

vivre MIEUX

LE MAG'
DES FAMILLES

Auvergne-Rhône-Alpes

PLACE À L'ACTION

POUR VOS DÉPLACEMENTS,
ÇA BOUGE !

MOBILITÉ,
TOUS ÉGAUX ?

LA SEVE :
UNE ÉNERGIE CITOYENNE





En France en 2018, plus de sept millions de personnes en âge de travailler, soit 20 % de la population active, rencontrent des difficultés pour se déplacer. Et une personne en insertion sur deux a déjà refusé un travail ou une formation pour des problématiques de mobilité. Paradoxal dans un pays qui n'a pas été avare d'investissements pour le développement des axes autoroutiers et des lignes ferroviaires à grande vitesse !

Comme si en se focalisant sur les infrastructures, l'Etat avait négligé les besoins spécifiques des usagers, notamment dans les zones rurales et péri-urbaines.

La crise des gilets jaunes est venue brutalement nous le rappeler : la mobilité est un droit, inscrit dans la convention des droits de l'homme. Notre fédération a toujours milité pour que ce droit soit respecté. Alors que le transport est devenu le poste numéro un de dépenses des ménages, il faut redoubler de vigilance pour maintenir l'égalité d'accès de tous -citadins ou non-, à l'emploi, à la formation, aux services publics, aux lieux de culture et de commerce...

Bien sûr, compte tenu des enjeux environnementaux, il est indispensable de diminuer la place de la voiture, et l'on souscrit à la suppression des moteurs thermiques à condition de prévoir des compensations et des alternatives pour accompagner ces mesures qui ont un fort impact sur la vie quotidienne ! Le nouveau décret qui encadre le transport solidaire, réclamé depuis longtemps par notre fédération, est un bon exemple de la façon dont on peut accompagner les populations en risque d'exclusion. Continuons de réfléchir avant de supprimer les petites gares et les trains de nuit. Pensons autrement pour replacer les individus au cœur des politiques de mobilité et rapprocher les services des personnes, en favorisant la création de tiers lieux, le développement de crèches itinérantes, de la médiation numérique.

Tout cela à un coût financier et nécessite la mobilisation de tous les acteurs. Mais l'égalité devant la mobilité et le futur de nos territoires est à ce prix.

Dominique Marmier,
Président de Familles Rurales, fédération nationale

SOMMAIRE

P. 3 **DOSSIER : MOBILITÉ, TOUS ÉGAUX ?**

- Pour/contre la gratuité dans les transports publics
- Injonction ou encouragement à la mobilité ?
Interview de Sylvie Fol, professeure d'Aménagement et Urbanisme à l'Université Paris 1 Panthéon – Sorbonne
- Loi d'orientation des mobilités : ce qui devrait changer
- Quelles mobilités vertes pour demain ?

P. 8 **PLACE À L'ACTION**

P. 10 **CE QU'EN PENSENT LES JEUNES**

P. 11 **EN PRATIQUE**

P. 12 **LA DYNAMO : DES PROJETS ET DES HOMMES**

- Portrait de Vincent Desmas : le covoiturage au service des collectivités
- La Charrette : le « blablacar » des circuits courts
- Dans le briançonnais : une énergie citoyenne

Directeur de publication : Dominique Marmier

Directeur de la rédaction : Guillaume Rodelet

Rédactrice en chef : Niki Vouzas

Ont également contribué à ce numéro :
Maria Angelo (journaliste)

Mise en page : Françoise Barbier

Crédit photos : Fotolia.com

Dépôt légal : à parution

Commission paritaire : 0420682979

Abonnement : 2,75 euros par an

Impression : Imprimerie Vincent

32 avenue Thérèse Voisin - 37042 TOURS CEDEX 1

Imprimé sur papier PEFC

Trimestriel - Numéro 7



Familles Rurales

Fédération nationale

7 cité d'Antin - 75009 PARIS

Tél. : 01 44 91 88 88 / Fax : 01 44 91 88 89

vivremieux@famillesrurales.org - www.famillesrurales.org

Familles Rurales est une association loi 1901, reconnue d'utilité publique, ne relevant d'aucune sensibilité politique, syndicale ou confessionnelle, agréée et habilitée par de nombreux ministères.

*Le Mouvement regroupe 160 000 familles adhérentes,
2 200 associations locales, 40 000 bénévoles et 17 000 salariés.*

MOBILITÉ, TOUS ÉGAUX ?

En France chaque habitant effectue en moyenne 15 503 kilomètres par an, soit environ 42 km par jour. C'est dix fois plus qu'il y a deux siècles ! Mais la mobilité a un coût, écologique et financier. Comment garantir le droit de tous à la mobilité sans nuire à l'environnement ?

Pendant des décennies, la progression de la mobilité, liée à un accroissement de la vitesse des transports, a fait rêver. Soyez mobiles ! C'est l'idéologie de notre époque. « *Mais les valeurs positives associées à la mobilité (liberté de déplacement, horizons de découvertes) sont inversées, souligne Eric le Breton, auteur de Mobilités, la fin d'un rêve** (éditions Apogée 2019). Les déplacements contraints l'ont rendue aliénante et une discrimination dans l'accès à l'espace et aux services a accompagné son développement. Depuis cinquante ans, les territoires non métropolitains sont systématiquement déséquipés. Le vélo a disparu des campagnes, les trains en région ont dramatiquement réduits leurs dessertes. Seule la voiture conforte sa place dans les déplacements quotidiens ».

Or ce mode de déplacement coûte cher. L'achat de véhicules et les frais afférents (entretien, carburant, etc...) constituent 90 % du budget transport des ménages provinciaux, le transport étant devenu le budget numéro 1 des Français, devant l'alimentation (N°2) et le logement (N°3) !

Il a fallu du temps pour que l'on s'inquiète du fait que les mobilités, indéniable moteur du développement économique, sont aussi source de pollutions et de nuisances. En France, la part des transports dans notre consommation énergétique s'élève à 32 %, bien au-dessus de celle de l'industrie (21 %). Et les transports sont responsables de 38 % des émissions de CO2.

Les effets ambivalents de l'injonction de mobilité se font aussi sentir sur les relations sociales. L'étalement des villes, rendu possible par de meilleures infrastructures de transport, éloigne les habitants des services, des zones de chalandises, de l'emploi, et peut être facteur d'isolement.

La crise des gilets jaunes en fut un bon révélateur. « *Leur mobilisation liée à l'augmentation des prix des carburants, a révélé une cassure structurelle profonde, explique le délégué de Familles Rurales. L'écart se creuse entre une population urbaine parfaitement intégrée dans la mondialisation et la révolution numérique, et une population vivant*

dans les territoires ruraux et périurbains, dont les préoccupations divergent du fait du recul des services publics, des solutions de mobilités et de l'explosion des dépenses contraintes ».

Peut-on améliorer les transports du quotidien des Français tout en les rendant plus propres ? C'est l'objectif de la loi d'orientation sur les mobilités (LOM) dont l'examen a démarré en mars 2019, mais qui n'était toujours pas voté fin septembre, les discussions achoppant sur les moyens de la financer...

« Cette loi comprend des mesures intéressantes, estime Eric Rossi, conseiller Europe et territoires, à Familles Rurales. Elle encadre notamment le « transport d'utilité social » que nous soutenons : des associations ou des collectivités mettent en relation des chauffeurs bénévoles avec des personnes âgées par exemple, pour les accompagner pour une course en ville moyennant un faible dédommagement. Ce service était toléré, mais contesté par les sociétés de taxis. Il sera maintenant légal dans les unités urbaines de moins de 12 000 habitants, ou réservé à des personnes bénéficiant de la CMU dans de plus grandes agglomérations ».

C'est au milieu de la décennie 90 qu'apparaissent les premiers dispositifs de « mobilité inclusive » de ce type, pour les chômeurs, les travailleurs précaires, etc. La loi vise à les renforcer. Elle incite au développement de plateformes comme Wimoov*, qui promeut depuis 20 ans déjà une mobilité quotidienne accessible à tous, ou le réseau Mob'in*, plus récent. Dans les deux cas, il s'agit d'accompagner

les publics fragiles vers les solutions de mobilité adaptées, pour favoriser notamment l'accès à l'emploi, et de faire coopérer au niveau d'un territoire les acteurs publics, privés, associatifs, sur ce thème.

Au niveau des communes, la loi incite aussi au développement de plateformes regroupant les solutions de transport public et privé (covoiturage, transport solidaire, bus, métro, etc). L'idée étant pour les territoires de co-construire et fédérer une offre de services, en accompagnant le développement de services innovants.

A Mulhouse par exemple, un « compte mobilité » permet d'utiliser au travers d'une seule application l'ensemble des transports publics, l'autopartage et le stationnement, et d'accéder à une tarification intégrée, ce qui est une première. L'utilisateur reçoit une facture mensuelle, qui récapitule les services consommés au cours du mois.

Dernier levier, pour ceux qui ne peuvent aller vers plus de mobilité, favoriser une mobilité dite « inversée ». Le Secours catholique financent des cuisines roulantes, épiceries solidaires, taxis à la demande, bibliothèques itinérantes, qui se déplacent vers les populations isolées.

Pour un public plus large, le développement de tiers lieux, espaces physiques partagés pour télétravailler, accéder à des services administratifs ou culturels, est une réponse au défi de la mobilité et permet de préserver une certaine sédentarité.

**« Cette loi
encadre le transport
d'utilité social »**



Depuis une quinzaine d'années, plusieurs villes proposent la gratuité des transports publics. A Dunkerque (88 000 habitants), dernière grande ville à avoir franchi le pas en 2017, la fréquentation du réseau a augmenté de 80% en un an.

CONTRE

Claude Faucher, délégué général de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP)

La gratuité des transports publics, en soi, cela n'existe pas. Instaurer la gratuité, cela signifie reporter sur le contribuable la part qui ne sera plus payée par le voyageur. A l'UTP, nous ne sommes donc pas favorables à la gratuité totale. Nous souhaitons un tarif qui tienne compte de la capacité contributive de chaque famille et non pas simplement du statut des voyageurs (retraité, famille nombreuse, étudiant, etc). Car le statut ne définit pas un revenu : on peut être âgé et avoir de confortables revenus ! Nous sommes donc plutôt favorables à une TVA à taux réduit et une tarification solidaire.

Par ailleurs, nous pensons qu'il est important que l'utilisateur participe au financement de ce service public, comme il le fait pour l'eau, les ordures ménagères, etc. Cela l'incite à avoir une attitude responsable.

Enfin on constate que la gratuité entraîne une croissance de l'usage des transports, non pas par ceux qui utilisent habituellement leur voiture, mais surtout par ceux et celles qui marchent à pied ou prennent leur vélo pour de courtes distances. Donc il est faux de dire qu'il existe un report modal intéressant d'un point de vue de l'écologie.

Nos enquêtes montrent que les voyageurs sont demandeurs d'une qualité de service et d'une bonne desserte des territoires, plutôt que de la gratuité.

POUR

Gil Avérous, maire de Châteauroux (44 000 habitants)

Mon prédécesseur a été le premier en France, en 2001, à instaurer la gratuité totale des transports. Son objectif était d'augmenter la fréquentation d'un réseau de bus alors sous-utilisé. Avec succès, puisque nous sommes passé de 1 à 5 millions de voyages par an ! Les recettes de billetterie correspondaient à l'époque à 14 % du coût du service. Pour compenser, il fallait trouver 400 000 euros, dont 300 000 ont été obtenus grâce à une augmentation de 0,1 % de la taxe des transports ; la suppression des frais de billetterie et de contrôle des voyageurs a permis d'économiser 100 000 euros. Mais la hausse de la fréquentation a entraîné la nécessité d'augmenter le nombre et la fréquence des bus. Aujourd'hui il y a un surcoût pour la commune de 90 000 euros par an.

Mais nous répondons à un vrai besoin des particuliers et des entreprises, pour qui la gratuité est un véritable argument de recrutement. Le matériel n'est quasiment pas dégradé grâce à une fréquentation très importante du réseau, dont 99 % des usagers sont satisfaits. L'expérience est donc très positive, mais pas forcément transposable dans toutes les villes. Il faut que le coût soit supportable par la collectivité.

À quand une mobilité...

... plus VERTE ?

La moitié des trajets en milieu urbain font **moins de 3 km**

Nombre moyen de passagers par véhicule en milieu urbain : **1,06**

30 % des Français pratiquent le **co-voiturage**

63 % des véhicules particuliers roulent au **diesel**

En ville un **vélo** roule en moyenne à **15 km/h**, contre **14 km/h** pour une **voiture**

... plus INCLUSIVE ?

4 Français sur 10 estiment ne pas disposer d'un accès facile et rapide aux réseaux de transport local et de transport moyenne / longue distance.

1 Français sur 5 a déjà renoncé à un entretien d'embauche, pour des raisons de mobilité

1 Français sur 4 a refusé un travail ou une formation faute de pouvoir s'y rendre

La mobilité : un enjeu important pour **près de 3 Français sur 5**

Coût du permis de conduire : **1 600 €** en moyenne



INJONCTION OU ENCOURAGEMENT À LA MOBILITÉ ?

Sylvie Fol est professeure d'Aménagement et Urbanisme à l'Université Paris 1 Panthéon – Sorbonne. Ses recherches, centrées sur l'analyse des inégalités socio-spatiales, portent notamment sur l'ancrage territorial dans les quartiers pauvres et les processus de décroissance urbaine.

LOI D'ORIENTATION DES MOBILITÉS : CE QUI DEVRAIT CHANGER

Beaucoup de mesures très éclectiques ont été votés par les deux assemblés en juin 2019. Reste à les financer, d'où une poursuite de la discussion sur ces mesures à l'automne. Etat des lieux au 1er septembre.

Arrêt de la vente de voitures utilisant des énergies fossiles carbonées d'ici 2040. Tous les véhicules légers fonctionnant à l'essence, au diesel – et donc les hybrides – ou au gaz naturel pourraient ne plus être vendus d'ici 20 ans. On ne sait pas si les véhicules d'occasion seront ou non concernés par cette mesure.

- **Un forfait mobilités durables** encouragera les salariés qui vont travailler à vélo, ou en covoiturage. De 400 euros par an, exonéré de charges sociales et fiscales, il pourra être versé par les entreprises via un « titre mobilité ». Il sera facultatif pour les employeurs. Tout se jouera donc lors des négociations annuelles dans les entreprises de plus de 50 salariés.
- **Une écotaxe** de 1,50 à 18 euros sur les billets d'avion, à partir de 2020, pour tous les vols au départ de la France, à l'exception des lignes vers l'Outre-mer et la Corse. Cette taxe devrait rapporter 182 millions d'euros à partir 2020, consacrés à des investissements pour des transports plus écologiques, notamment le ferroviaire.
- **Réglementation des plateformes numériques**, faisant appel à des coursiers ou des chauffeurs, type Uber ou Deliveroo :

droit à la déconnexion permettant aux travailleurs de ne plus être rivié à leur smartphone pendant une course et refuser un client. Droit de connaître au préalable le prix minimum d'une course et droit à la formation.

- **Les petites lignes ferroviaires** pourront être directement gérées par les régions. Ces « lignes de desserte fine du territoire » représentent 32 % du réseau national ouvert au voyageurs.
- **Les Autorités organisatrices de mobilités (AOM)**, qui gèrent l'offre de transport sur un territoire, bénéficieront de nouvelles prérogatives. Chaque agglomération devrait disposer d'applications, publiques ou privées, permettant de se renseigner sur les offres et acheter un accès aux transports en commun, mais aussi de réserver des VTC, covoiturages et autopartage, ou encore de trouver des places de stationnement. L'intérêt : cumuler facilement plusieurs de ces solutions pour effectuer un même voyage.
- **Free floating** : les collectivités ont la main pour réguler les trottinettes en libre-service. Elles délivreront des titres d'occupation du domaine public nécessitant le respect de règles de sécurité et de qualité de service. Elles pourront limiter le nombre d'engins déployés, ou refuser tout service de free floating.

Il y a aujourd'hui une injonction à la mobilité ?

Il y a un accroissement de la mobilité sous toutes ses formes, matérielles et immatérielles (réseaux de télécommunications). La mobilité est devenue une valeur et l'individu est évalué sur sa capacité à se déplacer et à s'adapter. Dans le même temps, l'amélioration des systèmes de transport, couplée avec la pression foncière dans les grandes agglomérations, a conduit à accroître la distance entre le lieu de travail et de résidence. Les dernières données de l'Insee montrent qu'entre 1999 et 2013 la distance domicile-travail s'est globalement allongée de deux kilomètres. Et que les Français ont été de plus en plus nombreux (passant de 58 % à 64 % des actifs), à aller travailler dans une commune où ils ne résident pas.

Les inégalités de mobilité entre ménages pauvres et aisés sont importantes ?

Oui, les catégories moins aisées se déplacent moins loin mais surtout elles

utilisent des modes de transport plus lents, comme la marche ou les transports en commun. En moyenne 40 % des ménages pauvres (dont le revenu est inférieur à 60 % du revenu médian) n'ont pas de voiture. Mais ce manque de mobilité des pauvres ne doit pas être obligatoirement considéré comme un obstacle à l'emploi. Si une personne d'un niveau cadre trouvera un emploi plus adapté à ses qualifications et mieux rémunéré en étant capable de se déplacer loin de son domicile, ce déplacement peut coûter cher à l'ouvrier ou à la femme de ménage qui devront engager des frais conséquents d'essence – s'ils ont une voiture –, ou de billets de transports collectifs, pour une augmentation de revenu proportionnellement limitée.

Certains ménages ont intérêt à rester dans leur quartier ?

Oui, beaucoup d'études ont mis en évidence le caractère local du marché de l'emploi des ménages pauvres et appartenant aux minorités ethniques. Une faible mobilité ne résulte pas

seulement des contraintes liées à un manque de moyens, mais correspond aussi à une stratégie visant à maximiser leur capacité à mobiliser des ressources locales : les réseaux familiaux notamment sont des pourvoyeurs de service et d'entraide comme la garde d'enfant ou l'hébergement.

Quelle devrait être la bonne politique publique alors ?

Dans certains cas l'aide à la mobilité peut déclencher un processus d'insertion. Mais si cet encouragement devint une injonction à être mobile, le risque est de fragiliser des individus dont une partie importante des ressources est tirée de la proximité.

L'important désormais est d'augmenter l'accessibilité. Les distances parcourues ne cessent d'augmenter car les tribunaux, les hôpitaux, les services publics sont de plus en plus éloignés des personnes.

QUELLES MOBILITÉS VERTES POUR DEMAIN ?

Selon la nouvelle loi d'orientation des mobilités, plus aucune voiture à moteur thermique ne sera vendue à partir de 2040. Mais alors dans quels véhicules va-t-on rouler ?

On dénombre dans le monde plus de deux millions de véhicules électriques, tandis que Toyota, Hyundai et Honda ont construit l'essentiel des 12 000 voitures à hydrogène en circulation sur la planète. Pourtant, certains pensent que le marché de la voiture électrique pourrait se faire doubler par celui, à peine naissant, de l'hydrogène.

Grâce à une pile à combustible, qui transforme l'hydrogène en électricité, c'est en fait tous les types de transport – (bateau, poids lourd, avion, train, etc.) qui pourraient se passer du fioul, du diesel, du kérosène ou de l'essence. Ce gaz, qui se trouve en abondance sur notre planète, a l'avantage d'être trois fois plus énergétique que l'essence : à quantité égale, sa capacité à produire de l'énergie est trois fois supérieure ! L'autonomie y gagne : Toyota annonce 500 km avec un plein pour son modèle à hydrogène Mirai. Contre 200 à 300 km d'autonomie max pour un véhicule électrique.

Dans une perspective de dépollution des villes, le véhicule à hydrogène est bien plus intéressant que l'électrique, puisqu'il ne rejette que de la vapeur d'eau.

Mais la construction d'infrastructures coûte très cher : au moins 1 million d'euros pour une station hydrogène, certes plus efficace qu'une station électrique puisqu'il faut entre 3 à 5 minutes pour faire le plein d'hydrogène, contre au minimum 1h30 de recharge pour les bornes électriques à recharge rapide.

Pour contourner cette difficulté, certains acteurs impliqués dans l'hydrogène, misent dans un premier temps, sur le déploiement de flottes captives, pour des usages utilitaires. Par exemple, la centaine de taxis de la compagnie Hype qui opère en Ile-de-France, se rechargent à quelques



bornes gérées par Air liquide. Et cette flotte pourrait passer de 100 à 600 taxis l'an prochain. Mais le prix des véhicules à hydrogène reste prohibitif pour un particulier : 66 000 € pour une Toyota Mirai.

Des véhicules autonomes, qu'ils soient électriques ou hydrogène, vont bientôt circuler. Tous les freins (notamment l'épineuse question de la responsabilité en cas d'accident), ne sont pas levés mais les technologies entrant dans la fabrication de ces véhicules sont de plus en plus accessibles (lidar, intelligence artificielle embarquée, 5G) et la réglementation s'assouplit pour favoriser des expérimentations à grande échelle. Leur développement se fera sans doute d'abord par le biais de services partagés gérés par les territoires. Ils pourraient circuler sur des voies dédiées, à l'image des tests menés avec Renault et Transdev à Rouen et sur le campus de Saclay : ici, trois ZOE Cab, autonomes, sont disponibles à la demande – mais encore en test –, pour circuler sur une dizaine de kilomètres. Une navette autonome peut aussi transporter des personnes sur 3 kilomètres, de nuit, pour remplir un vide dans l'offre de transport public entre minuit et 3 h du matin, entre Paris-Saclay et la gare de Massy-Palaiseau. Cette navette 100 % électrique de 16 places et les trois véhicules sont supervisés depuis un même poste de commandement. Un public restreint pourrait les tester dès cet hiver. Un bon exemple de ce qui nous attend demain ?

POUR VOS DÉPLACEMENTS, ÇA BOUGE !

Sur tout le territoire, la question de la mobilité est une préoccupation majeure pour nos associations. Dans la Fédération du Nord, un service hebdomadaire de navettes gratuites permet aux familles d'aller faire leurs courses. En Normandie, le covoiturage solidaire est en pleine expansion. Comme dans beaucoup d'autres régions, mais impossible ici d'être exhaustif ! Qui dit mobilité dit aussi sécurité routière : dans la Manche, cela fait maintenant cinq ans qu'est organisée une journée de sensibilisation sur ce thème.

Depuis sa création en 2001, l'association Familles Rurales Avesnois Mormal (FRAM), dans le Nord, pense « mobilité » : elle a toujours organisé du covoiturage et du ramassage pour celles et ceux qui participent à ses activités à travers le territoire, mal desservi, du pays de Mormal (59).

Agréée Espace de Vie Sociale depuis 2010, l'association a mis en place un service de navettes gratuites chaque vendredi matin pour permettre aux familles peu mobiles et excentrées des gros bourgs de se rendre au marché ou au supermarché. Pour en bénéficier, il faut s'inscrire avant le jeudi midi.

La FRAM
sensibilise des
adhérents
au respect de
l'environnement.

Conformément à la philosophie sociale de la FRAM, un salarié a été recruté sous contrat « Parcours Emploi Compétence » pour réceptionner les demandes, organiser et réaliser les tournées. Devant le succès de l'opération, et face aux nombreuses demandes des familles, un projet d'élargissement du service au quotidien et de 9h00 à 17h00 a été déposé auprès de la Fondation Identicar qui l'a validé.

Ce transport permettra aux habitants de la Communauté de communes du pays de Mormal (CCPM) de bénéficier :

- d'un accès aux droits en raison de la désertification du service public en milieu rural ;
- d'un accès aux soins en raison de la désertification médicale ;

- de pouvoir se rendre à un entretien professionnel pour les personnes en recherche d'emploi ;
- de rester autonome pour réaliser les achats de première nécessité ;

La FRAM sensibilise ses adhérents au respect de l'environnement, et c'est donc un véhicule électrique qui sillonnera toute la campagne du pays de Mormal.

En vue de rendre un service supplémentaire aux usagers détenteurs d'une automobile électrique, la FRAM proposera, sur son site de Bavay, l'accessibilité à une borne de recharge.

Contact : Familles Rurales Avesnois Mormal
1 chaussée Brunehaut - 59570 Bavay
03 27 62 90 57 - alexhel.fram@orange.fr



SÉCURITÉ ROUTIÈRE : UNE JOURNÉE POUR EN PARLER

Le 10 mai 2019, la fédération départementale de la Manche, la Direction départementale des territoires et de la mer (DDTM) et l'association Prévention routière, se sont mobilisées pour organiser une journée destinée à sensibiliser la population sur la sécurité routière et les gestes qui sauvent.

Au programme de la journée ? Une conférence sur les nouveaux panneaux, un atelier « click and choc » au cours duquel le visiteur doit repérer les dix situations de danger présentes dans son véhicule ; un atelier pour tester ses réflexes et un atelier sur la thématique de l'alcool au volant.

« Nos 150 chauffeurs du service solidarité transport sont mis en situation grâce aux simulateurs prêtés par nos partenaires. Ce qui leur permet une véritable prise de conscience ! » explique Karine Hérourard-Vallée, directrice de la fédération.

Ouverte à tous et gratuite, la journée est reconduite depuis maintenant cinq ans. *« Chaque année cette journée est une véritable réussite ! »* se réjouit Karine Hérourard-Vallée.

Contact : Karine Hérourard-Vallée,
Fédération Départementale de la Manche
karine.herouard-vallee@famillesrurales.org



SOLIDARITÉ TRANSPORT : UN SERVICE QUI ROULE

En Normandie, les associations Familles Rurales avaient parié sur son succès et elles ont bien fait ! Le covoiturage se développe et le service de transport solidaire propose de pallier le manque de transports dans les zones rurales, pour améliorer la qualité de vie des familles.

« On constate un réel besoin sur le territoire, témoigne Catherine Desnos, présidente de l'association de Damville (27) qui a inauguré le transport solidaire l'an passé. Dans les zones rurales, et notamment pour les aînés ou ceux qui n'auraient pas le permis de conduire, il est parfois difficile de se rendre chez le médecin, d'aller faire ses courses ou d'accéder aux services administratifs ».

Afin de lutter contre ce manque de transport public, le service de covoiturage solidaire, appelé « Solidarité transport » ou « Transport

solidaire » selon les endroits, a été mis en place dans de nombreuses communes normandes : trente-trois dans la Manche, deux dans l'Eure, six dans l'Orne et six sur le Calvados. Ce dispositif permet de mettre en relation des chauffeurs bénévoles avec des habitants des communes desservies. C'est un système gagnant-gagnant tant pour le conducteur que pour le voyageur.

« A 94 ans, cela m'aide beaucoup que quelqu'un vienne me chercher pour aller faire mes courses » confie Rolande Brouard, adhérente de l'association transport solidaire de Damville.

Contact :
Association de Damville, Catherine Desnos, Présidente
catherine.desnos@famillesrurales.org

NATHANAËLE

RÉDACTRICE EN CHEF
DE LA PAGE

Nathanaële, 22 ans, est étudiante en 3ème année de l'École d'Architecture de Nantes. Engagée dans le CNJ depuis ses débuts (2013), elle vous parle aujourd'hui de la mobilité en milieu rural.

SOMMES-NOUS
TROP OU PAS ASSEZ
MOBILES ?

Pensons la question sous différents angles ! La voiture serait indispensable aux déplacements de courtes distance mais elle est aussi un générateur de CO2 de taille. Le principal sur lequel une famille peut agir. L'herbe pousse sur les lignes de chemins de fer parce qu'elles sont trop vétustes pour les nouveaux équipements. Les gares ferment leurs portes puisque les trains ne passent plus. Les bus sont peu adaptés à la ruralité et le covoiturage quotidien tarde à se mettre en place sur des territoires où l'automobile est depuis des décennies « La » solution... si loin des possibilités multimodales.

QUELLES SOLUTIONS
POUR LA MOBILITÉ DES JEUNES ?

Au sein du CNJ nous avons évoqué le « droit à la mobilité » et l'idée de la gratuité des transports. Ou encore, d'aide au déplacement comme celle du CROUS pour les étudiants. La distance entre le lieu d'étude et celui de la résidence parentale entre dans le calcul du montant des bourses étudiantes.

Les résidents de quelques territoires éloignés des centres urbains mais qui leurs offrent une qualité de vie qu'ils souhaitent conserver, réfléchissent à des adaptations locales : des espaces communs de travail le co-working ou les maisons de santé par exemple, des lieux d'échanges et de culture en privilégiant l'écologie.

Il est probable que les solutions soient multiples et différenciées. Il est donc primordial que chacun d'entre nous réfléchisse à court, moyen et long terme à l'heure de faire le choix du moyen de déplacement adéquat.

MOBILITE SUBIE, MOBILITE CHOISIE

En milieu rural, le contexte nous rend irrémédiablement dépendant de la voiture. Son utilisation est quotidienne. Si les nouvelles technologies nous émancipent de certains trajets, le problème de transport reste récurrent. Soit tu te contentes du passage unique du bus quotidien soit tu déménages vers un centre ville en réduisant encore la dynamique et l'attrait du village où tu as grandi.

Les collégiens, les lycéens quittent le domicile au matin pour ne rentrer qu'en fin de journée et ceci quelque soit leur emploi du temps. Pour la majorité des jeunes ruraux, la maison est trop éloignée de l'établissement scolaire pour partir plus tard ou rentrer plus tôt. Les familles qui le peuvent optent le plus souvent pour le premier scooter, la première moto, afin de faciliter également l'accès aux activités extra-scolaires. Après le BAC, les jeunes partent le plus souvent pour la ville et c'est en utilisant les transports en communs qu'ils rentrent chez eux le week-end. A 18 ans, beaucoup d'entre eux obtiennent le permis et la première voiture. Plus tard, c'est le plus souvent en ville qu'ils trouveront un emploi...

SOCIOLOGIQUEMENT PARLANT

Il n'est pas évident que nous soyons aussi libre que nous le pensons une fois le permis en poche, pas dans les situations exposées ci-dessus. Enfin comme le dit Orelsan dans sa chanson « La terre est ronde », « t'as besoin d'une voiture pour aller travailler, tu travailles pour rembourser la voiture que tu viens d'acheter », l'engrenage mobilité/emploi est réel. Alors que nous imaginons adopter la meilleure solution en équilibrant le temps, le coût du transport, il apparaît que nous sommes finalement assujetti en matière de mobilité.

S'il ne peut s'offrir le scooter, le carburant et l'assurance, le lycéen reste dépendant de la voiture de ses parents. A l'heure à laquelle il souhaite s'émanciper, il doit se faire conduire pour chacune de ses sorties. Il n'est pas rare que le choix de la ville d'étude soit fait en priorité pour simplifier les trajets domicile/établissement, et le plus souvent se réduise à la ville la plus proche. Même s'il n'y est pas dispensé l'enseignement de prédilection, l'étudiant optera dans ce cas pour un second choix. La découverte du territoire s'en trouve étriquée. Pourtant, le système ERASMUS + propose chaque année à de nombreux étudiants post-BAC d'étudier plusieurs mois à l'étranger. Là est sans doute le paradoxe, le système lui permet de visiter le bout du monde en faisant des études alors qu'il le contraint le reste du temps à rester à proximité de son lieu de résidence. La mobilité est aussi dépendante du capital psychologique d'une personne à évoluer dans des environnements différents. Qu'en est-il lorsque la vie nous a maintenu sédentaire et dans le giron familial jusqu'à la licence ? Nous questionnons ici la culture de la mobilité.



QUI PEUT ROULER OÙ ET À QUELLE VITESSE

LE VÉLO

Considéré comme un véhicule à cause de ses dimensions, il est autorisé à circuler sur la chaussée des routes communales et départementales, mais pas sur les voies rapides (autoroute, routes nationales, boulevards périphériques).

La circulation sur le trottoir est interdite aux cyclistes, sauf aux moins de 8 ans, sous peine d'une amende forfaitaire de 135 euros. Hors agglomération, en revanche, la circulation est autorisée sur les trottoirs si la route est pavée ou en état de réfection, et à condition de rouler au pas (plus ou moins 6 km/h).

LA TROTINETTE CLASSIQUE

Elle reste sur les trottoirs, où son utilisation est acceptée à l'allure de la marche (6 km/h). Elle ne peut emprunter ni les pistes cyclables, ni la chaussée.

LA TROTINETTE ÉLECTRIQUE

Elle atteint facilement 25 à 30 km/h. La conduite sur le trottoir n'est acceptée qu'à l'allure de la marche (6 km/h). A Paris, il sera désormais interdit d'emprunter les trottoirs, sous peine d'une amende de 135 euros (90 euros en paiement immédiat).

Son utilisation sur les pistes cyclables est interdite en théorie, celles-ci

étant réservées aux vélos, mais dans les faits, elle est tolérée ; la Ville de Paris va instaurer une amende de 35 euros en cas de stationnement gênant des trottinettes électriques sur le trottoir ou la chaussée.

HOVERBOARD, MONOROUES TYPE « SOLOWHEEL » ET SEGWAY

Assimilés à des piétons en raison du faible encombrement de ces transports électriques sur deux roues, ils ont les mêmes obligations : rouler à l'allure de la marche (6 km/h), traverser la rue sur les passages ad hoc et respecter les feux tricolores. Mais contrairement à la trottinette électrique, ils ne sont pas tolérés sur les pistes cyclables.

VOITURES : 80 OU 90 KM/H, SUR LES ROUTES SECONDAIRES

L'abaissement de la vitesse de 90 à 80 km/h, concernant 400.000 kilomètres de routes secondaires, avait été décidé en 2018. En mai 2019, devant la fronde soulevée par cette mesure, le gouvernement laisse aux départements le choix de conserver ou non cette limitation : 48 départements auraient l'intention de revenir au 90km, sur tout ou partie seulement de leurs routes départementales. Alors ouvrez bien les yeux, gare aux amendes !

DES PROJETS ET DES HOMMES

PORTRAIT

VINCENT DESMAS : CONVERTI AU COVOITURAGE



« Nos clients
sont principalement
des collectivités
locales »

Ce cinquantenaire a lâché son entreprise pour lancer Atchoum, une solution de covoiturage solidaire rural. Ou comment rebondir à partir d'un souci personnel pour créer une entreprise économique et solidaire !

A 56 ans, Vincent Desmas dirigeait une entreprise florissante de gazon synthétique, quand il se retrouve coincé à domicile par une petite opération bénigne, mais invalidante. Il se prend à rêver d'un chauffeur qui l'accompagnerait juste pour une course en ville... et c'est ainsi que naît la start-up Atchoum, premier service de covoiturage en milieu rural pour les collectivités locales.

« Je ne savais même pas ce qu'était un pitch quand j'ai répondu à un appel à projets d'EuraTechnologies sur les mobilités, et que j'ai dû présenter mon idée devant 25 personnes », raconte Vincent Desmas.

Heureusement, cet entrepreneur, paysagiste de formation, a un talent inné pour la communication. Son projet est retenu, et il prend alors un virage à 180 degrés. Il vend sa société à un collègue, s'entoure d'une petite équipe en free lance, et lance Atchoum. Pourquoi ce nom ? *« Parce que je réalise vos souhaits ! »* Mais surtout parce qu'il se retient facilement et qu'il fait sourire les personnes âgées, auquel au final son service se destine.

Atchoum permet aux associations ou collectivités locales qui souhaitent mettre en œuvre un réseau de transport solidaire de gérer la mise en relation des chauffeurs bénévoles et des bénéficiaires du service, via internet, ou via une application mobile, ou encore via un centre d'appel téléphonique. L'entreprise propose aussi aux collectivités un kit complet de communication pour faire connaître Atchoum et trouver des conducteurs.

Voilà pour le conte de fée. Car une fois lancé ce service, les difficultés commencent. *« Nos principaux clients sont les collectivités locales, or elles sont longues à prendre des décisions, et pour les aborder il vaut avoir des contacts personnels avec les élus, ce qui n'est pas mon cas », explique Vincent Desmas. Je me suis rendu compte qu'il me faudrait trois ans pour faire le travail de terrain nécessaire ».* Pragmatique, Vincent Desmas a donc décidé de se faire épauler par des poids lourds du secteur, et attend maintenant des réponses de La Macif, d'Engie, de Transdev. Confiant, il a aussi mis 100 000 euros de sa poche pour tenir le coup... En attendant le succès, pas question de laisser en jachère son talent de communicant ! Cet été, il a été au journal de TF1, de BFM TV et gagné un prix de l'innovation au salon des maires. *« C'est sûr, avec cet argent et cette énergie, j'aurais pu faire le tour du monde ! Mais ce service, j'y crois, et je ne pense pas être un naïf... »*

<http://www.atchoum.eu/>



LE PROJET

LA CHARRETTE : LE « BLABLACAR » DES CIRCUITS COURTS

Pour les petits producteurs, la multiplication des livraisons entre leurs différents points de vente est un vrai casse tête. Pour réduire cette contrainte chronophage, et faire baisser le coût de la livraison, La Charrette propose une mutualisation du transport.

Laura et sa sœur Marie Giacherio, originaires de Savoie, ont créé la Charrette début 2017. Le principe : s'appuyer sur le covoiturage de produits locaux afin d'aider les producteurs à vendre leurs produits en circuit court, sur des trajets déjà prévus.

« *Il n'existe pas de chaîne logistique pour les circuits courts en France, explique Laura Giacherio. Les producteurs sont souvent livrés à eux-mêmes et utilisent pour la livraison des transporteurs onéreux, (comme Chronospost) ou se déplacent eux-mêmes, souvent sans pouvoir optimiser leur véhicule.* » Les volumes de vente sont en plus généralement faibles et les commandes difficiles à planifier.

« Les producteurs
sont souvent livrés
à eux-mêmes ».

Or le covoiturage est une pratique courante entre voisins ou membres d'une même famille dans l'agriculture, et convient bien aux impératifs des circuits courts : c'est un mode de transport très souple. Aujourd'hui, le réseau fonctionne de deux façons : en milieu rural et péri urbain, surtout, selon un principe de covoiturage classique : un producteur va chercher ses enfants ou faire une course en ville, il en profite pour livrer des produits d'autres producteurs locaux. Soit, et c'est nouveau, La charrette rémunère des petits transporteurs professionnels qui participent quotidiennement à des tournées régulières, et prennent en supplément les produits d'autres producteurs locaux, pour rentabiliser leur tournée. Un système qui fonctionne surtout en ville. Sur le site internet de La charrette, les producteurs peuvent repérer dans chaque région les « routes régulières » des tournées existantes. Il ne leur reste plus qu'à s'inscrire... Le site a d'abord été testé sur le territoire de l'ex-région Rhône-Alpes, mais il est étendu sur toute la France, avec des utilisateurs principalement en Bretagne, dans le Sud et dans les Hauts- de-France. 600 producteurs sont inscrits, pour 50 à 70 co-livraison par semaine, et 10 tournées régulières environ.

C'est encore peu. « *Même si notre entreprise a eu la certification d'entreprise solidaire d'utilité sociale, et que nous ne cherchons pas les profits mais l'impact social, il nous faut monter en puissance* », estime Laura. En s'associant avec des plateformes de vente de produits locaux, qui se développent également fortement, La Charrette espère rapidement élargir son réseau.

<http://www.lacharrette.org>



UNE ÉNERGIE CITOYENNE

Dans le Briançonnais,
les habitants sont associés
à leur commune pour produire
leur propre énergie.
Un projet qui a pris
de l'ampleur et essaime
sur tout le territoire.

Perché à 1 400 mètres d'altitude au-dessus de Briançon (Hautes-Alpes), le petit village de Puy-Saint-André ne compte que 500 habitants. Mais son maire, Pierre Leroy, est à l'initiative d'un projet en plein développement. La S.E.V.E pour Soleil.Eau.Vent.Energie : c'est le nom de cette structure citoyenne créée en 2011 pour produire d'abord, grâce aux énergies renouvelables, l'électricité consommée par les bâtiments municipaux, puis, à terme, l'ensemble de ce que les habitants de la commune consomment.

Avec 300 jours d'ensoleillement par an, et des nuits fraîches qui empêchent les panneaux solaires de surchauffer, il est vrai que la région a un fort potentiel. Le maire a innové en créant la première Société d'Economie Mixte (S.E.M.) en France qui associe des collectivités et des particuliers, ainsi que des entreprises. Les habitants de Puy-Saint-André ont été invités à acheter des actions à 300 euros l'unité pour détenir aujourd'hui près de 10 % de la SEM. Ils sont une trentaine à avoir alors joué le jeu. « *Mais les collectivités publiques, dont la commune, sont majoritaires (au moins à 51 % selon le statut de S.E.M.), explique Jacky Houdoin, représentant des actionnaires citoyens au Conseil d'Administration. Au départ, les 100 000 € euros de fonds propres ont été investis dans trois centrales photovoltaïques. Grâce aux premières toitures mises à disposition par la commune, l'équivalent des besoins en consommation d'électricité des habitants a été rapidement couvert* ».

Et le rythme des mises en service de centrales s'est accéléré, en s'étendant à d'autres communes, pour bénéficier des tarifs d'achat d'électricité très intéressants ces années-là. Résultat, dès 2013, une recapitalisation est nécessaire pour investir dans de nouveaux équipements. D'autres communes et de nouveaux particuliers (désormais 54 au total) se pressent pour prendre des parts, le nouveau capital passant de 100 000 à 870 000 euros ! La Communauté de Communes du Briançonnais participe à hauteur de 250 000 euros. Et le tour de table est bouclé avec Energie Développement Services du Briançonnais (EBSB) - l'entreprise locale de distribution

d'électricité de la ville de Briançon et de Saint-Martin de Queyrières - qui détient 35 % du capital.

La production annuelle aujourd'hui est de 750.000 kWh pour 3.600 m² de panneaux photovoltaïques installés. La SEVE, grâce aux ventes des kWh produits et à des emprunts, a investi environ 1,4 M€ en 8 ans. La 19^{ème} installation vient d'être raccordée au réseau, pour un potentiel de production annuelle de 1 GWh/an dès 2020 ! C'est plus que le besoin électrique moyen de 310 foyers, soit environ 700 personnes (hors chauffage).

« *Il reste un potentiel de toits publics à équiper, commente J. Houdoin. Mais notre choix est d'oeuvrer dans la transition énergétique, pas seulement dans la production d'énergies renouvelables* ». La SEVE réalise donc depuis 3 ans des études dans deux domaines : d'abord en hydroélectricité, il s'agit de voir s'il ne serait pas valable de turbiner l'eau potable à partir d'un captage de source, en profitant de la puissance d'une chute d'eau, ce qui amènerait à produire de l'électricité toute l'année, même la nuit ou quand le temps n'est pas ensoleillé. Ce projet permettrait de multiplier par quatre la production actuelle des 19 centrales photovoltaïques !

En éolien ensuite, un mât de mesures a été installé sur un col, à l'arrivée d'un télésiège de Serre-Chevalier, pour y mesurer le potentiel de vent à l'année. « *Les remontées mécaniques consomment énormément d'électricité, commente J. Houdoin. Et en montagne, au ras des cols, les vents sont généralement forts. Une éolienne à cet endroit déjà équipé ne gâcherait pas un paysage vierge, et les pales n'auraient pas besoin d'être très hautes pour capter le vent* ».

Les projets ne manquent pas, les premiers dividendes ont été distribués trois années de suite, la liste d'attente des particuliers et communes qui souhaitent entrer à la prochaine recapitalisation ne cesse de s'allonger. Une belle réussite qui sert d'exemple...

Avec le soleil et
les nuits fraîches,
la région a un
fort potentiel.

<http://seveenergieerenouvelable.fr/>

VOTEZ POUR LE PROJET FAMILLES RURALES



100 POINTS DE MÉDIATION NUMÉRIQUE POUR RECONNECTER TOUTES LES FAMILLES

Aller là où internet ne parvient pas !

Rendre autonomes et avertis les laissés pour compte du digital !

En créant 100 points de médiation numérique fixes et itinérants, nous voulons donner accès à internet, accompagner et transmettre aux jeunes, aux parents, aux personnes âgées les clés du numérique, en fonction de leurs besoins.

Du 30 octobre au 12 novembre,
le projet participe au concours Google.org Impact Challenge
pour le « prix du public ». Grâce à vous, il peut se réaliser !

Votez pour le projet Familles Rurales sur :
www.famillesrurales.org



Bulletin d'abonnement au Vivre Mieux

☐ Je souhaite bénéficier de l'abonnement au Vivre Mieux au tarif de 2.75 euros pour 4 numéros/an. Je les recevrai tous les trois mois à l'adresse indiquée ci-dessous.

Nom : Prénom :

Adresse :

Code postal : Ville :

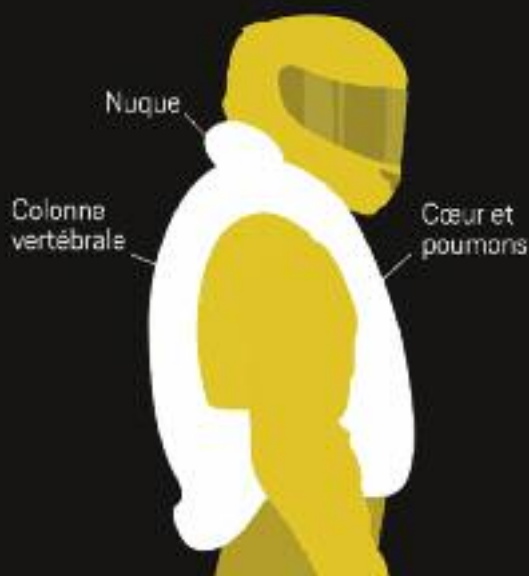
Bulletin d'abonnement et chèque (à l'ordre de Familles Rurales) sont à envoyer à : Familles Rurales, Fédération nationale, 7 cité d'antin, 75009 PARIS

Si vous êtes adhérent et souhaitez vous abonner, adressez-vous auprès de votre association locale ou votre fédération départementale. Consultez le site : www.famillesrurales.org

L'AIR C'EST LA VIE À MOTO AUSSI



**L'AIRBAG PROTÈGE LES ORGANES VITAUX
ET VOUS ÉVITE LES BLESSURES
LES PLUS GRAVES.**



Plus d'informations sur
securite-routiere.gouv.fr

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES**

