

Rendu des travaux du Conseil de développement sur la mobilité

1^{er} Avril 2019

1. Quelques rappels sur le Conseil de développement et ses rôles

Le Conseil de développement de la Châtaigneraie Limousine est un espace de concertation et d'expression des différentes composantes de la société locale.

« C'est un acteur du débat public, qu'il enrichit par la diversité et le croisement des regards qu'il permet. Il favorise la compréhension du contexte local par les citoyens, en même temps que la participation citoyenne aux actions locales. Il favorise les échanges et les réflexions sur tous les sujets qui entrent dans l'objet de l'association et qui sont en lien avec la stratégie territoriale retenue pour la période 2015-2020.

Le Conseil de développement peut jouer des rôles très différents :

- il favorise la mise en réseau des acteurs et la découverte du territoire ;
- il peut exercer une mission d'analyse et de veille sur le territoire, sur les évolutions en cours ou à venir ;
- il peut être force de propositions pour les actions à venir de l'association ;
- il peut participer au suivi et à l'évaluation des actions passées ou en cours de l'association.

Il peut être consulté en tant que de besoin par le Conseil d'administration de l'association.

Il peut également travailler sur des thèmes qu'il choisit et sur lesquels il peut produire des avis et des recommandations » (extrait de la charte de fonctionnement du Conseil de développement adoptée le 23 janvier 2017).

2. La mobilité comme premier sujet de travaux

Le Conseil de développement de la Châtaigneraie Limousine a consacré ses premiers travaux à la mobilité.

Ainsi, il a souhaité mieux connaître les acteurs clés, les initiatives existantes et disposer de données en matière de mobilité sur la Châtaigneraie Limousine et au-delà. **Il a organisé la présentation d'expériences lors de ses réunions :**

- **projet TramTrain Limousin, porté par l'association BSP (Bon Sens Paysan)** (cf. fiche page 5).
Ce projet consisterait à réinvestir l'héritage ferroviaire constitué par une étoile à 8 branches, au départ de Limoges, de plus de 400 kilomètres sur lesquels se répartit une cinquantaine de gares. Il s'appuierait sur l'utilisation de véhicules légers qui fonctionnent comme des trains en campagne et des tramways en agglomération ;
- **projet Liberbus, porté par le CCAS (Centre Communal d'Action Sociale) de Saint-Junien** (cf. fiche pages 6 et 7).
Il s'agit d'un service de transport de personnes âgées et/ou à mobilité réduite, géré par l'association intermédiaire Pouce Travail (réinsertion sociale et professionnelle de personnes dépourvues d'emplois) sur la commune de Saint-Junien ;
- **dispositif ECOSYST'M, initié par la Fédération ECOSYST'M** (cf. fiche pages 8 et 9).
Ce système local de covoiturage permet d'associer les activités économiques de proximité. En effet, le covoituré rétribue le covoitureur à l'aide de « bons énergie » qui permettent de faire des achats dans des commerces et services de proximité partenaires.
En Haute-Vienne, ce dispositif a été expérimenté par la commune d'Aixe-sur-Vienne mais n'a malheureusement pas fonctionné malgré une communication soutenue. Il est en cours de déploiement sur le territoire de la Communauté de communes ELAN à l'initiative du Centre d'Animation Sociale d'Ambazac.

Le Conseil de développement a également recueilli des informations à l'occasion de réunions / séminaires auxquels a participé une partie de ses membres ou de l'équipe technique de la Châtaigneraie Limousine :

- **présentation du rapport du CESER (Conseil Economique, Social, Environnemental Régional) « L'intermodalité en Nouvelle-Aquitaine »** (cf. fiche pages 10 et 11) ;

- **restitution des travaux du CERESNA (Centre d'Etudes et de Recherches Economiques et Sociales en Nouvelle-Aquitaine) « Le chantier du transport en Nouvelle-Aquitaine »** (cf. pages 12 et 13).

Ces travaux ont été menés dans une double approche complémentaire pour identifier les besoins :

- des hommes et des femmes, des acteurs économiques et sociaux, en matière d'infrastructures et de services de transports,
- des salariés du secteur des transports en matière d'emplois, de formations, de conditions de travail et d'égalité femmes/hommes.

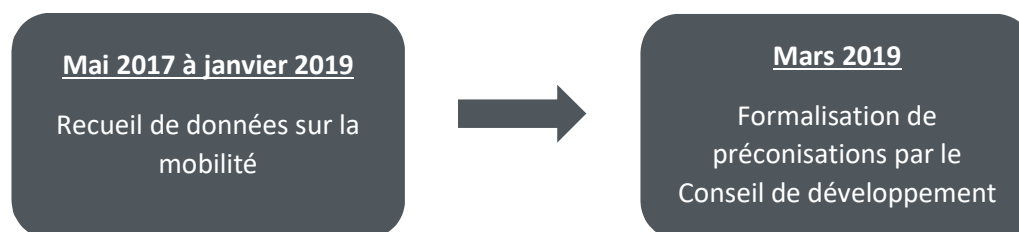
Ils ont donné lieu à une consultation d'usagers sur leurs besoins en matière de transport et de services.

- **synthèse et actes du séminaire « Temps et mobilité en territoires peu denses »** (cf. documents pages 14 à 23).

Ce séminaire a été organisé à Nexon par la Châtaigneraie Limousine, en partenariat avec l'association « Tempo territorial » (réseau national des acteurs des politiques temporelles) et l'AMRF (Association des Maires Ruraux de France). Il s'inscrivait dans le cadre des travaux du groupe « Temps et mobilité », mis en place par Tempo territorial et auquel participait la Châtaigneraie Limousine.

Il a permis la présentation de deux expériences de mobilité solidaire (dispositif d'autostop au quotidien et dispositif de covoiturage adossé à une monnaie locale). Il a également mis en lumière de nouvelles formes d'organisation de services (MSAP – Maison de Services Au Public, projet de bus de services mobiles). Cet évènement a rassemblé une cinquantaine de personnes d'horizons variés (élus, agents de collectivités, universitaires, responsables / salariés d'associations, ...).

3. Le calendrier des travaux



4. Les conclusions à l'issue des travaux

A partir de l'ensemble des données recueillies, les membres du Conseil de développement de la Châtaigneraie Limousine ont formulé les conclusions suivantes :

- **importance des lignes ferroviaires desservant le territoire et du maintien de ces lignes ;**
- **intérêt de solutions de covoiturage / d'auto-stop organisé.**

Le constat a été posé que de nombreuses personnes se déplacent en voiture individuelle et pourraient être sollicitées pour transporter d'autres personnes. Le développement du covoiturage / de l'autostop organisé fait émerger un besoin de mise en relation entre personnes.

Le covoiturage / l'auto-stop organisé a le triple avantage d'offrir une solution de mobilité tout en permettant de retisser des liens sociaux et de réduire la facture énergétique.

3 points de vigilance ont été relevés pour la mise en place de telles solutions :

- *la communication sur l'existence et le fonctionnement de ces solutions* : « se donner les moyens que ça marche ! ».
Pour les anciens et notamment ceux peu familiers du numérique, l'idée a été évoquée que l'information soit communiquée grâce à la télévision (France 3 NoA) ; les anciens étant très attachés à l'usage de la télévision,
- *l'échelle de mise en œuvre* (le périmètre d'une Communauté de communes a paru trop restreint). Ces solutions doivent non seulement permettre d'ouvrir le territoire de la Châtaigneraie Limousine vers l'extérieur (en particulier vers l'agglomération de Limoges) mais également de réaliser des liaisons transversales au sein du territoire,
- *l'existence d'une application pour l'utilisation de ces solutions* (notamment pour la programmation à l'avance des déplacements).

Ces solutions ont été jugées pertinentes aussi bien pour de très courts trajets (d'un hameau vers le centre-bourg), des courts ou moyens trajets que pour de plus longs trajets. Elles peuvent être utilisées tant pour les déplacements domicile-travail que pour l'accès aux services / activités.

- **intérêt d'une expérimentation sur l'ouverture du transport scolaire à un plus large public ;**
- **besoin d'accompagnement de la population pour un changement de pratiques : recours au covoiturage / à l'auto-stop organisé et aux transports collectifs.**
Du transport organisé sous forme de covoiturage ou de transport collectif pourrait être proposé sur un évènement existant chaque mois, sur une durée d'un an, afin que la population se familiarise avec d'autres pratiques ;
- **intérêt de combiner plusieurs modes de transport au cours d'un même trajet** (par exemple, vélo et transport collectif) **ou de recourir à un mode de transport à l'aller et un autre au retour** (par exemple, covoiturage à l'aller et transport collectif au retour) ;
- **importance d'une veille sur l'évolution des besoins de mobilité de la population ;**
- **besoin de recueil d'expériences sur des alternatives au déplacement, pour le travail (télétravail) et l'accès aux services / activités (regroupement physique de services en un même lieu, service mobile se déplaçant à la rencontre des usagers, ...).**

5. Les suites à donner à ces travaux

En 2019, la Châtaigneraie Limousine souhaite initier une étude territoriale relative à la mobilité. Afin de définir plus précisément le contenu de cette étude, le Conseil d'administration de la Châtaigneraie Limousine tiendra compte des conclusions des travaux menés par son Conseil de développement sur la mobilité.



Projet de TramTrain Limousin

Contexte, genèse et objectifs visés :

Ce projet part d'un double constat :

- une large majorité de déplacements quotidiens par la route avec tout ce que cela engendre en termes de coûts, de pollution, d'inconfort et d'insécurité ;
- une cinquantaine de gares et un réseau ferroviaire en étoile pré-existant de 400 kilomètres.

Descriptif (modalités de réalisation, évolutions, ...) :

Ce projet consisterait à réinvestir l'héritage ferroviaire constitué par une étoile à 8 branches, au départ de Limoges, de plus de 400 kilomètres sur lesquels se répartit une cinquantaine de gares. Il s'appuierait sur l'utilisation de véhicules légers qui fonctionnent comme des trains en campagne et des tramways en agglomération. Le réseau offrirait 5 lignes transversales (71 arrêts dont 23 nouvelles stations), coordonnées et complétées avec les services de transports urbains et ruraux existants.

Enjeux :

Ce projet est particulièrement structurant pour l'aménagement et le développement de la Châtaigneraie Limousine et bien au-delà.

Ses enjeux sont majeurs notamment en termes de :

- revitalisation / dynamisation de centres-bourgs mais aussi de quartiers au sein de la ville de Limoges ;
- développement économique et d'emploi par le renforcement de l'attractivité du territoire, l'accès à des offres de formation présentes sur l'agglomération de Limoges, ... ;
- mobilité durable :
 - o maillage du territoire en transports collectifs,
 - o report modal vers le train, en alternative au « tout-automobile » pour une limitation des émissions de gaz à effet de serre ;
- mobilité inclusive.

Porteur :

Association BSP (Bon Sens Paysan)

Echelle de mise en œuvre / desserte :

Rayon de 60 km autour de Limoges, lieu de vie de 450 000 personnes

Mots-clés :

Mobilité
Desserte urbain-rural
Report modal
Tram-train

Contact :

Page Facebook du collectif BSP : @bsp.fr



Service de transport « Liberbus » à St-Junien

Contexte, genèse et objectifs visés :

L'analyse initiale reposait sur l'impossibilité pour une catégorie d'administrés (personnes à mobilité réduite, âgées, ayant un état de santé temporairement incapacitant, ...) d'effectuer des déplacements sur des trajets courts du quotidien (services, hôpital, commerces, ...) à un coût abordable.

Descriptif (modalités de réalisation, évolutions, ...) :

L'action consiste en la mise en place d'un service de transport (bus de 7 places), géré par l'association intermédiaire « Pouce Travail » (réinsertion sociale et professionnelle de personnes dépourvues d'emplois).

Ce service permet les déplacements de personnes à mobilité réduite, sur le territoire de la commune de Saint-Junien : personnes de plus de 65 ans, personnes handicapées autonomes ou personnes ayant une infirmité ponctuelle ou permanente, domiciliées dans la commune de Saint-Junien.

Les trajets ne sont pas prédéfinis : l'itinéraire du bus est fonction du lieu de résidence des usagers et de leur destination.

Au départ, le service a été plutôt utilisé par des personnes souhaitant rendre visite à un proche au Centre Hospitalier de Saint-Junien. Les motifs de recours à ce service se sont ensuite diversifiés : courses, accès aux services (coiffeur par exemple), ... « Liberbus » touche des personnes qui ne disposent pas du budget pour prendre un taxi.

L'accès à ce service de transport se fait sans conditions de ressources. Pour en bénéficier, il convient de s'enregistrer en mairie (CCAS) et d'acheter une carte de transport (10 trajets, 2 € par trajet), sans période de validité. La gratuité du service n'a pas été retenue pour éviter le risque d'incivilité et d'abus (réservations non honorées).

5 personnes sont mobilisées à « Pouce Travail » pour la gestion de ce service :

- 2 conducteurs titulaires et 2 remplaçants ;
- 1 personne pour la réservation du service puis l'organisation des trajets.

Un partenariat avec le Centre Hospitalier de Saint-Junien a permis la formation des conducteurs du bus pour la manipulation des fauteuils roulants et des personnes.

Porteur :

CCAS (Centre Communal d'Action Sociale) de St-Junien

Echelle de mise en œuvre / desserte :

Commune de St-Junien

Cible(s) prioritaire(s) :

1) Usagers : personnes de plus de 65 ans, personnes handicapées autonomes ou personnes ayant une infirmité ponctuelle ou permanente
2) Employés : réinsertion sociale pour les chauffeurs

Démarrage du projet :

printemps 2016 avec essor à compter de septembre 2016

Fin du projet : pérenne

Budget sur 9 mois (du 01 au 30/09/2017)

12 000 € de dépenses
2 000 € de recettes usagers

Financeurs :

CCAS et usagers

Partenaires techniques / prescripteurs :

. CH St-Junien (formation)
. Pouce Travail (réinsertion)
. Renault St-Junien (véhicule adapté)
. Citoyens locaux, associations, ...

Un partenariat avec Renault a permis la réalisation du véhicule selon des caractéristiques propres à la circulation dans Saint-Junien.

Un travail de communication a été réalisé auprès des professionnels du transport pour leur expliquer que ce service n'avait pas vocation à leur faire concurrence. Une importante communication a aussi été conduite auprès de prescripteurs (services sociaux, coordination gérontologique, ...) et du public (reportage télévisuel, article dans la presse quotidienne régionale, flyer distribué dans les commerces et les associations du 3^{ème} âge, ...).

L'investissement initial pour l'acquisition du bus a été de 29 000 € (négociation commerciale sur le prix avec Renault). Il a été subventionné à hauteur de 17 000 € au titre de la réserve parlementaire. Le budget de fonctionnement du service de transport est estimé à environ 1 000 € par mois, une fois les recettes « vente de cartes » déduite.

Pour le CCAS, la mise en place du service « Liberbus » s'est faite à budget constant (cf. économies sur les bons alimentaires avec la création d'une épicerie sociale et solidaire).

Un prêt exceptionnel du bus à des tiers (communes, associations, ...) peut intervenir.

Le projet « Liberbus » a attiré l'attention d'autres municipalités de la Communauté de communes Porte Océane du Limousin, à laquelle appartient la commune de Saint-Junien.

Résultats :

« Liberbus » dispose d'à peine plus d'un an d'existence. A ce jour, 85 usagers ont utilisé ce service (120 cartes vendues). Cette fréquentation est en constante augmentation. L'extension du service (plage horaire supplémentaire) est envisagée (aujourd'hui une journée et deux 1/2 journées).

Le service est tout autant utilisé par des personnes domiciliées en centre-ville que par des personnes domiciliées hors du centre-ville.

Outre le transport, il permet la création de lien social : les personnes font connaissance ou se retrouvent dans le bus.

Clés de réussite et difficultés rencontrées :

✓	✗
Volonté politique	
Réponse à un besoin des administrés	
Partenariats institutionnels ou public/privé	
Concertation locale	
Budget maîtrisé	
Transport collectif	
Réinsertion sociale	

Mots-clés :

Mobilité
Territoire
Souplesse
Service
Réinsertion

Contact :

CCAS de St-Junien
05 55 43 06 82

Pouce travail
05 55 02 03 16

Covoiturage



ECOSYST'M

Contexte, genèse et objectifs visés :

Ce système de mobilité est conçu pour les déplacements de proximité dans les zones à faible et moyenne densités. Il poursuit les objectifs suivants :

- désenclaver les territoires les moins bien desservis ;
- apporter aux territoires la maîtrise de la mobilité de proximité ;
- favoriser la mobilité de proximité avec l'appui des activités locales partenaires ;
- lutter contre l'isolement et favoriser les relations humaines ;
- créer une diversité de services de proximité pour tous avec les commerces de proximité ;
- développer l'attractivité des activités économiques locales, partenaires de proximité ;
- réduire les consommations d'énergie et les gaz à effet de serre.

La conception de ce système répondait initialement à la volonté de contenir la facture énergétique et les gaz à effet de serre liés aux déplacements.

Descriptif (modalités de réalisation, évolutions, ...) :

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, le système s'organise ainsi :

- des conducteurs covoitureurs : l'association locale ECOSYST'M remet un macaron 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. 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 ;

Porteur :

Fédération ECOSYST'M

Echelle de mise en œuvre / desserte :

Plusieurs communes dans des zones à faible et moyenne densité

Cible(s) prioritaire(s) :

/

Démarrage du projet :

Avril 2014 avec une première initiative à Ayen (Corrèze)

Fin du projet :

Pérenne

Budget annuel :

/

Financeurs :

Grand partenaire, usagers

Partenaires techniques / prescripteurs :

- . Grand partenaire
- . Association locale
- . Structure de services au public
- . Partenaires de proximité (=activités économiques)

Mots-clés :

Mobilité
Territoire
Durabilité
Service
Solidarité

Contact :

Fédération ECOSYST'M
Béatrice VAUDAY,
Présidente
06 09 18 22 82

- 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 aux conducteurs des bons énergie (1 bon = 5 kms) 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, ...).

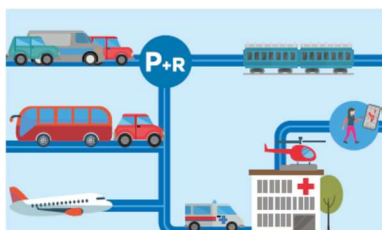
De manière globale, le système peut aussi intégrer des espaces de travail partagés, pour l'accueil d'actifs salariés et indépendants qui souhaitent réduire 1 à 2 jours par semaine leurs déplacements domicile-travail. Ces espaces visent à soutenir l'entrepreneuriat pour favoriser le développement des activités locales et la création d'emplois sur le périmètre ECOSYST'M.

Résultats :

L'exemple de la commune d'Ayen en Corrèze a été présenté. Le système a été mis en place en 2014 et affichait à la mi-2015 les résultats suivants : 50 covoitureurs pour une population de 740 habitants (données 2013), 12 partenaires de proximité. Le dispositif a été étendu aux 7 communes voisines à la mi-avril 2016 : 3 600 habitants, 90 covoitureurs, 22 partenaires de proximité.

Clés de réussite et difficultés rencontrées :

✓	✗
Soutien d'un grand partenaire	Investissement en temps et en énergie pour la mise en place du système
Implication locale	
Originalité : absence de transactions financières directes entre conducteurs et covoitureurs	



Présentation du rapport du CESER « L'intermodalité* en Nouvelle-Aquitaine »

* utilisation successive de différents modes de transport
au cours d'un même déplacement

Thèmes et points abordés :

- enjeux liés à l'intermodalité : facilitation des déplacements et promotion d'une mobilité durable
- nouveaux défis : nouvelle donne institutionnelle (la Région, chef de file de l'intermodalité) et nouvelles formes de mobilité
- propositions pour revisiter les leviers de l'intermodalité

Constats, chiffres clés :

- rôle prédominant de la voiture particulière : pour la mobilité locale (80 km autour du domicile), 65% des déplacements sont réalisés en voiture
- développement de nouveaux usages comme le covoiturage, l'autopartage, les vélos en libre-service, ...
- différence de besoins en fonction des âges et des situations (notion de « flexi mobilité »)

Préconisations / Orientations stratégiques :

- inscrire le voyageur au cœur de l'intermodalité
- disposer d'une gouvernance régionale de l'intermodalité

Actions / leviers d'actions :

Inscrire le voyageur au cœur de l'intermodalité :

- faciliter le passage d'un mode de transport à l'autre : constituer un maillage territorial de Pôles d'Echanges Multimodaux répondant aux besoins et attentes des utilisateurs :
 - o dimensionnés pour répondre aux enjeux des différents flux connectés
 - o intégrant les nouvelles formes de mobilité (covoiturage, ...)
- renforcer la complémentarité des offres et services de transport
 - o structurer, rationaliser et hiérarchiser les réseaux publics de transport : élaborer un schéma global, s'appuyer sur le réseau ferroviaire
 - o optimiser les correspondances entre réseaux de transport (coordination des horaires)
 - o intégrer les nouvelles formes de mobilité
- développer la tarification intermodale : développer l'interopérabilité billettique

Organisateur :

CESER (Conseil
Economique, Social,
Environnemental
Régional)
Nouvelle-Aquitaine

Date(s) : 12/10/2017

Mots-clés :

Mobilité
Intermodalité
Besoins/Usages
Maillage ferroviaire

- organiser l'information multimodale
 - o en amont pour permettre au voyageur de planifier son trajet de porte à porte
 - o tout au long de son déplacement, en temps réel

Préalable : organiser une offre de transports de qualité sur les territoires

Disposer d'une gouvernance régionale de l'intermodalité :

- définir une stratégie partagée de l'intermodalité : volet mobilité du futur SRADDET (Schéma Régional de Développement Durable et d'Égalité des Territoires)
- instituer une coopération entre les autorités organisatrices de transport

Points de questionnement / débat :

- prospective par rapport à l'évolution de la demande de mobilité : cf. développement du télétravail, organisation de la livraison à domicile, ...
- état des infrastructures ferroviaires / réseau TER
- projet de tram-train limousin
- ouverture du transport scolaire à un public plus large



Restitution « Le chantier du transport en Nouvelle-Aquitaine »
Consultation auprès d'usagers

Thèmes et points abordés :

« Le chantier du transport en Nouvelle-Aquitaine » est une étude qui a été conduite par le CERESNA (Centre d'Etudes et de Recherches Economiques et Sociales en Nouvelle-Aquitaine). Elle a porté sur l'ensemble de la région Nouvelle-Aquitaine et comprenait également six zones d'études spécifiques, dont celle de la Châtaigneraie Limousine et de l'Agglomération de Limoges.

Elle a été menée dans une double approche complémentaire pour identifier les besoins :

- des hommes et des femmes, des acteurs économiques et sociaux, en matière d'infrastructures et de services de transports ;
- des salariés du secteur des transports en matière d'emplois, de formations, de conditions de travail et d'égalité femmes/hommes.

Dans le cadre de ces travaux, une consultation a été réalisée auprès d'usagers de Nouvelle-Aquitaine. Elle a recueilli plus de 1 200 réponses sur 3 principales zones correspondant aux territoires d'études spécifiques (Gironde, Haute-Vienne, Charente-Maritime).

Les résultats de cette enquête ont été présentés. Ils ont pour objectif de donner des clés de réflexion et de compréhension sur les besoins en matière de transport et de services. Leur portée est à relativiser au vu du faible nombre de répondants à l'échelle régionale.

Constats, chiffres clés :

Objet de la mobilité

Le travail constitue le motif principal de déplacement.

Entre 30 à 40% des déplacements sont liés aux accompagnements (enfants, personnes isolées du cercle familial...).

Modes de transport

Selon les données INSEE 2015, parmi les modes de transport, le véhicule individuel représente une part écrasante pour les déplacements domicile-travail des actifs résidant en Nouvelle-Aquitaine. La distance du déplacement domicile-travail a une faible importance sur le choix du mode de déplacement. Seulement 5% des actifs utilisent les transports en commun.

Organisateur :

CERESNA (Centre d'Etudes et de Recherches Economiques et Sociales en Nouvelle-Aquitaine)

Date(s) : 24/09/2018

Mots-clés :

Mobilité
Motifs de déplacement
Modes de transport
Déplacements empêchés

L'enquête du CERESNA montre que l'utilisation de la voiture se fait aux $\frac{3}{4}$ en mode exclusif et au $\frac{1}{4}$ en mode combiné (c'est-à-dire de manière combinée avec un autre mode de transport).

Déplacements empêchés

1 personne sur 3 déclare avoir été obligée de renoncer à un déplacement à cause d'un problème de mobilité, au moins 1 fois par mois. Pour 1 personne sur 5, la fréquence de renoncement à un déplacement monte à au moins 1 fois par semaine. Dans 60% des enquêtes, les loisirs et les vacances sont sacrifiés au motif d'un problème de mobilité. Il est à noter que le travail est cité à hauteur de 16% parmi les services/activités empêchés à cause de problèmes de mobilité.

Une volonté manifeste d'utiliser plus fréquemment les transports en commun est exprimée (72% contre 28%) pour 3 raisons principales : mode moins polluant, difficultés de circulation/stationnement en voiture, réalisation d'économies. Cependant, les horaires et temps de trajet, l'accessibilité et les dessertes sont mis en avant comme freins à leur plus grande utilisation.

Pour se rendre à leur travail, 46% des répondants déclarent n'être pas satisfaits de leur mode de transport actuel.

Analyse par genre

Les modes de transport utilisés au quotidien sont sensiblement équivalents entre hommes et femmes. Les enjeux d'autonomie et de contraintes familiales représentent près de 10% des différences entre hommes et femmes.

Un écart de 10 points est observé entre la proportion de femmes déclarant ne pas avoir le choix de leur mode de transport (52%) et celle des hommes (42%).

Préconisations / Orientations stratégiques :

/

Actions / leviers d'actions :

/

Points de questionnement / débat :

/

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 seniors (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 ROYOUX : 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 compléter 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 !