

Conclusions

- La mobilité quotidienne: **un enjeu social, culturel et climatique** majeur (et urgent) mais éloigné encore des priorités (importantes fractures entre territoires)
- **Freins financiers mais aussi culturels** : changement des cultures professionnelles, mais aussi des cultures de consommation (individualisme, impulsivité, repli du spectateur sur son confort personnel, attachement à l'espace intime, difficulté de passage de la théorie à la pratique du covoiturage)
- **Nécessité de promouvoir une culture du co-voiturage** (par des actions communicationnelles et de sensibilisation, une réflexion sur les rythmes d'exploitation, un plan d'action collective avec les collectivités)
- Réfléchir à l'**échelle de l'« écosystème de la sortie »** avec une perspective « usager » (et à tous niveaux, y compris sur le design des applications de covoiturage)
- L'exploitation au cœur des problématiques d'accessibilité culturelle mais **freins à l'appropriation à lever** (avoir accès à des outils, à des données fiables, mieux comprendre le comportement de mobilité des publics et le lien avec la consommation culturelle)
- Importance des **initiatives privées** : financement sur fonds propres (coûts d'amorçage/développement élevés et modèle/modalités de pérennisation à trouver , co-construction d'initiatives avec le public des salles en proximité)
- **Mais nécessité de fédérer toutes les instances et toutes les actions/initiatives** en complémentarité (sortir de l'isolement, coordonner, agir...) - réfléchir « glocal » (articulation entre le niveau global/national et le niveau du territoire) et « transversal » (entre industries culturelles)
- **Nécessité d'agir sur le plan des politiques de mobilité** (pas de transports le soir, inégalités d'accès aux transports, la voiture un choix contraint découlant des modes de vie en milieu rural)