR LA MOBILITÉ DES PERSONNES EN PRÉCARITÉ DANS LE DÉPARTEMENT DU RHÔNE

QUALIFICATION DES BESOINS




Résultats

Objectif : Qualifier les besoins des habitants en situation de précarité




4 types de besoins identifiés :

-> Des besoins identifiés conjointement par les professionnels et les personnes en précarité 

-> Des besoins identifiés exclusivement par les personnes elles-mêmes 

-> Des besoins identifiés exclusivement par les professionnels 

-> Des besoins en creux, c'est-à-dire non identifiés explicitement 



DES BESOINS IDENTIFIÉS CONJOINTEMENT PAR LES PROFESSIONNELS ET LES PERSONNES EN SITUATION DE PRÉCARITÉ

Un besoin de renforcement ou d'adaptation de l'offre des transports en commun aux réalités des personnes

Les horaires des bus ne sont pas assez fréquents. Actuellement (depuis février 22), un seul bus par heure, donc c'est difficile quand on a un rendez-vous d'être à l'heure, il faut partir 1 ou 2 heures en avance...

Jeune en ML résidant à Colombier-Saugnieu

À Thizy, une dame travaillait au supermarché. On lui demande de travailler le dimanche, ok ! Sauf que son horaire de train/bus la faisait arriver avec 15 minutes de retard le matin, seulement le dimanche ; les autres jours, elle était à l'heure. Eh ben, on l'a remerciée. L'employeur n'a pas voulu adapter l'horaire et lui permettre. Elle, elle proposait de faire 15 minutes en plus après.

Professionnel de Formavente

Un besoin de lever les freins de mobilité liés à la garde des enfants en bas âge, particulièrement pour les femmes

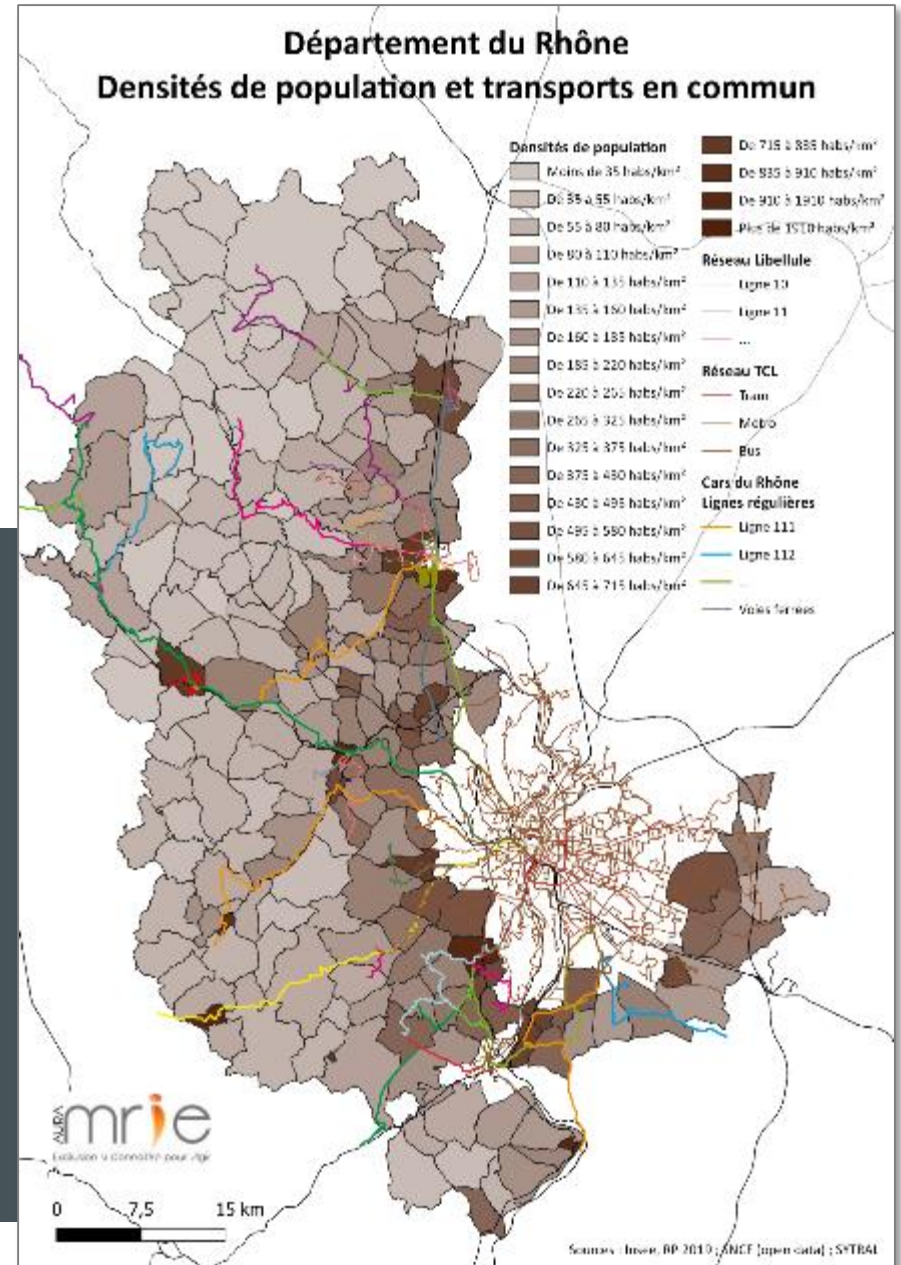
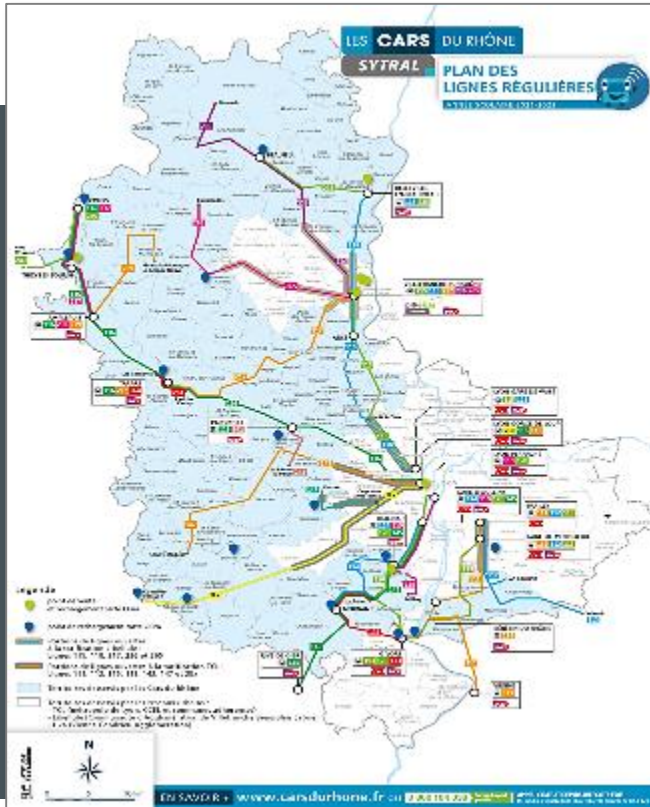
Ça donne l'impression que c'est bloqué, pour aller à Lyon... c'est plus fort encore pour les femmes isolées, en plus quand elles n'ont aucune famille ici. Elles ont un manque de relais. Et ça amène un manque de souplesse s'il y a un imprévu.

Professionnel du Centre social de l'Orangerie

On n'a pas trouvé de crèche. Des fois, mon fils (2 ans et demi) reste avec mon mari, sinon je l'amène avec moi en poussette. C'est difficile de prendre le bus avec mon fils et me déplacer avec lui.

Jeune femme en Mission locale

DES BESOINS IDENTIFIÉS CONJOINTEMENT PAR LES PROFESSIONNELS ET LES PERSONNES EN SITUATION DE PRÉCARITÉ



**DES BESOINS IDENTIFIÉS
 CONJOINTEMENT PAR LES
 PROFESSIONNELS ET LES
 PERSONNES EN SITUATION DE
 PRÉCARITÉ**



Un besoin de lever les freins financiers pour permettre l'accès à la voiture individuelle – toujours envisagée comme LA réponse principale au besoin de déplacement

J'ai une dame qui vient d'avoir le permis. Elle veut acheter une voiture avec un micro-crédit des Restos du Cœur, mais le RSA n'est pas suffisant pour faire un micro-crédit. C'est compliqué. Elle ne sait pas comment faire.

Professionnel de l'ACTEM

J'ai une vieille voiture qui "chauffe" donc je ne peux pas rouler avec et je ne peux pas en acheter une autre.

Allocataire du RSA

Un besoin de transports dans les zones non desservies actuellement, où la voiture n'est pas non plus toujours la solution

Nous sommes au nord du département, c'est un territoire très rural. [...] Ce n'est pas possible si on n'est pas véhiculé. Et si on l'est, les distances sont tout de même longues à parcourir : les routes sont tortueuses. Les temps de déplacements sont très longs. Tout est plus compliqué du fait des distances et des trajets longs.

Professionnel de la MDR de Genas

Un besoin d'être sécurisé dans l'utilisation des transports en commun

Circuler dans Lyon, ils peuvent pas... [...] Le métro, ils connaissent pas bien.

Professionnel de la MDR de Tarare

[J'ai] peur de me tromper de ligne ou d'horaire.



Jeune en Mission locale

DES BESOINS IDENTIFIÉS
CONJOINTEMENT PAR LES
PROFESSIONNELS ET LES
PERSONNES EN SITUATION DE
PRÉCARITÉ



ETUDE DE CAS (FICTIF) – ZONES NON
DESSERVIES PAR LES TRANSPORTS
EN COMMUN

Personne résidant dans le centre de Sainte-Paule et dépourvue de voiture individuelle qui doit se rendre à la MDR de Val d'Oingt en transports en commun, le jeudi 20 juin 2022 matin.

- ➔ Pas de solution de transports en commun lui permettant de réaliser intégralement ce trajet.
- ➔ Marche sur 1,9 km, ce qui suppose une bonne forme physique PUIS arrêt de bus (Cave Coopérative) pour prendre la ligne 449 qui l'amènera jusqu'à Val d'Oingt (trajet direct).
- ➔ Si elle dépose ses enfants à l'école à 8h30, elle n'aura pas le temps de rejoindre l'arrêt pour prendre le dernier bus de la matinée. Or, le premier bus de l'après-midi ne lui permettrait pas d'arriver à la MDR avant l'heure de sa fermeture. Il lui faudrait donc trouver une solution alternative (personne de confiance dans son entourage acceptant de déposer ses enfants à l'école, ou de l'emmener en voiture à la MDR...)

DES BESOINS IDENTIFIÉS
CONJOINTEMENT PAR LES
PROFESSIONNELS ET LES
PERSONNES EN SITUATION DE
PRÉCARITÉ



ETUDE DE CAS (FICTIF) –
FAIBLES FRÉQUENCES DES
TRANSPORTS ET TEMPS DE
LATENCE IMPORTANTS

Personne résidant dans le centre de Grandris et ne possédant pas de voiture individuelle qui doit se rendre pour un rendez-vous à la MDR de Lamure-sur-Azergues, le vendredi 1er juillet matin (permanences de la MDR les mardis et vendredi, 8h30-12h15 puis 13h30-17h).

- ➔ Arrêt de bus au centre de Grandris (ici gare de Grandris, départ à 9h35), pour arriver à Lamure-sur-Azergues rapidement, à 9h45 (trajet direct).
- ➔ -1 heure à la MDR donc prête à repartir à 11h. Mais pour le retour en transports en commun, il faut attendre jusqu'à la fin d'après-midi (bus à 16h57 depuis la place de la mairie de Lamure-sur-Azergues, avec un changement), et arriver à Grandris à 17h16.
- ➔ -En prenant les transports en commun, la personne devra donc passer la journée à Lamure-sur-Azergues

DES BESOINS IDENTIFIÉS
CONJOINTEMENT PAR LES
PROFESSIONNELS ET LES
PERSONNES EN SITUATION DE
PRÉCARITÉ



ETUDE DE CAS (FICTIF) –
RUPTURES DE CHARGE ET TEMPS
DE TRAJET

Personne habitant dans le centre de Colombier-Saugnieu et ne possédant pas de voiture individuelle qui doit se rendre à la permanence de la MDR de Genas, le jeudi 30 juin 2022 matin.

- ➔ Dépose des enfants à l'école de Colombier-Saugnieu DONC disponible à partir de 8h30.
- ➔ Trajet jusqu'à la MDR de Genas de 1h39, avec trois bus différents (bus E1, bus 47, bus 28), soit deux changements. Arrivée à 10h20.
- ➔ Prête à repartir de la MDR à 11h30, donc retour à Colombier-Saugnieu à 13h23, avec là aussi trois bus et deux changements.
- ➔ Au total, pour une heure de rendez-vous, la personne aura passé 3h27 à se déplacer (pour une durée de trajet aller-retour en voiture d'environ 35 minutes).

Pour un itinéraire n'incluant pas plus de 700 mètres de marche.

DES BESOINS IDENTIFIÉS EXCLUSIVEMENT PAR LES PERSONNES ELLES-MÊMES



Un besoin de soutien dans l'accès aux droits des aidants familiaux ou des personnes connaissant des problématiques de santé

[Je ressens] par moments des difficultés à marcher à cause de problèmes à un pied.

Allocataire du RSA, 52 ans

Un besoin d'accompagnement pour identifier le coût des transports en commun, notamment dans la connaissance des informations et des dispositifs

[Je n'ai] pas suffisamment de ressources pour payer le trajet A/R Lyon-Villefranche en train (environ 16€)

Jeune en Mission locale

DES BESOINS IDENTIFIÉS EXCLUSIVEMENT PAR LES PROFESSIONNELS



Un besoin de ne pas être dans une relation de dépendance dans les cas d'entraide familiale ou amicale permettant d'être véhiculé

« [...] ou maintenir les liens avec l'ancien conjoint quand il y a des séparations, mais qu'on prend sur soi car il accepte de m'aider à faire les courses parce qu'il y a les enfants, mais en contrepartie de quoi je vais me taire aussi sur ce qui se passe, par exemple la non-implication du père dans l'éducation des enfants. Ça paraît des petites choses, mais c'est pas anecdotique. C'est pas la majorité, mais ça revient régulièrement ces problèmes.

Professionnel de Formavente

Un besoin de simplification des mobilités pour les personnes multi-accompagnées (qui touchent par exemple à la fois le RSA et l'AAH)

« Il y a des personnes que j'accompagne qui ont leurs enfants placés, ils doivent faire des visites en lieux médiatisés, qui sont pas forcément à côté de chez elles. Et soit c'est vers Saint-Etienne, soit ailleurs, c'est assez partagé, et donc ça c'est compliqué, comment elles y vont ?

Professionnel du Centre social de l'Orangerie

Un besoin de lever les freins psychologiques (comme pour la pratique du vélo non maîtrisée qui fait peur) et financiers à l'utilisation des mobilités douces (vélos, trottinettes, marche)



[A propos du vélo électrique] Les gens ne sont pas habitués, parfois ils savent pas faire du vélo.

Professionnel de la MDR de Vaugneray

DES BESOINS IDENTIFIÉS EXCLUSIVEMENT PAR LES PROFESSIONNELS



Un besoin de sortir du "cercle vicieux de l'isolement" (qui pousserait certaines personnes à vivre dans un rayon resserré autour de chez elles), notamment après une longue période sans activité professionnelle ou suite à des liens amicaux et familiaux rompus ou distendus

« Ça mobilité, c'est une chose, mais il faut que les gens soient prêts. Et ils s'habituent à vivre sans beaucoup bouger de chez eux - on a eu le Covid au milieu - ils s'habituent à des déplacements courts et à pied.

Professionnel de Formavente

Un besoin d'accès à des offres de mobilités alternatives de manière régulière, notamment dans le cadre de l'accès à l'emploi et à la formation

[À propos du transport à la demande de la Communauté de communes Saône Beaujolais] Mais il y a au moins un mois de traitement du dossier. Et il faut réserver l'avant-veille. Et ça ne marche pas le lundi, mais seulement les mardis, mercredis, jeudis, vendredis, samedis. Donc ça n'est pas possible pour une formation par exemple. Ça a le mérite d'exister, mais les gens qu'on rencontre l'utilisent peu, et on oriente peu car c'est peu adapté.

Professionnel de la MDR de Beaujeu

Un besoin de lever les freins liés au numérique

Y a peut-être le TAD. [...] Et faut-il encore qu'ils sachent faire la démarche du TAD et tout.

Professionnel de la MDR de Tarare

DES BESOINS EN CREUX – NON IDENTIFIÉS EXPLICITEMENT

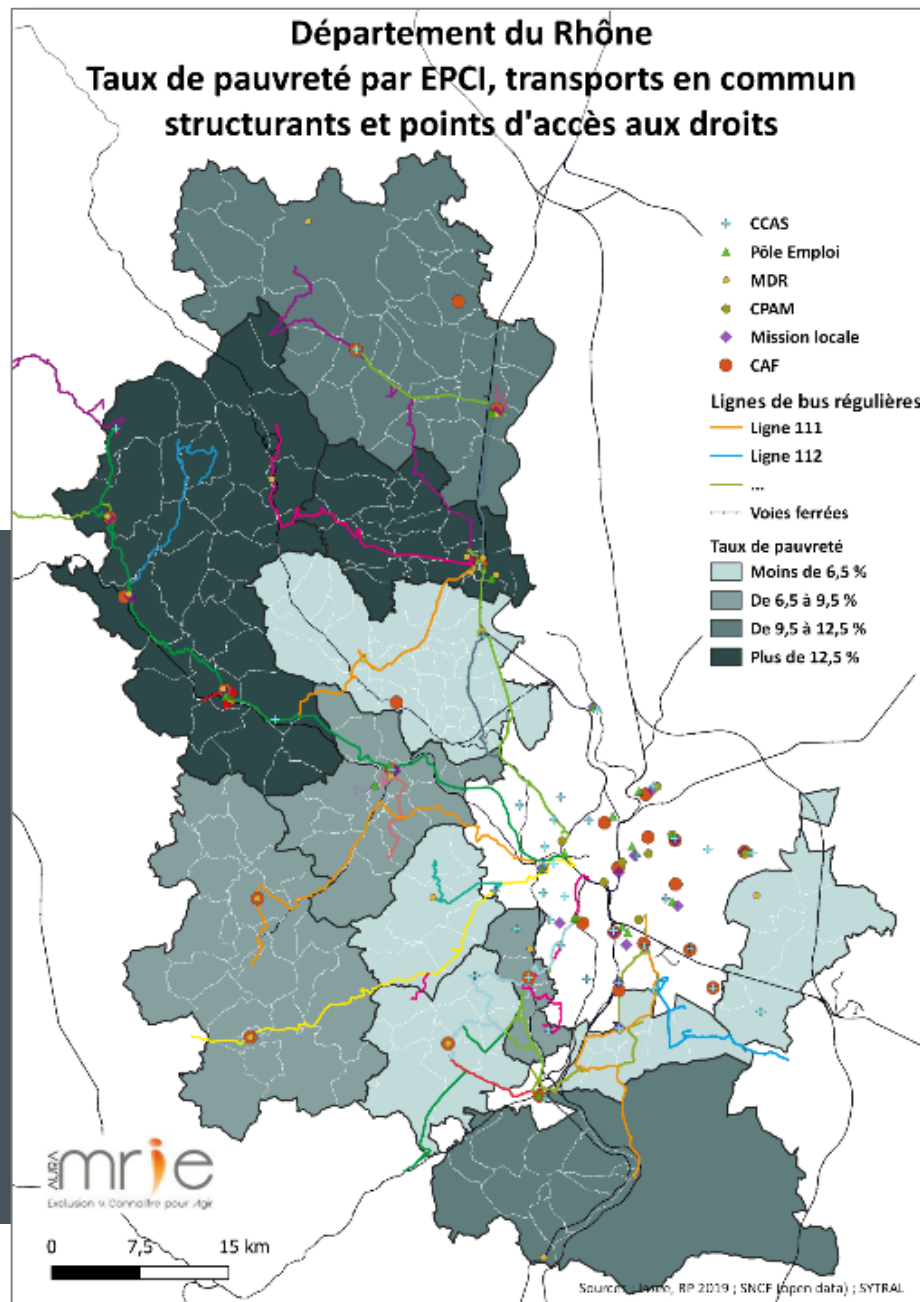
- Un besoin de lever les freins de mobilité liés à la garde des enfants en bas âge, particulièrement pour les femmes
- Un besoin de sortir des injonctions contradictoires par rapport à la voiture individuelle
- Un besoin pour les professionnels d'avoir une solution à proposer avant d'aborder le sujet de la mobilité lors de l'accompagnement
- Un besoin de répondre aux critères de l'autonomie, telle qu'elle est définie dans le cadre de l'accompagnement social, et de manière plus générale
- Un besoin de soutenir la mobilité des femmes

- Des besoins non couverts pour l'entretien de la voiture (avec seulement 2 garages solidaires et 1 garage associatif sur le territoire)
- Un besoin d'accès à l'information et d'accompagnement par rapport aux soutiens existants pour la mobilité, avec des problématiques de mobilité pas toujours abordées lors des rencontres avec un conseiller
- Des points d'accès aux droits difficiles à rejoindre
- Des zones non couvertes en transports ou des horaires non suffisants (cf. carte)

DES BESOINS NON COUVERTS



- Des zones aux besoins non couverts du fait d'une offre limitée de transports en commun
- Des zones où les horaires et la fréquence des transports sont limités
- Des points d'accès aux droits par conséquent parfois difficile à rejoindre

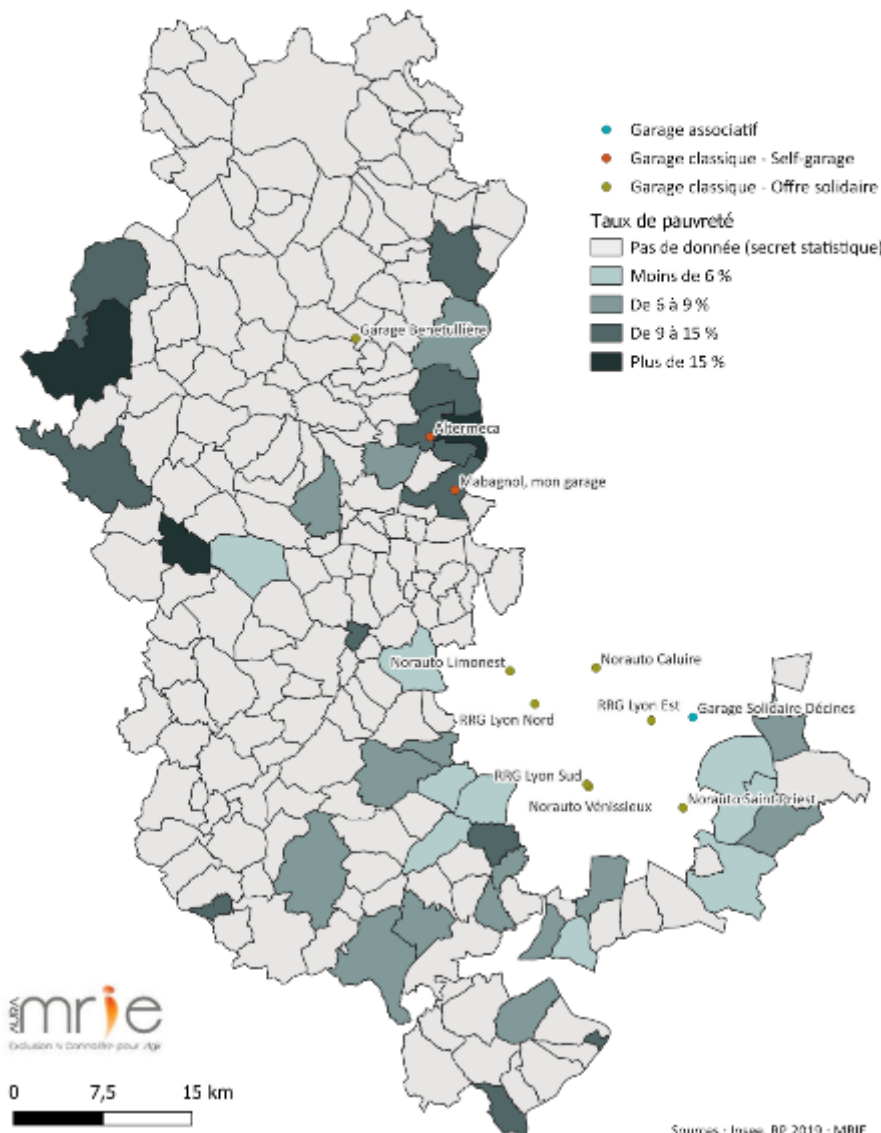


DES BESOINS NON COUVERTS



- Les garages solidaires sont peu nombreux, et principalement autour ou dans la Métropole de Lyon.
- Les zones où les taux de pauvreté sont les plus hauts ne sont pas couvertes
- Les garages solidaires sont une solution partielle quand ils s'appuient sur des compétences préalables des personnes.

Département du Rhône Taux de pauvreté et garages solidaires



SOUTENIR LA MOBILITÉ DES PERSONNES EN PRÉCARITÉ DANS LE DÉPARTEMENT DU RHÔNE

RÉPERTOIRE DES OFFRES DE SOUTIEN À LA MOBILITÉ (ORDINAIRES ET ALTERNATIFS)

Outils pratiques

Contenu du répertoire

Des contenus pratiques ■ ■

- Recensement des dispositifs de soutien à la mobilité existants sur le territoire du Rhône
- Description générale ■
- Conditions d'accès (quand elles sont connues)
- Localisation géographique – par commune et par CLI
- Informations de contact ;
- Indicateur du niveau d'adaptation de l'offre aux situations de précarité rencontrées par les personnes (facilité ou non du recours au dispositif).

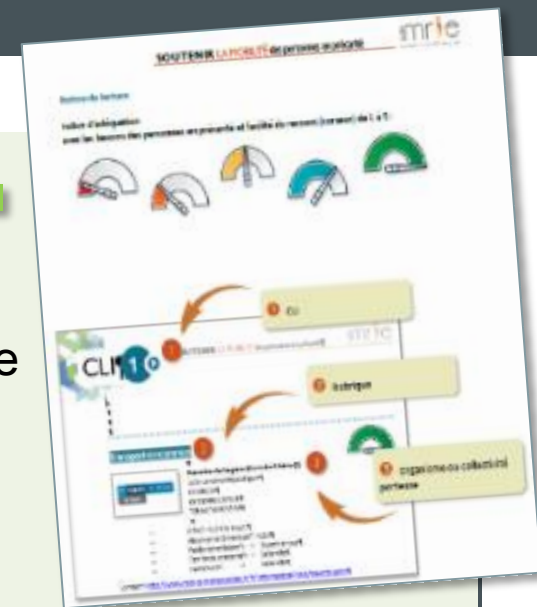
Contenu du répertoire

Sous deux formes

➔ Le format pédagogique en livret

Intérêts : Lisibilité ; Vue d'ensemble des dispositifs ; Entrée territoriale par CLI

➔ Le format interactif et évolutif en « tableur »



N° de dossier	N° de dossier	N° de dossier	N° de dossier	N° de dossier	N° de dossier	N° de dossier	N° de dossier	N° de dossier	N° de dossier
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
31	32	33	34	35	36	37	38	39	40
41	42	43	44	45	46	47	48	49	50
51	52	53	54	55	56	57	58	59	60
61	62	63	64	65	66	67	68	69	70
71	72	73	74	75	76	77	78	79	80
81	82	83	84	85	86	87	88	89	90
91	92	93	94	95	96	97	98	99	100

Intérêts : Appropriation ; Annotation ; Recherche par filtres ; Mise à jour dans le temps

SOUTENIR LA MOBILITÉ DES PERSONNES EN PRÉCARITÉ DANS LE DÉPARTEMENT DU RHÔNE

FICHES DE PRÉCONISATIONS

Outils pratiques

1 - Catégorie d'action

2 - Descriptif général, visée de la démarche

3 - Coût indicatif / Temporalité de la mise en oeuvre

4 - Indicateurs du succès

5 - Comment le mettre en oeuvre : pistes de réflexion

6 - Exemples connus, expériences, études...

7 - Références

8 - Commentaires

9 - Informations complémentaires

10 - Statut de la page

11 - Mots-clés

12 - Date de mise à jour

13 - Auteur

14 - Validité

15 - Niveau de maturité

16 - Niveau de priorité

17 - Niveau de visibilité

18 - Niveau de complexité

19 - Niveau de risque

20 - Niveau de difficulté

21 - Niveau de pertinence

22 - Niveau de nouveauté

23 - Niveau de transférabilité

24 - Niveau de répliquabilité

25 - Niveau de pérennité

26 - Niveau de faisabilité

27 - Niveau de faisabilité financière

28 - Niveau de faisabilité juridique

29 - Niveau de faisabilité administrative

30 - Niveau de faisabilité technique

31 - Niveau de faisabilité humaine

32 - Niveau de faisabilité sociale

33 - Niveau de faisabilité politique

34 - Niveau de faisabilité éthique

35 - Niveau de faisabilité culturelle

36 - Niveau de faisabilité environnementale

37 - Niveau de faisabilité économique

38 - Niveau de faisabilité juridique

39 - Niveau de faisabilité administrative

40 - Niveau de faisabilité technique

41 - Niveau de faisabilité humaine

42 - Niveau de faisabilité sociale

43 - Niveau de faisabilité politique

44 - Niveau de faisabilité éthique

45 - Niveau de faisabilité culturelle

46 - Niveau de faisabilité environnementale

47 - Niveau de faisabilité économique

48 - Niveau de faisabilité juridique

49 - Niveau de faisabilité administrative

50 - Niveau de faisabilité technique

51 - Niveau de faisabilité humaine

52 - Niveau de faisabilité sociale

53 - Niveau de faisabilité politique

54 - Niveau de faisabilité éthique

55 - Niveau de faisabilité culturelle

56 - Niveau de faisabilité environnementale

57 - Niveau de faisabilité économique

58 - Niveau de faisabilité juridique

59 - Niveau de faisabilité administrative

60 - Niveau de faisabilité technique

61 - Niveau de faisabilité humaine

62 - Niveau de faisabilité sociale

63 - Niveau de faisabilité politique

64 - Niveau de faisabilité éthique

65 - Niveau de faisabilité culturelle

66 - Niveau de faisabilité environnementale

67 - Niveau de faisabilité économique

68 - Niveau de faisabilité juridique

69 - Niveau de faisabilité administrative

70 - Niveau de faisabilité technique

71 - Niveau de faisabilité humaine

72 - Niveau de faisabilité sociale

73 - Niveau de faisabilité politique

74 - Niveau de faisabilité éthique

75 - Niveau de faisabilité culturelle

76 - Niveau de faisabilité environnementale

77 - Niveau de faisabilité économique

78 - Niveau de faisabilité juridique

79 - Niveau de faisabilité administrative

80 - Niveau de faisabilité technique

81 - Niveau de faisabilité humaine

82 - Niveau de faisabilité sociale

83 - Niveau de faisabilité politique

84 - Niveau de faisabilité éthique

85 - Niveau de faisabilité culturelle

86 - Niveau de faisabilité environnementale

87 - Niveau de faisabilité économique

88 - Niveau de faisabilité juridique

89 - Niveau de faisabilité administrative

90 - Niveau de faisabilité technique

91 - Niveau de faisabilité humaine

92 - Niveau de faisabilité sociale

93 - Niveau de faisabilité politique

94 - Niveau de faisabilité éthique

95 - Niveau de faisabilité culturelle

96 - Niveau de faisabilité environnementale

97 - Niveau de faisabilité économique

98 - Niveau de faisabilité juridique

99 - Niveau de faisabilité administrative

100 - Niveau de faisabilité technique

Contenu des fiches de préconisations


Des contenus pratiques ■ ■



-> Bloc thématique de rattachement de l'action

-> Descriptif général et visée de la démarche



-> Coût  et temporalité  indicatifs pour la mise en œuvre

-> Pistes de réflexion pour la mise en œuvre concrète



-> Exemples à suivre (expériences, études...)

■ ■ Fiches abordant 4 enjeux :

pratiques professionnelles,
développement des mobilités existantes,
coopérations,
adaptation au contexte écologique

LES PRATIQUES PROFESSIONNELLES



Repenser l'aller-vers pour l'adapter aux difficultés de mobilité des personnes
Crédibiliser les professionnels par leurs pratiques des mobilités
Systématiser l'évocation des mobilités dans tout accompagnement social
Coordonner les déplacements relatifs aux accompagnements multiples
Faire du numérique une opportunité pour tous dans l'accès aux solutions de mobilité
Identifier des situations où les mobilités peuvent être réduites et soutenir les mutualisations de déplacements
Soutenir le développement d'une plateforme d'information et de diagnostic sur la mobilité

- ■ ■ **Fiches abordant 4 enjeux :**
pratiques professionnelles,
développement des mobilités existantes,
coopérations,
adaptation au contexte écologique

LE DEVELOPPEMENT DES MOBILITES EXISTANTES



Favoriser des trajets multimodaux

Faire évoluer l'accès aux transports à la demande et inclure une réflexion sur la gratuité

Organiser un système de covoiturage à destination des agents du Département

Rationaliser les aides financières proposées par le Département et prioriser les usagers

qu'elles permettent de soutenir

Développer une filière d'insertion par l'activité économique (IAE) impliquée dans le transport à la demande

- ■ ■ Fiches abordant 4 enjeux :
pratiques professionnelles,
développement des mobilités existantes,
coopérations,
adaptation au contexte écologique

LES COOPERATIONS



Favoriser et permettre la coopération interdépartementale

Encourager la coopération intradépartementale

Intégrer des entreprises dans les réseaux et tisser des liens avec ces acteurs

Penser les modes de garde en intégrant les enjeux de précarité et de mobilité

Intégrer les formations universitaires et diplômantes du territoire dans les réseaux et tisser du lien avec ces acteurs

- ■ ■ Fiches abordant 4 enjeux :
pratiques professionnelles,
développement des mobilités existantes,
coopérations,
adaptation au contexte écologique

L'ADAPTATION AU CONTEXTE ÉCOLOGIQUE

libérer du non-emploi les acteurs

Défaire le lien associant la voiture individuelle à la réussite sociale par des exemples sociaux positifs

Financer prioritairement les actions dédiées aux mobilités douces : développer les pistes cyclables et autres infrastructures et soutenir les initiatives locales des habitants

Relocaliser l'activité économique : sortir de l'impasse de la binarité entre territoires avec emplois mais logements inabordables, et territoires sans emploi mais aux logements abordables

Relocaliser l'accès aux droits : par l'itinérance et le soutien aux points locaux peu professionnalisés

MERCI de votre attention