

Synthèse établie par Dominique Royoux (Université de Poitiers, laboratoire Ruralités, Vice-Président de Tempo Territorial), Isabelle Dumas (Chataigneraie Limousine), Cédric Szabo (AMRF)

Trois questionnements ont traversé la problématique de ce séminaire :

- 1) Mieux connaître l'éventail des solutions de mobilité collective alternative proposé en milieu rural par des collectifs divers et leurs modes d'articulation possibles avec l'offre de mobilité « classique » déclinée par les politiques publiques locales ;
- 2) Comment les solutions de mobilité conçues dans un premier temps pour des publics dédiés (jeunes en insertion, personnes âgées...) et captifs peuvent-elles s'élargir pour le plus grand nombre ? ;
- 3) Comment mieux articuler les temps de déplacement tributaires de plusieurs modes de transport en milieu rural, en étudiant plus précisément les modes d'accès et les types de connexions avec l'offre existante ?

Les interventions présentant plusieurs solutions de déplacement alternatifs (Rezo Pouce, Ecosyst'm, initiatives promues par les centres sociaux), les débats et les échanges ont révélé :

- un besoin d'innovation à renouveler en permanence (auto-stop organisé, co-voiturage citoyen et solidaire, offre de coordination des centres sociaux, bureau d'accueil mobile, tiers-lieux, télétravail...);
- un besoin de partage entre initiatives publiques et privées : qui en est à l'origine ? ;
- un besoin de réflexion sur le meilleur périmètre géographique à concevoir entre l'offre et la demande de déplacements ;
- un besoin d'accompagnement aux changements de comportement des populations ;
- un besoin de recueillir régulièrement les besoins évolutifs des populations ;
- un besoin spécifique d'ingénierie en milieu rural et de capitalisation des nouvelles expérimentations et de leurs évaluations ;
- une articulation nécessaire entre le besoin de nouvelles formes de déplacement collectif en milieu rural (répondant à des mobilités aux motifs de plus en plus diversifiés), avec le besoin de renforcement des liens sociaux en territoires peu denses.





**SEMINAIRE « TEMPS ET MOBILITE
EN TERRITOIRES PEU DENSES »
29 janvier 2019, Nexon**

ACCUEIL



Daniel FAUCHER, Président de la Fédération de la Châtaigneraie Limousine, territoire de projets du sud-ouest de la Haute-Vienne

Le Président remercie tout d'abord l'association « Tempo territorial » qui a fait confiance à la Châtaigneraie Limousine pour l'organisation et l'accueil de cette manifestation. Ce séminaire s'inscrit dans le cadre des travaux du groupe « Temps et mobilité » de Tempo territorial et a été co-construit avec l'Association des Maires Ruraux de France (AMRF).

Le territoire de projets de la Châtaigneraie Limousine accompagne des projets au bénéfice des communes, Communautés de communes, acteurs (entreprises, associations, ...) et habitants de son territoire, dans bien des domaines (économie et emploi, tourisme, services, ...). En 2014, lors de la révision de sa stratégie de territoire et dans la perspective du futur programme européen Leader, les questions de proximité et d'accessibilité sont fortement ressorties. La Châtaigneraie Limousine s'est donc tout naturellement engagée dans des réflexions / actions autour de la mobilité :

- elle agit, sur l'ensemble de son territoire, en faveur de la mobilité dite inclusive, dans le cadre d'une plateforme départementale, la Plateforme Mobilité 87 ;
- elle a pris part aux travaux menés par le CERESNA (Centre d'Etudes et de Recherches Economiques et Sociales en Nouvelle-Aquitaine), « Le chantier du transport », pour alimenter le volet transport du SRADDET (Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires) Nouvelle-Aquitaine ;
- son Conseil de développement s'est autosaisi de la question des mobilités et devrait présenter prochainement le fruit de ses travaux ;
- en fin d'année dernière, elle a répondu à l'appel à projets national « Vélos et territoires » ;
- dès 2017, elle a pris part au groupe de travail de Tempo territorial pour renforcer sa compréhension des enjeux autour de la mobilité, tant la thématique de la mobilité est vaste : transports individuels / collectifs, sur le territoire / vers l'extérieur, pour tous publics / publics spécifiques (jeunes / personnes âgées, ...), besoin de déplacements et transition énergétique, ... et la thématique du temps indissociable (temps d'accès, temps d'attente, ...).

Sur son territoire, la Châtaigneraie Limousine n'est pas la seule à se préoccuper de mobilité. Pour ne citer qu'elle, la Communauté de communes Pays de Nexon-Monts de Châlus, dont fait partie la commune de Nexon, s'est ainsi dotée d'un plan d'actions « mobilité », avec l'appui des services de l'Etat.

Pour le séminaire d'aujourd'hui, seront d'abord posés le contexte, les constats concernant les problématiques de temps et de mobilité en territoires peu denses. Viendront ensuite successivement 4 témoignages : 2 sur des expériences de mobilité solidaire (fondées sur le covoiturage) et 2 sur des expériences de nouvelles formes d'organisation des services.

Pour conclure cette introduction, le Président remercie les intervenants qui prennent aujourd'hui de leur temps pour nous présenter leur expérience, nous confier les clés de leur réussite et nous faire part des éventuelles difficultés qu'ils ont pu rencontrer.

INTRODUCTION : ENJEUX EN MATIERE DE TEMPS ET DE MOBILITE EN TERRITOIRES PEU DENSES



Dominique ROYOUX, Vice-Président de l'association Tempo territorial, réseau national des acteurs des politiques temporelles

Dominique ROYOUX accueille les participants au nom de « Tempo territorial », association créée en 2004 et qui a vocation à intégrer la dimension « temps » dans les politiques publiques. Il remercie les services de la Châtaigneraie Limousine pour l'organisation de cette manifestation.

Le présent séminaire doit permettre d'une part, d'explorer des formes d'innovation en matière de mobilité et d'autre part, de voir comment la question du temps réinterroge les formes de mobilité.

Trois questions seront évoquées tout au long du séminaire :

- beaucoup d'initiatives sont prises en matière de mobilité, certaines d'origine citoyenne qui sont ensuite intégrées à des politiques publiques pour perdurer dans le temps ;
- les initiatives en territoires peu denses concernent souvent des publics dédiés. Or d'autres publics seraient intéressés par ces initiatives ;
- la mobilité en territoires peu denses est tributaire de plusieurs modes de transport, ce qui pose notamment des questions de connexion, de temps d'accès et d'articulation des temps de vie.



Cédric SZABO, Directeur de l'Association des Maires Ruraux de France (AMRF)

L'AMRF est un réseau de communes de moins de 3 500 habitants. Elle s'engage au niveau local comme national pour défendre et promouvoir les enjeux spécifiques de la ruralité. Elle compte près de 10 000 adhérents. Elle traite les sujets de la liberté communale, les services publics et la ruralité.

La France compte 35 800 communes dont 32 212 sont rurales. Ces dernières regroupent 22 millions d'habitants et couvrent 92% de la superficie du pays.

Parmi les 10 engagements de l'AMRF, 3 convergent le plus vers le sujet du jour :

- agir pour le maintien d'un tissu de services publics adapté aux besoins et se mobiliser pour les défendre ;
- affirmer et faire reconnaître la spécificité des territoires ruraux ;
- œuvrer pour un aménagement équilibré, juste et concerté du territoire.

L'AMRF s'intéresse au thème de ce séminaire de par notamment :

- la prise d'une motion « mobilités rurales, l'obligation de changer d'horizon » en septembre 2018 ;
- son travail sur la loi d'orientation sur les mobilités ;
- sa prise de position en faveur de l'introduction de la notion d'espace dans la constitution.

Il est fait mention des Etats généraux de la ruralité en 2017.

Sont ensuite évoqués :

- le temps long :
 - o la bonne mobilité, c'est celle qui ne se fait pas !,
 - o le rééquilibrage des priorités en réduisant celle aux développements des grands axes et des liaisons ferroviaires entre métropoles ;
- le temps politique :
 - o critique de la méthode utilisée pour la généralisation des 80 km/h,
 - o défi de la péréquation : difficulté à répondre à des enjeux structurels différents entre milieu urbain et milieu rural,
 - o loi d'orientation pour la mobilité,
 - o gouvernance : refus du caractère mécanique et autoritaire de transfert de la compétence d'AOT (Autorité Organisatrice de Transport) aux EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale) ;
- temps local :
 - o volonté des élus d'agir aussi forte que les difficultés de mobilité sont grandes. Comment agir au bon endroit avec les bons moyens ?,
 - o renforcer la proximité et l'accessibilité des services en s'appuyant sur le maillage des territoires par les villages,
 - o développer l'itinérance des services, notamment pour répondre aux besoins des personnes non mobiles. Le télétravail dans sa globalité est à développer,
 - o revendication en matière de subsidiarité ;
- temps de l'action :
 - o DSIL (Dotation de Soutien à l'Investissement Local) départemental. Elle peut être fléchée sur les déplacements (fonctionnement et investissement),
 - o plateforme « France mobilité »,
 - o cas du versement transport. En milieu rural, le potentiel de recouvrement est bien plus faible que dans les aires urbaines,
 - o des mobilités aux déplacements ? Quels freins ? (Qu'est ce qui fait que nous agissons sous contraintes ? Quelles sont ces contraintes ?) Quelle prise en compte du temps dans la définition des politiques de déplacement ?) ;
- temps des questions :
 - o gain de temps et autres usages de son temps traités dans les cahiers de doléances,
 - o quel partage entre initiatives publiques et privées ?
 - o inventer un modèle économique basé sur l'économie résidentielle.

DES SOLUTIONS DE MOBILITE SOLIDAIRES



Alain JEAN, Fondateur de Rezo Pouce. Présentation d'un dispositif d'autostop au quotidien

Rezo Pouce, c'est une association et une SCIC (Société Coopérative d'Intérêt Collectif) qui aident les collectivités intéressées par la mise en place de dispositifs de mobilité.

Rezo Pouce permet de travailler sur des trajets au quotidien entre voisins pour :

- faciliter et simplifier la mobilité ;
- préserver l'environnement ;
- tisser du lien social ;
- désenclaver les territoires ruraux.

Il convient de distinguer les longues et moyennes distances (anticipation) des courtes distances (spontanéité).

La méthode Rezo Pouce repose sur les points suivants :

- une présence sur des zones rurales et périurbaines souvent délaissées car peu rentables ;
- un modèle économique durable basé sur la participation des collectivités territoriales ;
- un complément aux moyens de transport existants.

Rezo Pouce développe 3 dispositifs : Rezo Stop, Rezo Pro et Rezo Seniors.

Le dispositif Rezo Stop est fondé sur l'autostop et peut être utilisé de deux manières possibles :

- « vintage » :
 - o pour un passager, en se positionnant à des arrêts dédiés et matérialisés en bord de route, muni d'une fiche destination,
 - o pour un conducteur, en regardant la présence de personnes aux arrêts sur le pouce ;
- application smartphone (au-delà d'une utilisation spontanée, possibilité d'organiser ses trajets 24h à l'avance) :
 - o pour un passager, visualisation des conducteurs autour de lui,
 - o pour un conducteur, visualisation d'autostoppeurs qui se rendent au même endroit.

Les conducteurs de ce dispositif ont entre 30 et 60 ans, sont sensibles à l'écologie et à la solidarité.

Les passagers sont des personnes ayant des difficultés de mobilité (personnes sans emploi, jeunes sans diplômes, ...), des jeunes ou moins jeunes non motorisés, des personnes ne souhaitant pas ou moins utiliser la voiture par conviction (écologie, partage, solidarité, ...), des personnes ne souhaitant ou ne pouvant plus conduire.

L'utilisation du dispositif Rezo Stop suppose une inscription en ligne www.rezopouce.fr ou en mairie (si la collectivité est partie prenante). Cette inscription permet de recevoir un kit mobilité. Le recours à ce dispositif est gratuit pour les covoiturés.

Le retour d'expérience montre que 50% des temps d'attente à un arrêt Rezo Pouce sont inférieurs à 6 minutes.

Le dispositif dispose d'une notoriété grandissante : à titre d'exemple, il a été présenté récemment dans l'émission « Carnets de campagne » sur France Inter.

Rezo Pouce développe également le dispositif Rezo Pro, qui est une plateforme de covoiturage domicile-travail, pour les zones rurales et périurbaines. Il fonctionne avec une plateforme numérique et une application dédiée. Leur accès dépendra de l'engagement des entreprises dans le dispositif (payant au-delà de 5 employés). Un plan d'actions pour inciter les salariés à covoiturer sera mis en place avec les entreprises concernées.

Enfin Rezo Pouce développe un 3^{ème} dispositif : Rezo Seniors, en phase de test sur la Communauté de communes du Plateau Picard. Ce dispositif repose sur une communauté de conducteurs solidaires qui aident des séniors (ne disposant pas ou plus d'un moyen de transport) à effectuer leurs trajets quotidiens.

En conclusion, aujourd'hui, plus que jamais, il faut créer la transition. Les collectivités doivent aller au-devant de leurs populations pour les aider à appréhender de nouveaux outils de mobilité.

Temps d'échanges

Précisions apportées par Alain JEAN

Question : combien de personnes sont touchées par le dispositif Rezo Stop ?

Sur un territoire dont la collectivité est mobilisée, Rezo Stop touche à terme 7 à 8% de la population. Au niveau national, chaque jour, 20 à 30 personnes s'inscrivent en ligne. Dans les mois plus denses, jusqu'à 120 personnes s'inscrivent chaque jour pour recevoir leur kit mobilité.

Question : comment une collectivité se décide-t-elle à rentrer dans le dispositif ?

Pour une collectivité, l'intégration à Rezo Pouce suppose un conventionnement.

Question : quels sont les rapports avec les compagnies de taxis lorsque le dispositif Rezo Stop est en place sur un territoire ?

Le public utilisant Rezo Stop n'est pas le même que celui qui utilise les taxis (absence de concurrence).

Pour Rezo Séniors, les chauffeurs solidaires prennent spécifiquement leur voiture pour déplacer quelqu'un. Pour ce faire, ils sont indemnisés sur la base de 25 centimes par kilomètre. Les personnes bénéficiaires du dispositif doivent répondre à des critères (âge, absence de moyens de déplacement, ...).

Rezo Stop est quant à lui un dispositif complètement gratuit. Pour sa mise en œuvre, un bassin de vie suffisant est souhaitable (Communauté de communes, Communauté d'Agglomération, Parc naturel régional par exemple). Chaque commune du territoire concerné relaie l'existence du dispositif et se voit outillée en matériel de communication.



Béatrice VAUDAY, Présidente de la Fédération ECOSYST'M. Présentation d'un système de covoiturage citoyen et solidaire adossé à une monnaie locale

Le dispositif ECOSYST'M date de 2014 et a été initié avec la volonté de contenir la facture énergétique et les gaz à effet de serre liés aux déplacements. Il cible les populations qui n'ont pas ou peu de culture numérique et les territoires qui ne sont pas ou peu desservis par les transports collectifs.

ECOSYST'M met en relation les covoitureurs d'un territoire et crée une dynamique locale en associant les activités économiques de proximité. Sa mise en place repose sur :

- un « grand partenaire » qui s'engage à promouvoir le système et apporte un financement au démarrage (kit de communication et impression des bons énergie, animations / manifestations pour faire connaître le concept) ;
- une association locale, labellisée « ECOSYST'M » qui promeut le système auprès des habitants et des activités économiques de proximité, le coordonne et le gère (vente des bons énergie, signature des pactes de covoiturage / partenariat de proximité, ...). Elle s'appuie généralement sur une structure de services publics type MSAP (Maison de Services au Public).

En termes pratiques, ECOSYST'M s'organise ainsi :

- des conducteurs covoitureurs : l'association locale ECOSYST'M remet un macaron (à coller sur le pare-brise de leur véhicule) aux conducteurs qui signent un pacte de covoiturage, présentent leur permis de conduire et indiquent leurs trajets les plus fréquents. Le dispositif ECOSYST'M s'appuie également sur la plateforme ID VROOM pour mettre en relation les conducteurs et les passagers adhérents. Il n'y a pas d'échanges financiers à bord des véhicules : les trajets partagés sont rétribués par la monnaie ECOSYST'M, qui se présentent sous la forme de « bons énergie ».
- NB : le système peut s'adosser à une monnaie locale existante ;

- des passagers covoitureurs : un carnet de bons énergie est remis aux passagers qui signent le pacte de covoiturage, présentent leur carte d'identité et indiquent les trajets qu'ils souhaitent réaliser en covoiturage. Les passagers covoitureurs remettent des bons énergie (1 bon = 5 kms) aux conducteurs pour leur transport. Pour le passager, un bon énergie coûte 0,30 € (soit 6 cts / km) et aura une valeur d'usage de 0,25 € (soit 5 cts / km) chez les partenaires de proximité (différence de 1 ct / km servant à la réimpression / au renouvellement des bons) ;
- des bons énergie : ils permettent aux conducteurs de réaliser des achats chez les partenaires de proximité ;
- les partenaires de proximité : les commerces et activités de proximité acceptent les bons énergie pour différents achats. Ils s'engagent à apporter au moins 3 services qui favorisent les déplacements de proximité (prêt de journaux, vente à emporter, ...).

Au départ, le système a été mis en place sur la commune d'Ayen, en Corrèze. Il concernait 12 partenaires de proximité, utilisait des bons énergie dénommés « YACA » et près d'un quart de ses utilisateurs avait plus de 80 ans. Il a depuis été étendu. A noter que les personnes âgées utilisatrices apprécient l'utilisation d'une monnaie locale car elles se sentent moins redevables vis-à-vis des conducteurs covoitureurs.

Par ailleurs, elle évoque rapidement des projets collaboratifs que la Fédération ECOSYST'M initie en secteur dense.

Temps d'échanges

Question : pourquoi la SNCF est-elle intéressée pour être « grand partenaire » de ce dispositif ?

Thierry MERLAUD, Manager engagement sociétal à SNCF Mobilités : pour la SNCF, ce système peut permettre le rabattement vers une gare. En outre, la SNCF se veut être un partenaire, présent en milieu rural pour inventer de nouvelles formes de mobilité.

Question : des passerelles sont-elles possibles entre les dispositifs Rezo Stop et ECOSYST'M ? Y a-t-il une structuration des offres de mobilité au service de l'aménagement du territoire ?

Béatrice VAUDAY : dans le département du Lot, la préfecture, qui devient « grand partenaire », demande à ECOSYST'M d'être assembleur d'offres de mobilité.

Alain JEAN : une collaboration de Rezo Pouce avec ECOSYST'M serait envisageable si une collectivité souhaitait par exemple développer l'idée d'une monnaie locale.

Rezo Pouce fait évoluer son offre de services en réponse aux demandes de collectivités et à cette fin, travaille avec d'autres partenaires.

Question : y a-t-il un coût à régler à la Fédération ECOSYST'M pour la mise en place de ce dispositif ?

Béatrice VAUDAY : l'adhésion d'un « grand partenaire » a un coût annuel de 3 000 € pour trois ans.

Question : quelles sont les initiatives prises en matière de mobilité sur le territoire intercommunal qui nous accueille ?

Bernard DELOMENIE, Vice-Président CC Pays de Nexon-Monts de Châlus (87) : il évoque l'autostop organisé, mis en place sur le territoire intercommunal Pays de Nexon-Monts de Châlus. Certaines personnes sont inquiètes sur le fait de recourir à l'autostop organisé par peur de rester en bord de route, sans qu'aucun conducteur ne s'arrête. Or une journée de test a montré que le temps d'attente moyen à un arrêt matérialisé n'était que de 7 minutes. De nouvelles habitudes sont à créer auprès de la population.

Autres prises de paroles

Fabrice GERVILLE-REACHE, Maire de Nexon (87) : Le ferroviaire est un chaînon essentiel dans la chaîne de déplacements en milieu rural. Les communes disposant d'une gare doivent travailler sur les liaisons douces de courtes distances sur leur périmètre (pour l'usage du vélo électrique par exemple).

Alain JEAN : il met l'accent sur l'importance de faire la connexion entre les différents modes de mobilité.

NOUVELLES FORMES D'ORGANISATION DES SERVICES



Pierre GAROT, Directeur de l'Association d'Animation et de Jeunesse du Pays de Nexon (AAJPN) Centre social. Présentation de la MSAP (Maison de Services au Public)



Karine CHABROUX, Directrice du Centre d'Animation Sociale d'Ambazac (CASA). Présentation du PIMMS (Point d'Information Médiation Multi-Services) labellisé MSAP et du projet de bus de services mobiles

Les deux centres sociaux, sous statut associatif, portent une MSAP.

Le centre social de Nexon développe :

- tout un panel d'activités en direction de l'enfance, la jeunesse, la famille ;
- des activités récréatives pour tous ;
- des services, actions sociales et solidaires.

Quant au centre social d'Ambazac, il assure à peu près les mêmes missions, à la différence qu'il porte des chantiers d'insertion.

Les missions remplies par les MSAP sont listées ci-après :

- accueillir, informer et orienter le public ;
- accompagner les usagers à l'utilisation des services en ligne (facilitation numérique) ;
- accompagner les usagers dans leurs démarches administratives (facilitation administrative) ;
- mettre en relation les usagers avec des opérateurs partenaires.

Dans un même lieu de proximité, les services proposés sont les suivants :

- information de premier niveau et accompagnement dans les démarches par du personnel formé (emploi, administration, cartes grises et permis de conduire, vie pratique, santé, accès aux droits, mobilité, formations, loisirs...) ;
- permanences d'organismes ;
- divers services aux habitants : accès Internet (libre ou accompagné), consultation des offres d'emplois, aide à la rédaction de courriers, photocopies, numérisation et impression de documents, mise à disposition de documentation, presse locale... ;
- maintien et développement du lien social.

En termes de services proposés, il s'agit bien d'un premier niveau d'informations : le personnel n'est pas expert. Ce premier niveau d'information est demandeur en temps du fait de la multiplicité des demandes.

Les centres sociaux sont des lieux de services et d'activités. Ils permettent de gagner du temps en regroupant les services et incitent les usagers à donner de leur temps (bénévolat).

Le centre social d'Ambazac accueille un PIMMS (Point d'Information Médiation Multi-services) reconnu MSAP. La particularité du PIMMS est de créer des emplois et des parcours de professionnalisation pour ses salariés. Les partenaires du PIMMS sont les suivants : Communauté de communes ELAN, ville d'Ambazac, Etat, CAF (Caisse d'Allocations Familiales) de la Haute-Vienne, SNCF, EDF, MSA (Mutualité Sociale Agricole), Conseil départemental de la Haute-Vienne, Pôle Emploi, Mission Locale Rurale de la Haute-Vienne, CPAM (Caisse Primaire d'Assurance Maladie) de la Haute-Vienne, Union nationale des PIMMS, FEPEM (Fédération des Particuliers Employeurs de France).

Le projet de PIMMS-MSAP mobile est parti du constat que les déplacements au sein du territoire intercommunal (24 communes, 28 000 habitants) étaient difficiles par manque de transport en commun reliant les communes entre elles et notamment celles réparties de chaque côté de l'axe autoroutier.

L'objectif est de mettre en place un service itinérant proposant les mêmes services que dans les locaux du centre social. Il s'agit d'utiliser un véhicule de type master équipé afin de devenir un bureau d'accueil mobile. L'accueil des usagers se fera sans rendez-vous.

Temps d'échanges

Question : les centres sociaux sont-ils sollicités en termes de connaissance des solutions de mobilité ?

Pierre GAROT : le personnel du centre social est régulièrement questionné sur les solutions de mobilité existantes. Le Centre social est un point relais d'informations sur l'autostop organisé et l'autopartage mis en place par la Communauté de communes Pays de Nexon-Monts de Châlus. Il délocalise certains ateliers numériques, en fonction des besoins.

Karine CHABROUX : le centre social d'Ambazac se situe dans la gare et assure la vente de billets TER (Trains Express Régionaux). Il se distingue par la transversalité des services qu'il propose : une personne vient en moyenne pour 4 demandes. Il accueille tout public.

Question : quels liens sont opérés par la MSAP avec les communes de son périmètre d'intervention ?

Pierre GAROT : le territoire intercommunal sur lequel intervient le centre social dispose de 2 MSAP.

Karine CHABROUX : le périmètre d'intervention du centre social couvrait initialement 7 communes et a été étendu à 24 communes suite à la fusion de Communautés de communes. Un lien avec le personnel des mairies est fait pour orienter les personnes vers le PIMMS-MSAP.

Question : sur le territoire de la Châtaigneraie Limousine, à Cussac, la MSAP « postale » ne rencontre que peu de public. Quelles populations fréquentent la MSAP ?

Karine CHABROUX : le centre social d'Ambazac accueille tout public.

Pierre GAROT : le fonctionnement est différent entre une MSAP « postale » et une MSAP gérée par un centre social, dans la mesure où le centre social est déjà connu et reconnu pour d'autres activités / services.

Questions : pour ce projet de PIMMS-MSAP mobile, comment le planning de présence dans les communes va-t-il être fixé ? Les permanences des partenaires seront-elles aussi mobiles ? Quel financement actuel du PIMMS-MSAP ?

Karine CHABROUX : le planning sera établi en concertation avec les élus. Les 3/4 des communes disposent déjà de permanences de partenaires. Le financement des PIMMS diffère de celui des MSAP : les PIMMS reçoivent non seulement un financement de l'Etat mais aussi de ses partenaires (EDF, SNCF, Communauté de communes ELAN, ville d'Ambazac).

Questions : quelle articulation entre les MSAP, les CCAS (Centre Communal d'Action Sociale) et les assistantes sociales des unités départementales ? Quelle est la formation des agents au sein de la MSAP ?

Karine CHABROUX : les agents du PIMMS-MSAP travaillent en étroite collaboration avec les services sociaux. Ils ne sont pas des travailleurs sociaux. De manière générale, ils n'ont pas vocation à se substituer aux professionnels de telle ou telle structure.

Pierre GAROT : les agents du centre social de Nexon sont des professionnels de l'animation. Un de leur rôle clé est l'accompagnement numérique et en particulier la création d'une boîte mail, qui est la base pour la réalisation de démarches en ligne.

Karine CHABROUX : le temps de l'utilisateur n'est pas celui du professionnel. Le temps d'écoute de l'utilisateur est important pour qu'un dossier soit complet. Les professionnels vers qui peuvent être orientés les usagers bénéficient d'un gain de temps.

Question : au sein des MSAP, des informations sont-elles délivrées sur l'entreprise ?

Pierre GAROT : le centre social de Nexon ne fournit pas d'informations sur l'entreprise. Cependant, de par son rôle un peu de tiers-lieux, il peut proposer des bureaux à des travailleurs.

Karine CHABROUX : au centre social d'Ambazac, il n'y a pas de demande pour des espaces de coworking et de toute manière, pas la place.

Autre prise de paroles

Patrick BORIE, Maire de Marthon (16) : il se déclare inquiet que les problématiques soient systématiquement renvoyées vers l'EPCI.

De son point de vue, pour les déplacements, il faut dès à présent réfléchir à la voiture autonome. Il y a par ailleurs encore trop d'a priori sur la voiture partagée. Les territoires ruraux doivent être candidats à l'expérimentation.

Il faut être fier du mot « rural ».

Dominique ROYOUN : les voitures autonomes doivent être pleines !

CLOTURE



Cédric SZABO, Directeur de l'AMRF

Plusieurs réflexions à l'issue de ce séminaire :

- les territoires ruraux doivent imposer la prise en compte de leurs attentes dans le débat public. Il ne faut pas parler que du dernier kilomètre mais aussi du premier ;
- les élus et les habitants se connaissent et créent des expériences de vie. Il faut revenir à une logique de connaissance en proximité, « en allant vers » les habitants ;
- les territoires ruraux sont bien souvent confrontés à un déficit d'ingénierie : des dispositifs « plafonnent » par manque de moyens humains et financiers. Il est important de regarder les capitalisations existantes. En outre, sur le plan financier, des fondations d'entreprises peuvent suppléer le désengagement de l'Etat ;
- il y a nécessité de changer de regard sur la ruralité : les besoins des habitants en milieu rural ne sont pas moins importants que ceux d'habitants « urbains » ;
- la question du télétravail se pose pour les 10 000 fonctionnaires de la ville de Paris, qui habitent à la campagne. Sur leur lieu d'habitation, ces derniers pourraient se rapprocher de la collectivité pour trouver des espaces de travail partagés.



Daniel FAUCHER, Président de la Châtaigneraie Limousine

Les problématiques de mobilité renvoient bien souvent à des questions de liens sociaux.

Des remerciements sont adressés aux services de la Châtaigneraie Limousine, à l'association Tempo territorial, à l'AMRF, à Madame la Conseillère régionale, aux élus, techniciens et citoyens qui se sont mobilisés pour ce séminaire.

Les nombreux et riches échanges de cet après-midi invitent à poursuivre le travail de réflexion sur la mobilité et donnent des pistes pour passer à l'action !