

Les cahiers de la ruralité

N° 1
HIVER
2021/2022

DEMAIN TOUS MOBILES ?



LE GRAND ANGLE
Vallée de l'Ariège :
Mobilité,
tous les moyens sont bons !



L'ENTRETIEN
Dans le domaine des transports,
c'est le développement de l'offre
qui change les pratiques

VALLÉE DE L'ARIÈGE MOBILITÉ, TOUS LES MOYENS SONT BONS !

Entre Toulouse et l'Espagne, sur un territoire de plaines, de coteaux et de montagne, la vallée de l'Ariège engage une politique de déplacement ambitieuse. Vélos, navettes, voitures partagées... tous les moyens de transports alternatifs et écologiques sont à l'étude afin de répondre au défi climatique tout en rendant le territoire plus attractif.

Ce fil de fer jaune qu'on a torturé dans tous les sens pour sculpter un vélo vaut tous les trophées. Sur le bureau de Philippe Calléja, maire de Saverdun et vice-président de la communauté de communes Portes d'Ariège Pyrénées, il trône à côté d'un pavé doré venu récompenser, non pas une victoire à Paris-Roubaix, mais l'engagement de la commune ariégeoise en faveur de la bicyclette. En 2017, la petite ville de 5 000 habitants a reçu la médaille d'or du Prix de l'innovation territoriale pour son projet Récup'velos en Liberté.

« Comme nous n'avons pas les moyens de mettre en place des Vélib, nous avons décidé de récupérer tous les vélos qui arrivaient à la déchetterie. Les agents des ateliers municipaux les ont restaurés, pour un coût moyen de 15 € le vélo,

PETITES LIGNES, GRANDS BÉNÉFICES

Entre 2017 et 2022, le Gouvernement s'est fixé pour objectif la rénovation de 1 500 km de petites lignes ferroviaires. L'État a ainsi engagé un partenariat avec toutes les régions. Il apporte 530 M€ dont 300 M€ au titre de France relance.

puis nous les avons mis à la disposition des habitants », raconte l'édile. Les trois premières opérations Récup'velos en Liberté en ont remis 150 en circulation. À cela s'ajoutent cinquante vélos que la municipalité vient d'acheter au profit des écoles. « Nous avons initié un partenariat avec une association qui éduque les enfants à l'usage du vélo. 40 % des élèves d'élémentaires ne savaient pas en faire », poursuit Philippe Calléja.

« 68 % des émissions de gaz à effet de serre proviennent du transport. »

Cette success story en basse vallée de l'Ariège prouve que les innovations en matière de déplacements ne sont pas l'apanage des métropoles, malgré les moyens plus importants dont elles disposent pour créer pistes cyclables, transports collectifs ou services de prêts de vélos ou de trottinettes électriques...

En Ariège, les trois EPCI (Établissements publics de coopération inter-

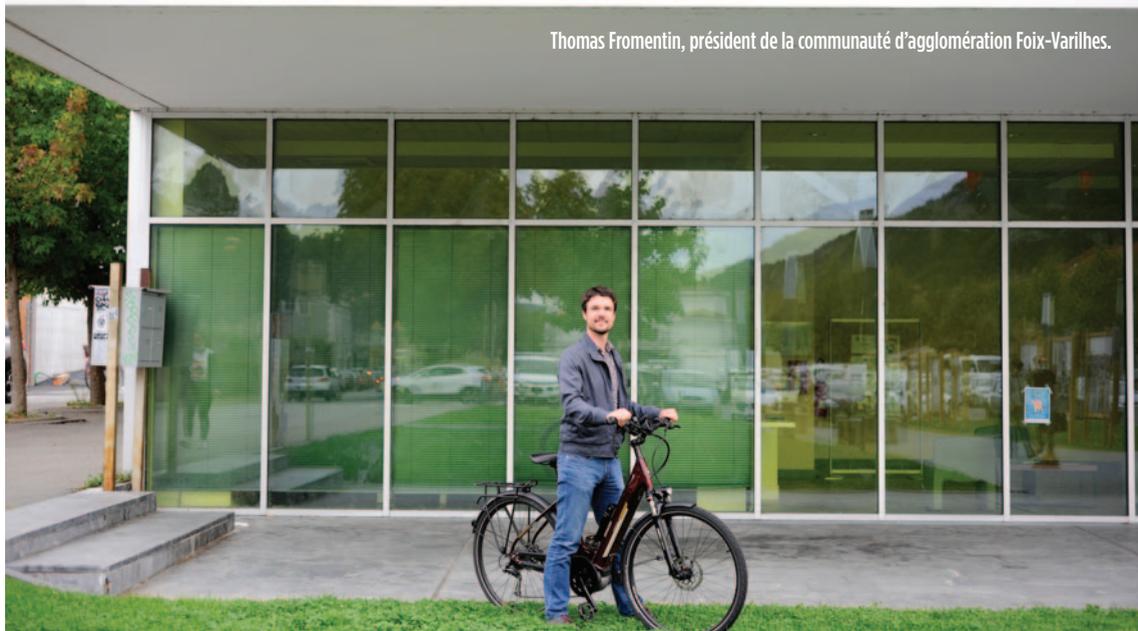
communale) que sont la communauté de communes Portes d'Ariège Pyrénées, l'agglomération Pays de Foix-Varilhes et la communauté de communes du Pays de Tarascon sont à ce titre exemplaires. Sur le périmètre du Scot de la vallée de l'Ariège (Schéma de cohérence territoriale), elles ont engagé une politique pour améliorer la mobilité sur un territoire qui s'étire des portes de Toulouse jusqu'aux sommets pyrénéens. Un territoire de 80 000 habitants (soit plus de la moitié de la population de l'Ariège) qui héberge l'essentiel des services, administratifs, hospitaliers et universitaires du département.

Le train, une chance

Situé à une trentaine de kilomètres de Saverdun, lorsque l'on remonte vers le sud et l'Espagne, Foix constitue le cœur d'une communauté d'agglomération qui, avec la promulgation de la Loi d'orientation des mobilités, s'est emparée de la compétence mobilité – et est donc devenue autorité organisatrice de la mobilité (AOM, voir encadré page 4). Depuis, elle fait figure de meneuse, à l'image de son président qui enfourche son

Liberté Égalité Fraternité

Thomas Fromentin, président de la communauté d'agglomération Foix-Varilhes.



© Axel Puig



© Axel Puig



© Axel Puing

Train, vélos, navettes urbaines... l'agglomération de Foix-Varilhes développe tous les modes de transports doux pour faciliter les déplacements des habitants. Ici, la plateforme multimodale de la gare de Foix.

LE DILEMME DE L'AOM ?

Depuis la promulgation de la Loi d'orientation des mobilités, les communautés d'agglomération doivent assumer la gestion des déplacements. Elles sont devenues Autorités organisatrices des mobilités (AOM). Les communautés de communes pouvaient en revanche choisir de prendre ou non cette compétence avant le 31 mars 2021. « 50 % d'entre elles l'ont prise, ce qui leur permet de solliciter des dispositifs d'accompagnement. Pour les autres, c'est la région qui se charge des mobilités à leur place », explique David Caubel, le coordinateur national de France Mobilités, entité émanant du ministère de la Transition écologique. Sur le périmètre du Scot de la vallée de l'Ariège, les deux communautés de communes ont décidé de laisser cette compétence à la région Occitanie. « Elle avait envie de la conserver. Et puis, devenir autorités organisatrices des mobilités nous obligeait à taxer les entreprises en pleine crise du Covid », justifie Philippe Calléja, maire de Saverdun et vice-président de la communauté de communes Portes d'Ariège Pyrénées. En effet, pour financer ces plans de déplacement, la loi prévoit de prélever une contribution représentant 0,6% de la masse salariale des entreprises de plus de 11 salariés.

En savoir plus : www.francemobilités.fr

vélo électrique chaque fois qu'il se rend au siège de l'agglomération. « Sur notre territoire, 68 % des émissions de gaz à effet de serre proviennent du transport et 45 % des déplacements font moins de 5 km. La mobilité est une question essentielle car la transition écologique s'impose à nous. Mais c'est aussi un vrai enjeu d'attractivité et de développement économique. Cette donnée compte pour les entreprises, à la fois dans leur décision de s'implanter ou non ici, mais aussi pour recruter », avance Thomas Fromentin.

Pour organiser ses transports, la vallée de l'Ariège peut s'appuyer

sur un atout de poids, devenu rare en milieu rural. Du nord au sud, une ligne de train traverse le territoire. Elle relie Foix à Toulouse et même à Paris grâce notamment au train de nuit maintenu contre vents et marées. « *C'est une vraie chance. La ligne est très bien cadencée. Les habitants du territoire peuvent aller travailler à Toulouse sans voiture, et inversement* », se réjouit le président de l'agglo. Et de fait, pour relier la ville rose à la préfecture ariégeoise, comptez une heure de trajet, sans stress ni embouteillage. En gare de Foix, toutes les mobilités douces sont au rendez-vous. Pour les piétons, de larges trottoirs ou une navette ; pour les cyclistes un

« La mobilité est une question essentielle car la transition écologique s'impose à nous. C'est aussi un vrai enjeu d'attractivité. »

grand garage à vélo couvert et sécurisé ; et pour ceux qui habitent plus loin, un vaste parking. « *Dans nos territoires, la voiture sera toujours indispensable. Mais nous allons composer un mix avec un peu d'hydrogène, du vélo, du train, des bus*

et des navettes couplés à du transport à la demande. Nous allons aussi tester les réseaux d'autopartage », reprend Thomas Fromentin.

Pour articuler ces différentes solutions de transport, le syndicat de Scot et les différentes intercommunalités ont prévu la constitution de pôles multimodaux, véritables nœuds de raccordement. Il en existe déjà un à Foix. Deux autres suivront très rapidement à Varilhes (pour un montant estimé à 1,2 million d'euros) et à Saverdun. « *Tout le plan de déplacement va s'articuler autour de la gare* », souligne Philippe Calléja. Sur place, seront installés des bornes pour recharger les voitures électriques, des parkings sécurisés



Philippe Calléja est le maire de Saverdun, une commune à la pointe dans le domaine du vélo et des énergies renouvelables. Grâce à son usine hydraulique et une centrale photovoltaïque sur une friche industrielle, la petite ville produit 140% de l'électricité qu'elle consomme.



DR

Voilà à quoi devrait ressembler la gare de Saverdun d'ici quelques mois, lorsqu'elle sera devenue une vraie plateforme multimodale.

pour les vélos, une navette urbaine et même certainement un bus qui permettra de rejoindre Mazères, l'autre ville de basse Ariège, située à 7 km de Saverdun et qui dispose d'un solide tissu économique. La communauté de communes projette même une piste cyclable en site propre reliant les deux bourgs. Elle a pour cela mandaté la Safer (Société d'aménagement foncier et

d'établissement rural) pour acquérir cinq mètres de linéaire le long de la route départementale.

À vélo, partout

Des pistes cyclables, les prochaines années devraient en voir fleurir sur tout le territoire. Pour le compte des trois intercommunalités, le syndicat de Scot élabore un plan vélo pour fin

2021. « Il faudra ensuite une quinzaine d'années pour le mettre intégralement en œuvre, prévient Amandine Coureau, directrice du syndicat. Nous travaillons sur les continuités cyclables, les liaisons entre les zones d'activités et les gares, le corridor Foix-Pamiers (NDLR : la ville la plus peuplée d'Ariège). » « D'ici à 2026, nous allons consacrer une enveloppe d'un million d'euros pour les projets cyclables des communes de l'agglomération. En visite dans une entreprise située près de Pamiers, j'ai constaté que, parmi la vingtaine de salariés qui pratiquent le vélo, 19 étaient récemment embauchés. Et puis, sur nos territoires de montagne, le vélo à assistance électrique est une vraie opportunité », ajoute Thomas Fromentin, depuis son bureau fuxéen. Du chemin reste néanmoins à par-

PLUS DE VÉLOS, MOINS DE CARBONE

Outre l'amélioration de la qualité et du niveau de vie, les innovations en termes de mobilité ont pour objectif d'apporter une réponse à la crise climatique. En Ariège, le Scot s'est fixé pour objectif de devenir territoire à énergie positive à l'horizon 2050. « Cela passe par le doublement de notre production d'énergie renouvelable et par une division par deux de notre consommation d'énergie », explique Amandine Coureau, directrice du Scot. Sur le territoire, les déplacements sont responsables à hauteur de 68 % des émissions de gaz à effet de serre. Pour répondre à cet objectif, la mobilité est un levier essentiel.

courir comme en témoigne la piste qui relie le centre-ville de Foix à la gare, pour le moment juste tracée à la peinture. En projet également, la requalification d'une rue où l'espace sera partagé entre voitures, vélos et piétons. « *Les espaces partagés fonctionnent dans les villes moyennes. Ce sont même des lieux de rencontre* », soutient Amandine Coureau.

Densifier le cœur des bourgs

L'urbanisme est un autre levier pour répondre aux défis de la mobilité. « *Au sein des Plans locaux d'urbanisme (PLU), nous repensons les trottoirs pour favoriser les déplacements à pied. Nous accompagnons aussi la dynamique commerciale des villages* », précise Thomas Fromentin. À Saverdun, l'équipe municipale a déjà transformé un ancien boulevard en esplanade. Les voitures ne circulent plus que sur une voie, en sens unique, alors que piétons et cyclistes disposent d'un large espace pour flâner et se déplacer. Des places de stationnement ont été supprimées et la vitesse réduite à 30 km/h dans le cœur de village. « *Densifier le centre-bourg permet de limiter les déplacements. Quand on n'a pas les moyens des grandes agglomérations, on doit être inventif et coopérer avec les collectivités voisines* », ajoute Philippe Calléja. « *Dans le milieu rural, les élus se parlent entre eux, ils échangent aussi avec la population, les entreprises. C'est plus facile de trouver des solutions collaboratives* », reprend Thomas Fromentin devant le siège de l'agglomération. La nuit est tombée sur Foix, illuminé par son château. Comme chaque soir, le président de l'agglomération s'apprête à enfourcher son vélo. Grâce aux aménagements prévus, le peloton des cyclistes ariégeois devrait progressivement grossir.



© Axel Puig

Ci-dessus, la ligne de train Toulouse - Latour-de-Carol remonte toute la vallée de l'Ariège. Ci-dessous, les aménagements opérés, et notamment la piétonnisation du Balouard, ont transformé la ville de Saverdun.



© Axel Puig

LE TRAIN À HYDROGÈNE EST EN MARCHÉ

Dans le département voisin de la Haute-Garonne, la cité thermale de Luchon devrait être le théâtre d'une grande innovation en matière de mobilité. Carole Delga, présidente de la région Occitanie, a en effet annoncé qu'en 2025, entrerait en gare de Luchon un train à hydrogène. Abandonnée depuis quelques années, cette ligne ferroviaire qui s'apprête à reprendre du service témoigne de l'engagement de la Région en faveur du rail. En Occitanie, 60 % des habitants résident à moins de 5 kilomètres d'une gare. La Région est aussi à la pointe sur les équipements puisqu'elle annonce l'arrivée imminente des premières rames de TER « hybrides », puis des rames à batteries rechargeables et même des trains roulant au gaz naturel (GNV).

LIGNE DE TRAIN, LIGNE DE VIE

Sans la ténacité des élus du Puy-de-Dôme, de la Loire et de la Haute-Loire, la ligne ferroviaire du Livradois-Forez aurait connu le même destin que bien des petites lignes transformées, au mieux, en pistes cyclables. Grâce à leur mobilisation, ces 150 kilomètres de rail, entre Pont-de-Dore, Ambert et La-Chaise-Dieu sont aujourd'hui empruntées chaque année par près de 20 000 voyageurs. « Dans les années 1980, pressentant que la SNCF allait abandonner la ligne, les élus ont décidé de racheter ce linéaire petit à petit. Aujourd'hui, le syndicat mixte ferroviaire du Livradois-Forez est propriétaire du réseau », raconte Guillaume Sournac, responsable de la structure qui réunit les communautés d'agglomération du Puy-en-Velay, de Loire Forez et les communautés de communes d'Ambert Livradois Forez et de Thiers Dore et Montagne. Leur idée de départ était de sauvegarder à la fois un patrimoine ferroviaire et un outil touristique. Au fil du temps, la ligne a retrouvé une vocation dans le domaine du fret. « 40 000 tonnes de marchandises circulent chaque année. Ce sont 2 000 camions de moins sur les routes. Le potentiel du fret est de 103 000 tonnes », se réjouit Guillaume Sournac pour qui « le train est un vrai atout pour renforcer l'attractivité du territoire ». Lauréat en 2020 de l'Appel à manifestation d'intérêt national TENMOD (voir brève « 46 projets pour 2021 »), le syndicat ferroviaire du Livradois Forez poursuit ses innovations, par exemple en expérimentant des trains légers ou en accueillant de nouveaux opérateurs comme la coopérative Railcoop. « Entretien une voie ferrée coûte cher. Nous devons développer les usages pour trouver un modèle économique pérenne », avance le responsable du syndicat qui espère faire de son territoire « un laboratoire de la mobilité ».



© Syndicat ferroviaire du Livradois-Forez

LE (MAUVAIS) COÛT DE LA VOITURE

Même si cette part diminue depuis 2005, en 2017, les ménages consacrent en moyenne 4 700 € aux transports, soit 14 % de leur revenu disponible. Et plus on s'éloigne des aires urbaines, plus cette part augmente, puisqu'elle est de 12 % à Paris et de 16 % à la campagne. Les transports individuels, principalement la voiture, représentent 11 % du budget des foyers français. Ils grèvent plus fortement celui des habitants des périphéries des villes (13 % des revenus)

et des campagnes (14,5 %) comparativement à ceux des pôles urbains (8,8 %). Plus l'aire est grande, moins les ménages ont de voitures, puisqu'ils disposent de transports collectifs. Ces derniers représentent d'ailleurs une dépense plus importante pour les Franciliens et les urbains (respectivement 630 et 250 €) que pour les ruraux (50 €).

Insee Première, N° 1855, paru le 26/04/2021. Insee.fr

46 PROJETS POUR 2021

Le verdict est tombé au mois d'octobre. 46 projets (sur 93 candidatures) sont lauréats de l'édition 2021 de l'Appel à manifestation d'intérêt national TENMOD (Territoires de nouvelles mobilités durables). Ils sont situés dans douze régions métropolitaines dont une région ultramarine, Mayotte en l'occurrence. Navettes solidaires, vélo, changement de pratiques, garage solidaire, services ambulants, étude ferroviaire... ces innovations variées bénéficieront d'un soutien financier de France Mobilités et d'un appui technique à l'élaboration et la mise en œuvre du projet.

Les lauréats : <https://bit.ly/3pcycvz>

CONTRE L'EXCLUSION

En France, 20% des personnes en âge de travailler rencontrent des difficultés pour se déplacer. Créé en 2013, le Laboratoire des mobilités inclusives (LMI) s'est fixé pour objectif de réduire cette fracture en soutenant le développement d'une mobilité pour tous. Ce dernier a constitué un centre de ressources et d'expertise à destination des collectivités qui souhaitent concevoir des outils innovants. Avec le soutien du ministère de la Transition écologique, il vient par ailleurs de lancer un site dédié à la mobilité solidaire (tousmobiles-kit.com)

www.mobiliteinclusive.com

ALLER PLUS LOIN :

- Pour tout savoir sur la Loi d'orientation des mobilités : www.francemobilites.fr
www.ecologie.gouv.fr/loi-dorientation-des-mobilites
- Le site de la Caisse des dépôts et consignation présente de nombreuses vidéos et conférences, destinées aux élus comme aux particuliers : www.banquedesterritoires.fr/mobilite
- Le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) est un établissement public qui appuie les politiques publiques, entre autres celles relevant des mobilités : www.cerema.fr
- Le portail des dispositifs de financements des projets, expérimentation et innovation dans les mobilités : aides.francemobilites.fr



DR

L'ÉLECTRIQUE, C'EST MAGIQUE

Les bouchons qui s'allongent sans cesse à l'entrée de l'agglomération nantaise ont incité la communauté de communes Erdre et Gesvres, en Loire-Atlantique, à engager un plan global de déplacement dès 2017. Composée de douze communes pour 60 000 habitants, la collectivité explore toutes les pistes pour réduire l'usage de l'automobile dans les trajets quotidiens, particulièrement importante dans les territoires périurbains. C'est dans le domaine du vélo qu'elle s'est montrée la plus inventive. Ou plutôt dans celui du vélo à assistance électrique (VAE). En août 2019, elle a ainsi mis en place Véloce, un service de location qui a très vite rencontré le succès. « *Les 80 premiers vélos que nous avons achetés pour 50 000 € grâce au soutien de l'Ademe (Agence de la transition écologique) ont aussitôt été pris d'assaut. Nous avons dû en commander 70 supplémentaires* », raconte Camille Boceno, chargée de mission mobilité au sein de la collectivité. De marque Peugeot, les vélos sont loués pour 36 € par mois, 90 € les trois mois ou 288 € à l'année uniquement à des actifs qui habitent ou travaillent sur le territoire. « *Nous avons mis en place un tarif solidarité à moitié prix pour les usagers en recherche d'emploi. Avec le concours d'un prestataire privé, nous prenons aussi en charge les frais de maintenance préventive. L'idée est d'accompagner les habitants dans ce changement de pratique et d'habitude* », complète Camille Boceno.

Aujourd'hui, 150 VAE sont en circulation, dont 5 vélos cargos (3 à vocation familiale et 2 pour les livraisons). La communauté de communes vient de lancer un bonus de 100 € pour l'acquisition d'un VAE. Elle compte rapidement porter sa flotte électrique à 200 unités.

“C’EST LE DÉVELOPPEMENT DE L’OFFRE QUI CHANGE LES PRATIQUES”

Quand on vit à la campagne, est-il possible de se libérer de la voiture, de se tourner vers des mobilités plus durables ? Comment créer les conditions d’un changement de pratiques ?

Éric Le Breton,

maître de conférence et chercheur en sociologie à l’université de Rennes 2, étudie la mobilité quotidienne et l’usage des transports collectifs.

Il nous livre ses observations.



Peut-on se libérer de la voiture à la campagne ?

Il faut être lucide, il est très difficile de vivre sans voiture dans les territoires ruraux, tels qu’ils sont actuellement aménagés. C’est même le moyen de transport le mieux adapté. Allez demander à une mère de famille, de déposer, sans voiture, ses enfants à la crèche et à l’école avant de se rendre à son lieu de travail ? Même si elle souhaite faire autrement, quelles alternatives peuvent répondre à ses besoins ? Pourtant, elles seraient bienvenues pour beaucoup d’habitants, pas seulement

pour des raisons écologiques, mais parce que la mobilité leur coûte cher (NDLR : Selon l’Insee, en 2017 les ménages ruraux y consacrent 16 % de leur revenu disponible contre 12 % à Paris, voir page 8). Et l’étalement urbain croissant, y compris autour de gros bourgs de quelques milliers d’habitants, ne présage pas une baisse des coûts, si rien n’est pensé autrement, si le territoire ne change pas de forme.

Qu’entendez-vous par là ?

Dans le transport, sans un minimum d’aménagements ou de pro-

positions d’alternatives en matière de mobilité, les habitants ne peuvent pas changer leurs habitudes. C’est pour cela que des élus, des citoyens, des associations mènent une foule d’actions locales dans ce sens avec un budget souvent serré. Cela peut aller de quelques aménagements – fermeture aux voitures d’une rue qui rejoint le centre d’un bourg à son école, place centrale devenue piétonne, routes de campagnes réservées aux vélos... –, à des services aux habitants : transport à la demande, autopartage... Ces actions répondent à des enjeux locaux à la fois économiques,

sociaux et écologiques mais aussi de sécurité routière, puisque les routes de campagne restent toujours plus dangereuses que celles des villes (voir encadré ci-dessous) notamment pour les jeunes. De nombreuses actions solidaires de transport s'adressent à des publics particuliers : personnes âgées, habitants modestes qui ne peuvent financer leurs déplacements, en insertion... Si certaines d'entre elles existent depuis plusieurs années, je constate que beaucoup sont fragiles car elles sont le fait d'initiatives citoyennes qui s'essouffent ou d'élus qui n'ont pas toujours le temps, ni les moyens de les animer et de les financer sur la durée. Il faut aussi souligner que toutes ces difficultés se rencontrent tout autant dans les périphéries des villes. Chassés du cœur des villes par un marché immobilier trop cher et désireux de disposer d'un peu de terrain, les habitants qui emménagent dans les grandes couronnes urbaines se retrouvent sans solution de transport, en dehors de la voiture bien sûr.

Quelles solutions préconisez-vous ?

D'abord, il faut rester modeste. Il est difficile d'imaginer des pistes cyclables ou des transports collectifs partout en France. En outre, il n'existe pas un mais une grande diversité de territoires ruraux, chacun avec des réalités et des besoins propres. Cela étant, il faut soutenir plus massivement ces initiatives locales et favoriser leur essaimage. Cela commence certainement par la mise à disposition de moyens d'ingénierie auprès des élus ruraux. Trop souvent, ils se démènent seuls pour monter des projets.

Pourquoi ne pourraient-ils pas bénéficier des services d'une agence de transports au même titre que les agences d'urbanisme ? Ou mutualiser, à plusieurs collectivement, le recrutement de personnes compétentes dans ce domaine ? La loi d'orientation des mobilités (NDLR : publiée au Journal officiel le 26 décembre 2019, elle vise des

« Modifier des habitudes exige d'agir sur le temps long. C'est une question d'éducation et de nouveaux apprentissages. »

transports du quotidien qui soient à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres) offre aussi une opportunité pour les régions de soutenir une diversité d'offres locales de transport. J'espère qu'elles s'en saisiront. Les petites villes et gros bourgs offrent maintenant des équipements culturels de qualité (médiathèques, salles de concert) et dignes de grandes villes. Il est peut-être temps de penser à développer de vraies alternatives à la voiture dont les enveloppes financières sont insuffisantes aujourd'hui. Et puis,

l'usage quotidien de la voiture pèse tellement lourd sur le budget des ménages que je suis certain que ces derniers sont prêts à payer des services de mobilité alternatifs en remplacement de leur voiture.

Est-ce que cela peut suffire à changer les comportements ?

Toutes ces actions peuvent inciter les habitants à délaisser peu à peu leur véhicule personnel. Mais modifier des habitudes exige d'agir sur du temps long. C'est en effet aussi une question d'éducation et de nouveaux apprentissages vers une mobilité davantage partagée et une pacification des espaces de circulation. Tout comme de vastes campagnes de communication et des mesures financières ont réduit le nombre de fumeurs en France, pourquoi ne pas mettre ces moyens pour se libérer de la voiture et montrer tout ce qu'il est possible d'inventer et d'organiser localement ?



Eric Le Breton est l'auteur de *Mobilité, la fin du rêve ?* (Éditions Apogée, 2019). Il vient de publier *Mobilité et citoyenneté*, aux éditions les Panseurs sociaux.

PLUS D'ACCIDENTS À LA CAMPAGNE

Selon les chiffres du Bilan de l'accidentalité de l'année 2018 effectué par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, les territoires ruraux concentrent 63 % de la mortalité routière alors que 52 % de la population y vit. Les accidents dans les territoires ruraux sont plus souvent mortels (11 %) que dans les territoires urbains (2 %). Le tiers des personnes tuées dans ces territoires a entre 18 ans et 34 ans.

AGRICULTURE, OUTRE-MER... DES WEBINAIRES BIEN UTILES

Le Réseau rural français propose en ligne toute une série de webinaires qui se sont tenus ces derniers mois autour de thèmes variés comme la santé, les smart villages, le développement rural dans les territoires d'Outre-Mer, le renouvellement des actifs agricoles, les relations urbain/rural... avec

de nombreux intervenants et témoins. Plusieurs webinaires prévus en 2022 porteront sur les tiers-lieux nourriciers.

Pour les consulter : www.reseaurural.fr/le-reseau-rural-francais/les-webinaires, voir aussi les vidéos dans le Centre de ressources du site.

MOBILITÉ, JEUNESSE, NUMÉRIQUE... L'AGENDA RURAL, VOUS CONNAISSEZ ?

Labellisation de 1 500 espaces France services depuis 2019 qui garantissent un service public de proximité, 24 000 jeunes de collèges et lycées ruraux qui pourront échanger avec des grandes écoles dans le cadre des Cordées de la réussite, 85 % des territoires ruraux couverts en 4G par au moins un opérateur, 1 600 collectivités inscrites dans le dispositif « Petites villes pour demain », 279 projets alimentaires territoriaux (PAT) labellisés, destinés à promouvoir la production locale, les circuits courts et la qualité nutritionnelle dans les restaurants collectifs publics... Voici quelques-unes des 181 mesures mises en œuvre dans le cadre de l'Agenda rural, un plan interministériel

destiné à soutenir les territoires ruraux dans les domaines les plus divers : mobilité, numérique, jeunesse, services publics et de proximité... Piloté par l'Agence nationale de la cohésion des territoires (ANCT), il a été officiellement lancé en 2019 suite au Grand débat national qui répondait au sentiment d'abandon d'une partie des ruraux, exprimé notamment lors du mouvement des gilets jaunes. En septembre, 93,5 % des 181 mesures étaient réalisées ou en voie de l'être. Ce plan d'actions s'inscrit aussi dans un Agenda rural européen, lancé en 2016 lors de la Déclaration de Cork 2.0.

Informations sur : <https://agence-cohesion-territoires.gouv.fr>



© Lucile Vilboux



© Gilles Davy

RURALITÉ COUPS DE POUCE SUPPLÉMENTAIRES

Le troisième Comité interministériel aux ruralités (CIR), qui suit les avancées de l'Agenda rural et veille à ce que le quotidien des populations rurales s'améliore concrètement, s'est retrouvé dans l'Yonne, le 24 septembre. Ce rendez-vous de bilan des mesures en cours a été l'occasion pour le Gouvernement d'annoncer le renforcement de certaines d'entre elles : mise en circulation de 30 nouveaux bus France services (80 sillonnent déjà les routes), soutien de plusieurs initiatives comme « 1 000 Cafés » du Groupe SOS, le réseau des Bistrotts de pays, Bouge ton Coq (épiceries associatives)..., aide au recrutement de jeunes diplômés dans les collectivités rurales avec

le volontariat territorial en administration (VTA, voir plus loin) élargi à 800 bénéficiaires (contre 200 actuellement) et de l'enveloppe de France Relance adressée aux territoires ruraux (8,4 milliards d'euros). La biodiversité n'est pas en reste avec une dotation annuelle doublée (20 millions d'euros) et étendue aux communes des Parcs naturels régionaux. Le CIR s'est tenu en même temps que le congrès national de l'Association des maires ruraux de France (AMRF), qui fêtait ses 50 ans sur le thème « La femme élue et la commune rurale ».

Pour télécharger le document du Comité : <https://bit.ly/3mLoME0>

STATISTIQUES MON TERRITOIRE À LA LOUPE

L'Observatoire des territoires a procédé à une importante mise à jour de GéOT, une carte interactive qui propose 700 indicateurs statistiques, disponibles de l'échelle de la commune jusqu'à celle de l'Europe (<https://bit.ly/3v1jrwp>). Ils proviennent de l'Insee, de différents ministères et institutions, de l'Agence bio, de l'Observatoire de l'artificialisation des sols ou

encore de périmètres de politiques publiques. Portraits, graphiques, applications de diagnostics, statistiques..., le site de l'Observatoire met aussi à disposition des élus et acteurs locaux, de nombreux autres outils utiles pour agir sur son territoire.

www.observatoire-des-territoires.gouv.fr/

TRANSITIONS, MANDATS...

LES ÉLUS RURAUX SE FORMENT

Au mois de mai, une vingtaine d'élus de petites (six d'entre eux) et grandes collectivités se retrouvaient sur les bancs de l'école, ou plutôt du campus de Sciences Po à Paris. Ces maires, adjoints et conseillers municipaux composent la première promotion de l'Académie des territoires, une formation en quatre modules, mise en œuvre par l'Agence nationale de la Cohésion des territoires (ANCT), Sciences Po et la Banque des territoires. L'objectif affiché est de permettre aux participants de mieux comprendre les grandes transitions (écologique, démocratique, sociétale, numérique...), d'acquérir des outils de mobilisation citoyenne et de coopération avec d'autres territoires et de s'y

retrouver parmi les instruments juridiques, financiers et opérationnels à leur disposition. Sont prévus des interventions, des visites sur sites, des ateliers collectifs et des cas pratiques. Une seconde session débutera en février. À noter aussi, le Diplôme d'établissement « Ruralité et mandat communal » que vient de lancer l'Association des maires ruraux de France et Sciences Po Lyon, à destination des élus des territoires ruraux.

Les premières sessions ont débuté fin 2021.

Académie des territoires : www.academiedesterritoires.fr

Formation AMRF : <https://bit.ly/2UNra3h>, contact : amrf@amrf.fr

(objet : Formation)

NOUVELLE-AQUITAINE

LA CAMPAGNE, C'EST AUSSI L'INDUSTRIE

31 % de l'emploi industriel se concentre dans les zones rurales où vit 22 % de la population active. Ce chiffre fait voler en éclat l'image des campagnes exclusivement tournées vers l'agriculture. Cette statistique a été révélée par la Délégation à l'aménagement du territoire et à l'attractivité régionale (Datar) de Nouvelle-Aquitaine qui a souhaité réaliser

un zoom sur sa région. Dans ce territoire très rural, la moitié des habitants vit à la campagne et la moitié également des établissements industriels y est installée. Ils emploient 43 % des salariés de ce secteur, un chiffre supérieur à la moyenne nationale.

Pour télécharger l'étude : <https://bit.ly/3pd0Ahl>





© Contact Rural Bresse Revermont

CULTURE

VIVE LE CINÉMA... NOMADE

« On compte aujourd'hui une centaine de cinémas itinérants un peu partout en France, principalement dans les territoires ruraux et particulièrement en Auvergne-Rhône-Alpes et Nouvelle Aquitaine. Leur nombre tend à progresser, ce qui dénote leur importance dans l'aménagement culturel des territoires ruraux », avance Gilles Ménis coordinateur de l'Association nationale des cinémas itinérants (Anci). Cette dernière a mené une étude (en partenariat avec Le ministère de la Culture, le Centre national du cinéma et de l'image animée et l'Agence nationale de la cohésion et des territoires) qui témoigne de l'importance de ces équipements

culturels pour les territoires ruraux. Elle révèle notamment que pour 73,5 % du public, majoritairement féminin et retraité, une projection proche du domicile est un attrait déterminant. D'ailleurs, 26,7 % d'entre eux s'y rendent à pied (contre 11 % pour le public de tous les cinémas). Ce qu'ils apprécient dans le cinéma itinérant ? L'accueil (99,6 %), la convivialité (96,2 %), la programmation variée (90,6 %) et l'échange avec les autres personnes (71,6 %). Près de la moitié des spectateurs interrogés déclarent s'y rendre au moins une fois par mois.

Site : www.cinema-itinerant.org

RÉSEAUX

LA FIBRE POUR TOUS ET PARTOUT

En 2013, le Gouvernement lançait un Plan France Très Haut Débit doté de 3,57 milliards d'euros, destinés à développer les infrastructures numériques. Sept ans plus tard, où en est-on ? À l'occasion d'une campagne de communication sur l'accès au Très Haut Débit, il indique que 25,6 millions de foyers et entreprises sont desservis par un réseau en fibre optique et que les deux-tiers accèdent au Très Haut Débit, toutes technologies confondues. En tête au niveau européen,

l'ambition affichée par la France est maintenant de généraliser la fibre optique jusqu'à l'abonné sur tout le territoire d'ici fin 2025. En attendant, les entreprises et foyers qui doivent souscrire un abonnement à une solution non-filaire (THD radio, 4G fixe, satellite) faute de connexion numérique par la fibre ou l'ADSL, peuvent solliciter une aide de 150 €.

En savoir plus sur www.aménagement-numérique.gouv.fr



© Axel Puig

MONTAGNE **TOUT DOUX, LE TOURISME**

Le projet des « Sentiers des grandes itinérances », un parcours d'itinérance trans-jurassien qui sera doté d'aires de convivialité, de bivouacs et de chalets-refuges, est l'un des trente lauréats d'un premier appel à candidatures, achevé le 31 août, du plan Avenir Montagne. Doté de 650 millions d'euros, ce dernier soutient la construction d'un modèle touristique de montagne diversifié, résilient et durable. Les territoires sélectionnés bénéficient d'un financement de 60 000 €

par an pendant deux ans, d'un chef de projet chargé de suivre la conception et la mise en œuvre de l'initiative, d'un accompagnement méthodologique et d'un partage d'expériences entre territoires et massifs. Un second appel à candidatures pour la sélection de 30 autres territoires, se clôt le 15 décembre 2021.

Le dispositif : <https://bit.ly/3iXyZg1>

La liste des lauréats : <https://bit.ly/3FI66xY>

INGÉNIERIE RURALE **440 JEUNES DIPLÔMÉS SOUTIENNENT LES COMMUNES**

Agent chargé de l'urbanisme, coordinateur culturel, chargé de mission mobilité-environnement ou chargé d'urbanisme et d'aménagement, chargé de mission contrat local de santé... Voici le type d'offres que l'on peut trouver sur le site vta.anct.gouv.fr. Lancées en 2021 et soutenues dans le cadre de l'Agenda rural (voir page 12), ces missions de Volontariat territorial en administration (VTA) doivent permettre à des jeunes diplômés en ingénierie de projet de travailler

dans une collectivité rurale durant 12 à 18 mois. De leurs côtés, ces collectivités reçoivent une aide forfaitaire de 15 000 € euros pour chaque recrutement. 440 offres ont été déposées en 2021. Elles ont reçu 950 candidatures dont 250 validées, remplissant ainsi l'objectif visé par les pouvoirs publics pour la première année du dispositif.

Pour en savoir plus : <https://bit.ly/3iZgKGV>