

ESPERAL 45

Espérance en rural

Mobilité en rural ...

Mobilité durable ...



Le Relais : 23 rue des tirelles 45170 Chilleurs aux bois Tél : 02.38.32.91.63.

ACE – MRJC – CMR – Association Partage :

26 Le Pont de Pierre

45230 Sainte Geneviève des bois

Partage.association.free.fr

Tél : 02.38.92.69.39

loiret@mrjc.org

associationpartagegb@gmail.com

Edito : Mobilité... vous avez dit mobilité en rural

1945-1960 C'est l'après-guerre, on se déplace à pied, certains enfants faisaient 5 kilomètres à pied pour aller à l'école et autant le soir pour rentrer. Les familles avaient un vélo pour se déplacer dans un rayon de 10 kilomètres. Toutes les petites communes avaient ce qu'on appelle aujourd'hui les petits commerces de proximité. Les jeunes pouvaient avoir un vélo pour aller au bal le samedi soir. Dans les fermes, et il y en avait beaucoup il y avait la voiture à cheval pour aller au marché vendre les produits de la ferme et acheter le complément vital pour la semaine.

1960-1980 C'est l'explosion, la voiture entre dans la majorité des familles, le matériel motorisé entre dans les fermes les jeunes ont une mobylette (mobilité... mobylette) pour sortir le week end. Dans certaines communes il y a une salle de cinéma tenue par la paroisse avec une séance le samedi soir et une séance le dimanche après-midi, c'est le loisir hebdomadaire, mais les jeunes qui ont un moyen de transport motorisé commencent à s'approcher des grandes villes.

1980-2000 J'allais dire c'est le début de la marche arrière, tous les besoins que l'on s'est créés demandent des infrastructures avec de l'entretien ; dans le désir du toujours plus qui continue on ne peut plus satisfaire tout le monde, alors le rural est mis au second plan pour se tourner vers les villes qui deviendront des agglomérations ; les petites exploitations disparaissent la jeune génération se tourne, ou est obligée, d'aller travailler en ville. Les grandes surfaces ont anéanti les petits commerces qui étaient ceux qui nous ont fait vivre 50 ans plutôt.

2000-2025 80 ans ont passés nous sommes toujours avides du toujours plus, mais nous ne sommes plus maîtres à bord, la nature nous rappelle à l'ordre, il nous faut changer nos modes de vie si nous ne voulons pas détruire ce qui nous a été donné et ressortir nos ... Vélos. Voilà de quoi vous mettre en appétit pour lire le dossier important de ce numéro d'Espéral. Bonne lecture !

Jean Desante.

SOMMAIRE

Édito		Pages 2
Dossier :	Mobilités rurales, mobilités durables ...	Pages 3 à 8
	Mobilités partagées	Page 9
Témoignages :	Magalie Sautreuil, élue régionale	Pages 10, 11
	J.M. Richard : Parcours d'une famille	Pages 12, 13
On n'est pas tout seul :	J.M. Frossard les gens du voyage	Pages 14, 15
Vie des équipes :		
Partage	Evangile à domicile	Page 16
	Célébration	Page 17
	Café causettes	Page 18
	Assemblée Générale	Page 19
	Actu en mots	Page 20
MRJC	Le MRJC vous invite	Page 20
Eco geste	La voiture électrique	Page 21
Coup de cœur	En fanfare !	Pages 22, 23
Agenda		Page 24

Mobilité en rural... mobilité durable...

En avril 2024, le Secours Catholique a publié un rapport sur « **Territoires ruraux : en panne de mobilité** ». Ce travail collectif a associé deux autres associations : la Fédération des Usagers de la Bicyclette et Chrétiens dans le Monde Rural.



Le Secours Catholique est parti du constat que vivre en rural sans voiture est trop souvent synonyme de précarisation et d'isolement social. Cette situation est « *la conséquence de choix d'aménagement du territoire, depuis des décennies, qui ont rencontré une demande sociale au profit de la voiture individuelle et au détriment d'alternatives accessibles et efficaces, et qui ont abouti à l'allongement des distances à parcourir* ».

La mobilité en rural est aussi un enjeu écologique. Le transport est émetteur de gaz à effet de serre. La localisation des emplois et le manque transports en commun ont poussé les habitants des territoires ruraux à utiliser massivement la voiture individuelle. Pour le climat, pour la qualité de l'air et pour le pouvoir d'achat des habitants, les collectivités locales, les associations et les acteurs privés sont invités à proposer des alternatives pour se déplacer. Pour accéder à l'emploi, aux services de santé, d'enseignement, de loisirs, de commerces il faut trouver des solutions moins polluantes pour l'environnement et moins coûteuses pour les budgets.

Le rapport a été construit à partir des réalités vécues par les bénévoles du secours catholique et les personnes accompagnées. Les équipes de bénévoles militent pour « *une mobilité inclusive et durable* », respectueuse de la planète. Elles soutiennent le retour des services de proximité sur les territoires ruraux.

1) Pourquoi se déplace-t-on en milieu rural ?

La nécessité de se déplacer dans les territoires ruraux est liée essentiellement aux distances pour atteindre le lieu de travail, les écoles, les commerces d'alimentation et les services de santé. « *En 2019, chaque habitant des territoires ruraux a parcouru au quotidien 33 % de distance de plus que la moyenne des français* ».

Depuis la seconde guerre mondiale, la voiture individuelle a été privilégiée. Les investissements dans les infrastructures routières ont été favorisés au détriment des transports en communs. « *Le transport ferroviaire est passé de presque 60 % du transport de voyageurs en 1950 à seulement 9,2 % en 2016.* » Le vélo et la mobylette ont été utilisés par les ouvriers jusque dans les années 1960. Aujourd'hui, 94 % des ménages des zones rurales possèdent une voiture. Ce modèle de développement a entraîné la concentration des emplois autour des grandes agglomérations et la création de zones commerciales périphériques au détriment des services publics et petits commerces de proximité. « *En 2021, selon l'INSEE, plus de 21 000 communes ne disposent plus d'aucun commerce, soit 62 % d'entre elles contre 25 % en 1980* ».

Les distances à parcourir se sont allongées en raison de la désertification médicale, de la fermeture des écoles, des maternités, des banques et des services administratifs dans de nombreuses communes. « *Les trajets domicile-travail ont augmenté de 60 % en vingt ans en zone rurale* ». Les distances sont de plus en plus longues pour les besoins essentiels.

Les 11 millions de femmes qui vivent en territoires ruraux en France font face à des défis spécifiques : accès aux soins et aux droits, prévention des violences, éloignement des services de garde d'enfants, faire les courses, emmener les enfants à l'école ou à des activités périscolaires. « *Selon une étude d'UFC-Que Choisir, en 2021, près de 7 patientes sur 10 résidaient en désert médical en matière d'accès*

aux gynécologues à moins de 45 minutes de chez elles ». De plus, les territoires ruraux ont une offre d'emploi moins mixte que les territoires urbains.

Pour les personnes âgées, la perte d'autonomie implique l'impossibilité de conduire et perturbe leur vie sociale. « Selon le baromètre 2021 des Petits frères des Pauvres, 36 % des personnes âgées, soit 6,5 millions se sentent souvent seules ». Les situations qui déclenchent ce sentiment de solitude sont variées : absence de famille proche, exclusion numérique, peu de commerces et de services de proximité. Dans certains territoires très enclavés, les seniors dépendent uniquement des bénévoles d'associations pour se déplacer et accéder aux besoins essentiels : faire ses courses, aller à un rendez-vous médical.

2) Le système actuel ne permet pas de répondre aux besoins : dépendance à la voiture, peu de transport en commun, ...

Les problématiques de mobilité en milieu rural sont directement liées à celles de l'aménagement du territoire. Le développement de la route a mené à une contraction du réseau ferroviaire : « en 1920, 60 000 km de voies étaient exploités, en 2021, ce n'est plus que 18 000 km ». En revanche, « le réseau routier est l'un des plus denses et étendus en Europe avec une augmentation de 14,7 % entre 1995 et 2019 ». Cette expansion du réseau routier a soutenu l'étalement urbain qui a provoqué un accroissement des distances parcourues et par conséquent une dépendance croissante à la voiture et un enclavement et la désertification des territoires ruraux.

Une étude de 2019 montre que la France n'a pas une bonne qualité dans la desserte programmée des zones rurales. Depuis 10 ans, il y a une hausse des investissements publics pour les transports collectifs mais il n'est pas suffisant pour encourager son utilisation de façon significative, car l'offre est basée sur les déplacements domicile – école ou travail et est très faible en journée et le week-end. De plus, l'inter-modalité est peu performante et



complexe. En conclusion, les transports collectifs ne sont pas en mesure de supplanter la voiture.

Une Loi d'Orientation Mobilités (LOM) votée en 2019 qui a imposé à chaque intercommunalité de définir son Autorité Organisatrice de Mobilités (AOM), est lente à se déployer car il a peu de mise en place de solutions concrètes. En effet, pour se déployer, il faut une volonté des acteurs politiques et leur volonté de travailler ensemble. On constate un manque de coordination et de planification à long-terme. Des solutions isolées sont mises en place mais elles ne portent pas leur fruit car elles ne sont pas articulées avec d'autres du fait d'un diagnostic du territoire non partagé.

Une évolution des politiques de transport est en cours pour passer d'une expertise technique basée sur les infrastructures à une politique basée sur les besoins et l'impact des déplacements. En effet, pour changer durablement les modes de transport, il est nécessaire de penser à la fois les infrastructures et aussi la sensibilisation et l'accompagnement. Pour progresser, l'État devrait afficher un engagement clair pour la mobilité durable et remettre en cause l'hégémonie de la voiture.

Le sujet du financement de la mobilité est central. Aujourd'hui, les dépenses engagées pour les infrastructures de mobilité sont largement compensées par les recettes engendrées par la voiture individuelle, ce qui ne conduit pas à un changement radical des politiques de mobilité. Cependant, depuis 2019, la mobilité au quotidien en milieu rural est reconnue comme un axe des politiques de mobilité. Mais les financements sont difficiles puisqu'ils sont principalement assis sur le versement mobilité des entreprises de plus de 11 salariés qui sont quasi-absentes du paysage rural et l'organisation d'un service régulier de transport public qui ne peut exister dans les zones rurales. Le modèle économique actuel n'est donc pas viable pour financer la mobilité en rural.

De plus, les expérimentations qui ont vu le jour sont souvent financées par des appels à manifestation d'intérêt ou des appels à projets. Ces sources de financement sont de courte durée (2-3 ans) et malgré les résultats positifs des expérimentations, le financement n'en est pas pérenne.

3) Transformer les territoires pour une mobilité durable accessible à toutes et à tous.

Pour conclure cette étude les trois fédérations associées ont présenté 4 pistes de changement déclinées en 11 propositions concrètes :

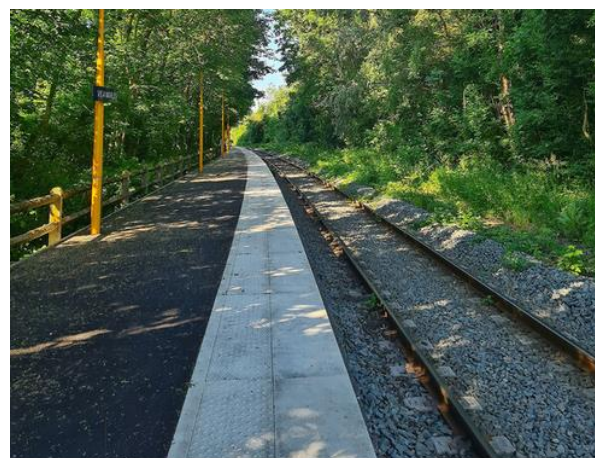
- **Une planification territoriale juste et équilibrée avec une offre minimale de transports et de services essentiels**

1 : Rendre obligatoires les Plans de mobilité simplifiés (PdMS) dans les territoires ruraux pour renforcer la planification de proximité et valoriser la participation citoyenne dans leur élaboration.

2 : Assurer un socle minimum de services de proximité (sédentaires ou itinérants) dans chaque bassin de vie avec des points physiques d'accès à ces services afin de retrouver une présence humaine et du personnel qualifié.

3 : Définir un niveau minimum de services de mobilité dans chaque bassin de mobilité définir dans chaque bassin de mobilité un temps maximum entre le point d'accès aux réseaux de transport en commun et cyclables structurants et l'habitant le plus éloigné, et des itinéraires qui offrent à minima un accès aux services essentiels (centres de santé, établissements scolaires, commerces alimentaires...) dans un temps maximum acceptable

4 : Rouvrir la possibilité pour les communautés de communes de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)



- **Développer une offre de mobilité adaptée aux territoires ruraux.**

5 : Développer des infrastructures et solutions de mobilité structurante et intermodale * au service des territoires ruraux. Rouvrir des gares et petites lignes de train là où c'est possible, entretenir le réseau existant, établir un moratoire sur leurs fermetures et soutenir le développement des innovations du type trains légers et très légers. Depuis 2015, plus de 1 100 km de lignes de desserte fine du territoire ont fermé et 40 % du réseau restant risque de fermer. Les lignes qui restent sont vieillissantes (36,7 ans en moyenne) et mal entretenues, ce qui affecte leur performance et donc leur attractivité, d'où une baisse de rentabilité et finalement des fermetures. Développer des réseaux de petits bus électriques dans les territoires ruraux les plus denses et les intégrer à des parcours intermodaux (vers le réseau ferroviaire ou les lignes de cars express

structurants). Un réseau de petit bus électriques articulé à ces lignes structurantes, peut utilement compléter l'offre dans l'objectif de relier les plus petits villages entre eux. La sécurisation des déplacements est le préalable au développement de la pratique du vélo et de la marche. Et c'est encore plus vrai pour les publics les plus vulnérables :

6 : Offrir un panel de solutions permettant un maillage plus fin des territoires et habitants les plus éloignés des réseaux structurants (problématique du dernier kilomètre). Développer les mobilités partagées, les mobilités actives, le transport à la demande et la mutualisation des différents modes de transports et des flottes de véhicules publics. Reconnaître l'apport des solutions de mobilité solidaire dans l'écosystème de la mobilité rurale et soutenir leur mise en œuvre. Inciter les constructeurs automobiles à produire des véhicules électriques légers à prix accessible et soutenir le développement du marché des véhicules intermédiaires

7 : Garantir l'accessibilité de ces services via un système unique de billetterie utilisable sur l'ensemble de l'offre de transports à l'échelle des régions, avec une tarification unifiée et solidaire.

- **Accompagner le changement de culture vers une mobilité plus inclusive et plus durable**

8 : Mieux accompagner les personnes pour leur permettre de connaître les solutions de mobilité disponibles et de pouvoir les utiliser. Mettre en place un guichet unique d'instruction des aides au changement de véhicule.

9 : Renforcer les capacités des acteurs territoriaux à diversifier l'offre de services de mobilité

10 : Développer la culture d'une autre mobilité sur les territoires à travers une communication grand public et une optimisation du mobilier urbain.

- **Mettre en place un système de financement pérenne adapté aux besoins des territoires ruraux**

11 : Sortir d'une logique d'appels à projet au profit d'un soutien financier régulier via un programme de financement décennal

Par ailleurs, le CESE estime à 36 millions d'euros par an pendant 10 ans le budget nécessaire pour que le plan d'aide de l'État dédié au retour des commerces dans les villages couvre les 30 000 communes rurales de France

Bien que l'heure semble être aux économies budgétaires (les coupes budgétaires du 22 février ont acté une baisse de 341 millions d'euros pour les infrastructures et services de transports), il est des investissements auxquels il serait plus coûteux encore de renoncer, au vu du coût prévisible des dérèglements climatiques. De plus, une partie des investissements qui vont vers le développement de la voiture et des infrastructures aéroportuaires pourraient être réorientés vers les transports en commun et les mobilités actives.



Les pistes de ressources mobilisables ne manquent pas pour le financement de la mobilité du quotidien, selon les études du Sénat et du Groupement des autorités responsables de transport (GART) : une nouvelle contribution des sociétés concessionnaires d'autoroutes, un fléchage d'une partie des recettes issues de la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE), du système européen des quotas d'émission (SEQE-UE) et de la taxe

carbone en France, une évolution du versement mobilité en le déplaçant et en l'élargissant aux transports non réguliers, et la création d'un mécanisme de solidarité territoriale sous la forme d'un fonds national ou régional de péréquation pour en faire bénéficier les collectivités n'y ayant pas accès. Les prélèvements sur les modes les plus polluants doivent servir à la mobilité de demain, en priorité dans les territoires les plus enclavés, dans une logique de solidarité territoriale et de justice sociale. D'après une étude de la DREES, seule une personne sur cinq vivant dans une commune rurale est favorable à une hausse de la taxe carbone sans contrepartie, mais deux sur trois le deviennent si cette hausse est accompagnée de la création de transports, d'emplois et de services de proximité dans les zones périphériques.

Le futur de la mobilité : vers une remise en cause du « toujours plus »

Après ce tour d'horizon sur les enjeux et les moyens de la mobilité en rural il reste à s'interroger sur ce besoin de mobilité qui continue à croître et que les progrès technologiques ne font qu'accélérer.

Dans un dossier paru en 2020 Yves Crozet, * Professeur émérite à Sciences Po Lyon détaille sa vision de l'avenir de la mobilité :

Au cours du XXe siècle, la mobilité des personnes a connu une progression fulgurante grâce à une baisse des coûts de transport. Mais compte tenu des impacts environnementaux négatifs des transports, la question de la durabilité du phénomène se pose. Il y a une centaine d'années, nos ancêtres franchissaient chaque jour, à pied, une distance moyenne de 4 ou 5 kilomètres. Aujourd'hui, avec le développement des transports motorisés – principalement l'automobile –, ce chiffre a été multiplié par 10, sans augmentation du temps passé dans les transports du fait de la hausse des vitesses.

Cette logique du « toujours plus » se poursuit grâce au transport aérien et à la grande vitesse ferroviaire. Mais cette tendance se heurte à des contraintes écologiques obligeant à infléchir, voire à transformer, les comportements. Il est donc nécessaire d'évaluer le caractère durable de la mobilité, aux deux sens du terme : peut-on, grâce au progrès technique, accroître indéfiniment la vitesse et les distances parcourues ? Et si oui, avec quels impacts environnementaux ?

Mobilité : une croissance durable ?

En vingt-huit ans, de 1990 à 2018, le trafic domestique motorisé de voyageurs (automobile, train, autocar, avion, etc.) a progressé de plus de 28 % en France, alors que la population n'a crû que de 15 % selon l'INSEE.



**Yves Crozet Professeur émérite à Sciences Po Lyon et chercheur au Laboratoire Aménagement Économie Transports (LAET). Les Cahiers français : documents d'actualité, 2020, L'urgence écologique*

En effet, il existe quatre façons de réduire les émissions de GES produites par le secteur des transports :

- **Organiser le report modal vers des modes de transport moins polluants,**
- **Accroître le taux de remplissage des transports,**
- **Diminuer les émissions unitaires des véhicules**
- **Réduire les trafics.**

Depuis les années 1990, dans l'UE comme en France, le report modal a été présenté comme la solution au problème climatique. Les résultats décevants de cette politique obligent maintenant la LOM (*Loi d'Orientation des Mobilités*) à se tourner vers deux autres leviers : le taux de remplissage (covoiturage et mobilité partagée) et la promotion des véhicules électriques. Mais compte tenu des limites du paradigme de la substitution, cela n'aura qu'un impact modéré sur les émissions de GES du transport. D'autant que, dans le même temps, le transport aérien, très dépendants des énergies fossiles, va poursuivre sa rapide croissance comme l'indique l'Association

internationale du transport aérien (IATA) : « Le nombre de passagers atteindra 8,2 milliards d'ici 2037 », (*rapport IATA, 25 novembre 2018*).

Reste alors le levier économique, consistant à remettre en cause la tendance séculaire à la baisse des coûts de la mobilité. Cela peut se faire par le biais de réglementations et de taxations dissuasives destinées explicitement à réduire les flux de personnes et de marchandises. Mais un tel scénario, n'est pas à l'agenda des politiques publiques. Il est donc fort probable que dans quelques années nous serons confrontés à un dilemme qui nous obligera à sortir de l'ambiguïté actuelle :

Ou bien nous engager dans une logique de réduction des trafics de voyageurs et de marchandises, ou bien admettre que notre dépendance aux énergies fossiles ne pourra pas être réduite dans les proportions attendues.

L'équipe de rédaction



La mobilité partagée Source : site Territoires en transition, 25 juillet 2024

Aujourd'hui, les transports représentent un tiers des émissions de CO₂ ; 75 % de l'énergie utilisé par nos voitures sert à transporter des sièges vides et 7 conducteurs sur 10 sont seuls dans leur voiture, nous avons donc un haut potentiel de mobilité partagée sur les déplacements quotidiens.

À l'heure où le changement climatique impose des défis pressants et où les transports représentent un tiers des émissions de gaz à effet de serre en France, la mobilité partagée, comme le covoiturage et l'autopartage, permet d'optimiser les trajets tout en réduisant leur impact environnemental. En mutualisant les moyens de transport, ces systèmes contribuent à diminuer le nombre de véhicules sur les routes, ce qui signifie moins d'embouteillage et moins de polluants nocifs pour la santé (oxyde d'azote...). Ces pratiques permettent également de renforcer le lien social au sein de la population d'un territoire.

Un service d'autopartage dans notre région : Source : site REMI Centre-Val de Loire

Pour répondre aux besoins de mobilité dans les territoires ruraux, la Région Centre-Val de Loire lance REMI+ Autopartage, un service de véhicules électriques disponibles en libre-service, pour tous. L'expérimentation, lancée en octobre, sera déployée sur 51 communautés de communes entre 2024 et 2025. Fonctionnement, accès, avantages : découvrez comment ça marche.

Attachée à répondre aux besoins de mobilité dans les territoires ruraux, la Région Centre-Val de Loire lance le service Rémi+ Autopartage. Le principe : des véhicules en libre-service, pratiques et abordables,

pouvant être empruntés sur une journée entière ou une demi-journée.

Pour développer ce service, la Région Centre-Val de Loire s'est appuyée sur ses délégataires de services publics de car REMI (Transdev et RATP Dev), qui ont conclu un partenariat avec l'opérateur d'autopartage CLEM.

L'expérimentation a commencé en octobre dans 6 Communautés de Communes :

C C de Fercher dans le Cher ; C C de Cœur de Beauce en Eure-et Loire ; C C Pays d'Argenton sur Creuse dans l'Indre ; C C Gâtine Racan en Indre-et-Loire ; C C Grand Chambord dans le Loir-et-Cher et la **C C Cléry Betz et Ouanne dans le Loiret** : mise en service depuis le 13 octobre à Château Renard (Rue des Peupliers, Super U) et à Courtenay (Place Honoré Combe).

Après un retour d'expérience, le dispositif sera étendu entre 2024 et 2025 aux 51 autres communautés de communes du Centre-Val de Loire. Le service, financé à 100 % par la Région Centre-Val de Loire, comprend :

- La mise à disposition de 2 véhicules électriques à vitesse automatique, modèle Peugeot E-208 ou Renault Zoé, avec une autonomie de 350 km,
- L'accès à deux bornes de charge.

Une expérience à découvrir dans notre Gâtinais !



Témoignage de Magali SAUTREUIL, élue au Conseil Régional, habitant Dordives et n'ayant pas le permis de conduire

Bonjour Magali, peux-tu présenter ?

Je suis conseillère régionale depuis 2021 pour un mandat jusqu'à 2028, c'est mon premier mandat et je suis engagée dans plusieurs associations et structures. J'habite le Loiret, à Dordives depuis 2011 et c'était un choix de venir m'y installer, en particulier pour sa proximité avec Paris. Je suis auto-entrepreneuse : je fais des visites guidées pour la communauté de communes des 4 vallées et je suis aussi en contrat à durée déterminée chez Gâtinais en transition. Je suis largement engagée dans des associations écologistes au niveau local et national. Pendant longtemps, j'ai été journaliste culturelle donc je suis habituée à beaucoup me déplacer.



Quels moyens de transport utilises-tu ?

Au début du mandat, je n'avais pas du tout de voiture. Aujourd'hui, j'ai une voiture sans permis que j'utilise pour les petits trajets (Montargis, Pithiviers ...) mais c'est tout à fait impossible pour les grands trajets (Orléans, Blois ...). Donc j'utilise le car pour aller à Orléans et le train pour Paris et autres villes de la région à partir d'Orléans. Certaines fois, il est plus confortable de passer par Paris pour rejoindre certaines villes de la région et aussi pour rentrer d'Orléans, en particulier le soir. Je marche beaucoup à pied : je considère que lorsqu'il y a moins d'1h de marche, ce n'est pas la peine de chercher un autre moyen de transport.

J'utilise aussi souvent le covoiturage soit par une plateforme (Blablacar), soit par d'autres élus.

Je déteste conduire. Je sais pourtant qu'il faudrait que je passe mon permis car dans mon domaine d'activité qui est la culture, il est souvent demandé d'avoir un permis B pour travailler. Mais comme j'arrive à m'en sortir sans, je ne suis pas très motivée. De plus, ne pas conduire me permet de faire autre chose. Même si je suis bloquée quelque part, comme j'ai mon ordinateur avec moi et la connexion avec mon téléphone, je peux travailler. Ce qui n'est pas le cas en voiture. Je crois que ce qui fait que je n'aime pas conduire est que lorsque l'on conduit, on ne fait que cela. Je trouve que c'est une perte de temps ! Je ne galère pas assez pour me motiver à passer le permis et j'ai vraiment l'impression que c'est une perte de temps.

Comment penses-tu tes trajets ? Quelles répercussions cela a-t-il sur ton organisation ?

Avant de penser mes trajets, j'organise mon agenda en tenant compte des temps de transport. Je limite mon emploi du temps et je n'enchaîne pas les représentations. De ce fait, je passe plus de temps sur place car je n'ai pas la contrainte d'un agenda serré. Je fais en sorte d'espacer les rendez-vous pour être à l'heure. Parfois, il m'arrive de ne pas pouvoir assister à la fin d'une réunion ou d'une plénière car le dernier bus à partir d'Orléans pour Montargis est à 19h30. Ça se décide souvent au dernier moment : cela dépend de la tournure de la réunion, si je dois prendre la parole, si on m'attend sur un sujet pour ne pas toujours faire peser mon absence sur les autres élus de mon groupe. C'est toujours un cas de conscience. Cela m'est déjà arrivé de dormir dans le bureau ou de trouver quelqu'un pour m'héberger.

Souvent, je sais comment je fais l'aller pour me rendre sur un lieu mais je ne sais pas comment se fera le retour. Cela demande de l'adaptation en permanence. Quand j'ai une incertitude sur le retour, j'essaie de ne rien prévoir après, sauf éventuellement une visio qui peut se faire de n'importe où. Mais il y a aussi des rendez-vous que je n'arrive pas à honorer.

Je connais par cœur la ligne de train pour Paris et la ligne de car pour Orléans. Donc je suis capable de m'adapter mais quand je ne connais pas les transports pour aller vers un lieu, je ne prends pas le risque de me retrouver coincer quelque part.

Au-delà des difficultés d'organisation, peux-tu nous partager des anecdotes, des joies vécues grâce à ces transports ?

Ce qui est sympa, ce sont les bonnes surprises : quand on est dans la galère (pour rentrer le plus souvent) et que j'ai la bonne surprise de quelqu'un me propose de me ramener, c'est une joie.

Finalement, je constate que les gens sont plutôt sympas et prêts à rendre service. Dernièrement, il y avait une interview que j'étais la seule à pouvoir faire, avec LCP (la chaîne parlementaire). Elle avait lieu à Arthenay : ils m'ont emmenée de la gare d'Orléans à Arthenay puis j'avais une réunion à Montargis avec les autres élus écologistes et le temps était compté pour rentrer, alors ils m'ont ramené à Montargis. Ce qui leur faisait un beau crochet sur leur route de retour vers Paris.

Cette organisation des transports me fait croiser des gens différents et permet des temps avec eux que je n'aurais pas autrement. Cela est particulièrement vrai pour le covoiturage où il y a souvent une ambiance agréable, mais aussi dans d'autres circonstances. Par exemple, j'avais dû aller dans le Loir et Cher dans une exploitation agricole assez excentrée, j'avais trouvé un covoiturage qui m'y emmenait très tôt le matin. J'ai fait une frayeur à l'agriculteur car je m'étais mise bien emmitouflée assise dans la hangar et quand il m'a vu dans son hangar il s'est posé la question de qui était là. Mais rapidement, il m'a proposé de venir me mettre au chaud et m'a offert un café.

Parfois je me trompe de gare. Par exemple à Vendôme, je suis arrivée à Vendôme TGV au lieu de Vendôme centre-ville. Donc j'ai commencé à marcher entre les 2 gares mais vu la distance, j'ai appelé un ami pour qu'il vienne me chercher pour être à l'heure. Là encore, la solidarité a fonctionné.

Comme depuis le début de mon mandat, je me suis toujours débrouillée. Maintenant, les gens savent que je ne suis pas véhiculé et ils pensent eux-mêmes à me proposer de me véhiculer. On m'a souvent demandé « veux-tu que je t'emmène ? ».

Quelles évolutions pour le transport vois-tu ou imagines-tu ?

L'étoile ferroviaire d'Orléans est en étude avec la possibilité qu'une ligne Orléans – Châteauneuf sur Loire – Gien voit le jour. Une ligne de train Orléans – Pithiviers - Paris pourrait elle-aussi revoir le jour. Pour la ligne Paris – Nevers via Montargis, Nogent, ... les horaires n'ont pas été repensés depuis que la ligne a été cédée à la région. Il n'y a presque pas de train le week-end et pendant la journée. Les horaires n'ont été pensés que pour aller travailler ou étudier. C'est le même constat pour les bus Montargis – Orléans. L'extension du pass Navigo à partir de septembre 2025 est une bonne chose pour les abonnés mensuels et hebdomadaires.

Globalement, les collectivités sont prêtes à injecter de l'argent dans les infrastructures routières dont les autoroutes, mais sont plus frileuses pour injecter dans les infrastructures ferroviaires. Le paysage ferroviaire est compliqué et morcelé en France. Le modèle mis souvent en avant est la Suisse où le réseau ferré est possédé par plusieurs entreprises familiales qui s'engagent pour qu'il n'y ait pas de rupture dans le réseau. Le train est une bonne solution mais il est très cadencé et il présente peu de souplesse.

Il y a aussi des habitudes à prendre pour proposer tous ses trajets en covoiturage et en particulier les trajets courts. Les gens ne sont pas forcément de mauvaise volonté mais ils n'y pensent pas, ce n'est pas dans leurs habitudes.

L'autopartage est une solution qui pourrait être développée : comment une voiture garée 8 heures sur un parking peut être utile à d'autres ? Ainsi que le transport à la demande ou des navettes associatives avec la mise en place de véhicules qui pourraient être financés par la publicité.

Propos recueillis par Anne

Mobilités : parcours d'une famille rurale

En trois générations, ça bouge beaucoup ! C'est le parcours d'une famille rurale du Loiret. En trois générations quelle profusion imprévisible durant la jeunesse de l'ancêtre.

Pierre est né en 1932, à la maison de famille, évidemment, où sa mère a accouché. Ses parents habitent un hameau. Là se trouve une école pour l'accueillir le temps venu. Enfant, il se rend au bourg pour visiter ses grands-parents retraités. N'oublions pas que ce vocable est sans doute impropre, car il n'y a pas encore de pension pour ceux qui ont quitté leur travail il s'y rend également pour le catéchisme paroissial. A 12 ans et demi, certificat d'études en poche, il se joint à son père pour la culture des champs. Pierre se souvient que son père venait le regarder et l'encourager lors de cette enfance d'apprentissage. Il aurait aimé un travail dans la mécanique, mais cette mobilité professionnelle ne lui est pas offerte. Son frère plus jeune, viendra compléter le groupe familial.

Quand Pierre épouse Marie-Thérèse, ils s'en vont habiter dans le bourg, là où des hectares supplémentaires permettront aux deux frères de disposer d'un espace cultivable, modeste qui leur permettra de conduire leurs enfants jusqu'en des formations supérieures au baccalauréat. Ses compétences en mécanique seront bien utiles pour entretenir le matériel agricole, évitant ainsi de devoir le renouveler trop souvent.

A 92 ans, Pierre réside encore dans sa maison du bourg, seul depuis le décès de son épouse voici une dizaine d'années. Il n'a quitté la commune que lors de la guerre d'Algérie, pour un service militaire de 28 mois. Mobilité bien réduite sur un périmètre que l'arrivée de l'automobile élargit en un rayon de 50 km. Lors de la retraite- l'achat d'un camping-car permet au couple de Pierre et Marie-Thérèse d'aller rejoindre leurs enfants dont l'époque a élargi l'espace. A la différence de ses parents, Pierre et Marie-Thérèse reçoivent une pension de la MSA, agrémentée de plusieurs sources distinctes dont une part liée au temps du service militaire.

Quatre enfants ont enrichi la famille et constitué la seconde génération. L'aînée, professionnelle de santé après une formation en zone de montagne, s'est mariée dans le Loiret (migration de 50 km.) Le second mécanicien de la poste travaillera à Paris, puis en Bourgogne. Avec son épouse, ils partiront prendre un camping en région bordelaise Lors de la revente du camping, ils resteront vivre dans cette région d'Aquitaine. La 3^e réside en région niçoise, dans les professions de santé elle aussi. Quant au dernier, pendant ses études supérieures, il ira faire le voyage du transsibérien, pour l'expérience de la découverte. Après son mariage, leur couple s'établit en Isère. C'est de là qu'il exercera sa profession informatique dans un service d'entreprise américaine implantée dans la région grenobloise. Lorsque la maison mère a rapatrié ses services aux USA, il continuera, une quinzaine d'années durant, dans la même entreprise, en télétravail, coopérant avec des collègues localisés en divers pays du monde. La cinquantaine arrivée, il change d'employeur et trouve un travail à proximité de leur résidence.

Cette seconde génération a donc élargi le périmètre de ses mobilités d'habitation. Mais aussi de mobilités professionnelles : aucun des quatre n'est resté dans l'agriculture, les quatre femmes (filles ou belles-filles) ont toutes choisi –pour un temps au moins- une profession de santé. En effet, la mobilité professionnelle s'est poursuivie au cours de leur existence, avec des changements de métier (vers le camping pour l'un, modifications dans le métier, changement d'entreprise pour d'autres)

Au début de ce 21^e siècle les petits enfants de Pierre élargissent encore les horizons familiaux. Plus d'agriculture, deux professionnels demeurent proches des métiers de santé (ergothérapeute, opticien).deux enseignantes, un mécanicien spécialisé dans l'entretien de matériels spécifiques, un cadre d'hôtellerie, un musicien intermittent du spectacle, une géomètre, un aviateur, un statisticien dans les produits bancaires... Chacun en un domaine que les autres ne perçoivent que bien partiellement.si différent de l'univers professionnel de leurs parents. Mobilité professionnelle assurément. Quant à l'espace, en ce printemps 2025, les deux couples jeunes résident dans le Loiret ; mais les hommes (entretien mécanique, et plus encore musicien d'orchestre) sont aussi itinérants pour le travail ; Les autres membres de cette génération ont des choix divers. Le plus jeune est encore domicilié avec les parents, une autre a pris un logement à Grasse assez proche du lieu de sa naissance. Léo 27 ans – encore en solo-a déjà résidé à Olivet, puis vers Rouen, actuellement en région parisienne, en fonction des aléas de ses recherches professionnelles. L'hôtelier a vécu plusieurs années au Kazakhstan, après des stages de formation en Russie d'avant la guerre. Actuellement au Japon, il peine à trouver un emploi. Des expériences qu'il voudrait initiatiques et formatrices.

Une petite plongée que tout lecteur peut faire à son échelle. Oui, les mobilités se constatent. Il en est encore bien d'autres formes, liées aux parcours affectifs. D'autres en parleront sans doute.

JMR.



Mobilité dans le monde du voyage. Quelles évolutions ?

Ce que nous appelons la communauté des gens du voyage regroupe différentes ethnies : Tsiganes, Sintis, Roms, Manouches, Gitans, Yéniches, toutes les communautés nomades partagent à peu près les mêmes conditions de vie malgré des origines diverses.

Aujourd'hui, cela fait 1000 ans que les premières arrivent en Europe. En France, les premiers Tsiganes sont aperçus vers 1419.

Pourquoi une telle mobilité pour ce peuple ?

Jugés indésirables, ils subissent des rejets et sont contraints de chercher tranquillité sur un autre lieu. Aujourd'hui, même si cela a changé, il n'en reste pas moins, toujours de la méfiance et pour beaucoup de nos concitoyens, le non-souhait de les voir habiter à côté de chez nous malgré les règlements qui ont évolué pour le stationnement et l'accès à un terrain constructible.

La roulotte tirée par un cheval fut pendant des siècles leur moyen de transport et de logement, qui soit dit en passant était très petit et imposait promiscuité parents-enfants. Le travail tournait essentiellement autour de la vannerie que les femmes vendaient.

Aujourd'hui, le monde a bien évolué, comme pour nous. Surtout côté confort. Maintenant les roulottes sont remplacées par des caravanes qu'ils appellent des campings, tractées par des véhicules qui demandent de la puissance ou par des fourgons qui leur permettent d'avoir un espace de vie supplémentaire : couchage, installation d'un lave-linge, ...

Dans le Loiret, beaucoup se sédentarisent principalement pour des raisons de scolarisation obligatoire des enfants (ce n'est pas tout à fait gagné mais l'illettrisme a beaucoup reculé). L'autre raison est qu'ils sont auto-entrepreneurs et il faut une adresse et rester sur place pour les chantiers. Les secteurs d'activité sont les espaces verts, le ramonage et quelques métiers du bâtiment. Il reste quelques vanniers et ferrailleurs mais leur vie est difficile. Sur leur terrain, ils construisent un local en dur pour les sanitaires, réfrigérateurs, lave-linge, etc. Certains construisent une maison, mais la caravane reste leur lieu de vie principal. De plus en plus, il y a un choix intermédiaire : l'achat d'un mobil-home. Dans tous les cas, il y a l'électricité, l'eau potable et l'assainissement.

Mais l'esprit voyage reste bien ancré : ils accrochent la caravane pour visiter la famille surtout quand il y a un deuil, un mariage ou tout autre évènement. Puis ce sont les pèlerinages auxquels ils participent : Lourdes, les Saintes Maries de la mer, Paray-le-Monial et des petits pèlerinages locaux comme par exemple celui de Nevers. Il a repris en 2024 où pendant une semaine, il y a des temps de prière, des messes et des partages.

Les jeunes ont la maîtrise des technologies nouvelles. Ce qui me dépanne bien pour mes célébrations.

Côté foi, ils ont une piété que j'appelle populaire. Nous les voyons peu dans nos églises mais ils peuvent y aller en semaine, mettre un cierge à Marie car elle est importante dans leur vie. C'est une Maman au sens très fort. Il n'y a pas de famille qui n'ait pas une statuette de la Vierge.

En tout cas, par le fait de les accompagner, je suis devenu en quelque sorte, moi aussi un voyageur ; d'autant plus, et c'est une joie, qu'il y a des demandes de baptême et de mariage. Bien évidemment la préparation aux sacrements est différente de nos paroisses mais je le reconnais, j'ai un bon accueil de la part des prêtres.

Jean-Marie FROISSARD, aumônier pour la Pastorale des Gens du Voyage

Prière

Je suis bohémien, un pauvre voyageur.
Ma caravane est mon monastère,
je fais de mon cœur le lieu de ma prière.
Je ne possède pas d'habits élégants:
Dieu dit que le corps est plus beau
que le vêtement.
Je ne me soucie pas de la nourriture de demain:
le Notre Père demande le pain quotidien.
J'amasse pour mon âme une tirelire d'amour;
elle est à Dieu, elle sera ouverte un jour.
Mon cœur ne convoite pas de grands biens;
son gros appétit est d'aimer bien son prochain.
Ma roulotte est petite,
bien plus qu'une maisonnette:
mais toi, Seigneur,
tu n'avais pas où reposer ta tête.
Les policiers viennent souvent me contrôler.
je leur souris, Seigneur:
ces hommes font leur métier.
Je rempaille des chaises
et je vends des paniers.
Des gens moqueurs m'insultent avec grossièreté:
je veux T'aimer, Seigneur,
jusqu'à leur pardonner.
Dans le calme, la nuit tombe peu à peu.
Pour Te prier, Seigneur,
j'allume un petit feu.
Pieusement j'ouvre tes Évangiles.
Je goûte à ta paix comme une brebis docile.
Sois béni, Dieu d'Amour:
Je sais que tu m'aimes,
et que Tu m'aimeras toujours.



Évangile à Domicile

L'évangile à domicile cette année se focalise sur les écrits de Saint Jean. Deux créneaux d'horaires ont été proposés afin que chacun puisse participer ou d'après midi ou de soir selon ses possibilités. Les réunions chez un particulier ou encore au Pont de Pierre se déroulent dans une ambiance de bienveillance, d'écoute mutuelle et d'ouverture. Ainsi selon les connaissances, approches et expériences diverses nous avons pu échanger sur les sujets proposés afin d'enrichir nos réflexions individuelles. Les trois premières sessions ont portées sur l'appel des disciples, la mère de Jésus ou encore sur Jésus la vraie vigne. Les échanges ont été œcuméniques dans le sens le plus large. Au-delà des études formelles j'ai apprécié de pouvoir apprendre à mieux connaître des personnes de ma paroisse, mais aussi des personnes de d'autres paroisses plus éloignées. Certaines ont pu témoigner de leur cheminement de vie ou encore de leurs questionnements, voire même de quelques doutes. L'apport de chacun est toujours reçu avec gentillesse, discrétion et sympathie.

Katherine G



Au sein de l'Association Partage au Pont de Pierre, j'y ai trouvé une ambiance très chaleureuse, enclin d'un esprit de respect et de tolérance, ainsi qu'une saine simplicité dans les échanges entre les participants et les animatrices. L'ensemble des actions est coordonné par deux animatrices passionnées par leur fonction.

Nouvel Inscrit aux modules des « Évangiles à domicile », j'ai appris à apprécier ce type de rencontres, de dialogues. Les lectures commentées de l'Évangile selon Jean, sont devenues un important lien d'échange, ce qui m'apporte beaucoup. Je suis touché intérieurement par cette approche de l'Évangile. Ces liens qui se développent en moi, ainsi que les lectures commentées de l'Évangile, est un guide, un soutien très important à ma foi. Je redécouvre un « JÉSUS » que je n'avais pas su percevoir, ni développer. Ma foi est ma compagne de vie. Elle est discrète mais présente. Le groupe des participants, est devenu mon support essentiel, et cela m'aide intérieurement.

Je suis très heureux de m'être inséré dans ce groupe fort sympathique et riche intérieurement. J'aimerais dans les années à venir y participer plus activement. J'exprime toute ma gratitude aux deux animatrices, Anne et Rose-Anne de l'Association Partage de Pont de Pierre.

Michel D

Célébration Eucharistique du 9 février 2025 au Pont de Pierre



C'est avec joie que j'ai retrouvé le chemin du Pont de Pierre ce dimanche matin 9 février pour la célébration, préparée auparavant avec Claude, Francine, Jean et Anne.

Après avoir pris le temps d'un café ou de se dire bonjour, nous avons commencé la célébration dans la salle du bas.

Un décor filet, bateau, rivière, fait par Lysiane et Claude nous amenait rapidement sur le thème de l'évangile du jour, la pêche miraculeuse.

Après un temps d'accueil par Jean Sigot, nous nous sommes séparés en groupes de 5 à 6 personnes pour une demi-heure, le temps d'échanger sur trois questions que nous renvoyait le texte de Luc :

- **Comment on se pousse, se bouscule les uns les autres ?**

Se bousculer soi-même, se laisser bousculer par les autres. Ne pas se laisser décourager quand on nous dit qu'on n'y arrivera pas... prendre confiance en soi.

- **Comment je réagis quand je vois la grandeur de Dieu ?**

Crainte, peur de Simon devant le résultat de la pêche. C'est trop pour lui. Chercher le positif dans ce qui arrive, pas toujours simple et pourtant au milieu d'événements difficiles, on est surpris de la solidarité qui se met en place, de ce besoin de repartir, de continuer. S'appuyer sur la résurrection pour garder l'espérance ?

- **Que signifie « prendre des hommes » ?**

Le terme « prendre » nous interpelle, nous perturbe. Nous le voyons plus simplement comme une mission à aller vers... entrer en relation et annoncer une espérance. Ne pas imposer mais être modèle par ce que l'on est.

Dans notre groupe, les échanges ont été très riches et ont beaucoup porté sur l'actualité déroutante que nous vivons. Il nous faut plus que jamais ne pas rester seuls, ne pas céder devant le pessimisme général. Nous ressentons encore plus le besoin de relire à plusieurs ces événements sous le regard de Jésus-Christ.

Ce que j'aime dans ces célébrations au Pont de Pierre, c'est la simplicité de la rencontre : un temps d'accueil, un temps d'échanges, un temps de prière commune, et l'eucharistie. L'essentiel est là

Avec ceux et celles qui pouvaient rester, nous avons poursuivi la rencontre autour d'un repas. Fait réchauffer les plats apportés par les uns et les autres et dégusté des lentilles en entrée, des lentilles en plat principal, des lentilles sous plein de recettes différentes. Et oui, c'est l'hiver et la saison des lentilles. Mais au menu, il y avait surtout beaucoup de bonne humeur et le plaisir de se retrouver.



Marie-Jeanne V.

Café Causette

Ça fait maintenant un bon moment que ça dure ... le premier jeudi de chaque mois à 14h, un petit groupe se retrouve autour d'un café et de quelques gâteaux. L'odeur du café remplit la salle du Foyer-Club de Châtillon-Coligny, mis à notre disposition par la mairie que nous remercions chaleureusement. C'est le moment de l'échange des nouvelles, on partage, on s'écoute et puis, souvent, un sujet vient prendre le devant de la scène pour permettre d'échanger sur ses souvenirs, son vécu, son ressenti.



A un moment, quelqu'un propose : « Et si on jouait ? ». Alors place aux jeux de société. Il y a ceux qui aiment essayer de nouveaux jeux, ceux qui préfèrent rejouer aux mêmes. Un moment d'échange, un peu différent de la discussion mais toujours avec enthousiasme et dans le partage.

Nous avons décidé en ce début d'année 2025, de proposer le café causette à d'autres. Alors nous collons des affiches chez les commerçants et distribuons des flyers pour que d'autres puissent aussi sortir de la solitude et rejoindre le temps d'un après-midi un lieu fraternel et convivial.

Anne C

*Le café causette, c'est
comme une petite famille*

Le Café Causette, ça me fait sortir de ma solitude

*Au café causette, je
rencontre de
nouvelles personnes*

Le Café causette, ça
me permet de me promener

Café Causette



Venez partager un moment
convivial

Au foyer club de Chatillon-Coligny
de 14h à 17h les jeudis
9 janvier, 6 février, 6 mars, 3 avril,
1 mai, 5 juin 2025



Organisé par l'Association Partage, 26 le
Pont de Pierre, Ste Geneviève des Bois.
Renseignements au 06 71 33 15 18

Imprimé par nos soins - Ne pas jeter sur la voie publique



Assemblée Générale Association Partage le samedi 15 mars 2025

Il est à peine 8h30 samedi 15 mars 2025 que le parking devant la grande salle du Point de Pierre de remplit doucement. A 9h, après le mot d'accueil de Muriel, Daniel en tant que président ouvre l'assemblée générale et présente le rapport moral de l'association.



Puis à partir d'affiches préparées à l'avance, la constitution du rapport d'activités peut commencer. Un membre de chaque commission et de chaque activité régulière vient présenter devant tous, les réalisations 2024 et un écho de ce qui est vécu dans la commission ou l'activité : ce qui plaît aux participants et les changements qui ont eu lieu entre 2023 et 2024.

Présentation de la commission Spiritualité par Marie-Thérèse



Marie-Laure prend alors la parole pour présenter le rapport financier 2024 : ce qui peut être parfois difficile à comprendre devient clair grâce aux graphiques et aux tableaux synthétiques.

Après une pause, il est temps de passer maintenant à la « tempête de cerveau » pour imaginer les 50 ans de l'association Partage le week-end du 1^{er} mai 2026. Les idées fusent des 4 coins de la salle : « Faire la fête ! Une expo ? Et si on racontait l'histoire de l'association ? On pourrait faire un rallye dans le village ! Et pourquoi pas une pièce de théâtre ? » Une petite équipe se constitue pour piloter la préparation des 50 ans.

A l'issue de ce moment de création, c'est le moment de renouvellement des membres du Conseil d'Administration et des commissions. Puis c'est l'heure de la clôture de l'Assemblée Générale.



Un premier Conseil d'administration se réunit dans la foulée pour élire les membres du bureau : les membres du bureau sont reconduits dans leur mission et Jean vient grossir les rangs du bureau en prenant la mission de trésorier adjoint.

La journée se poursuit autour de l'apéritif puis d'un repas convivial où il est toujours agréable de découvrir les spécialités culinaires des un.es et des autres.

Actu en mots

L'IA : Comment nous sommes informés ?

Lors de l'atelier « l'actu en mots » du 5 février 2025, nous avons observé comment la presse nous informe sur l'intelligence artificielle (I.A.). Autour de cinq quotidiens, datés du même jour « Le Monde – Libération – La Croix – Humanité – Le Figaro », nous avons regardé chaque Une, les thèmes traités et la place de l'I.A. .



Chaque journal a une approche particulière et des sujets différents sont traités avec plus ou moins d'importance. Pour l'I.A., nous avons vu que le Monde traite ce sujet d'un point de vue plus technique. Libération et le Figaro s'attarde sur Deepseek, l'I.A. chinoise. S'interroge sur la mainmise de la Chine, la censure et son coût. Est-ce vraiment moins cher, est-ce que tous les coûts ont été pris en compte. Comment l'I.A. nous informe, et avec quelle objectivité. La Croix parle de ce thème sous l'angle de la philosophie, de la religion et de l'éthique. Quelle place va-t-elle prendre dans nos vies, ce qu'elle va modifier pour les humains, et comment la maîtriser pour qu'elle soit au service de l'Homme ?

La lecture des journaux permet d'approfondir le thème. D'autres sources d'information existent pour s'informer : réseaux sociaux, télévision, radio mais sont plus fugaces et moins approfondis. Comment se forger une opinion la plus objective possible ?

Anne Marie et Jean Pierre

Le MRJC vous invite !

Les 17 et 18 mai 2025, le MRJC Loiret vous invite aux **Petites Rurales** sur le thème de la fête au village. Cet événement se déroulera au Pont de Pierre. Le **samedi 17 à partir de 10 H** est destiné à la tranche d'âge 13-30, pensez à prévenir vos enfants et petits-enfants. Le **dimanche 18 de 11 H à 16 H** est intergénérationnel, pensez à prévenir vos parents et grands-parents. Au programme jeux et rencontres, ciné-débat sur les luttes féministes, barbecue, chansons et lancer de pantoufles à toutes berzingués.



Cet événement est un petit avant-goût des **Grandes Rurales**, le festival organisé tous les sept ans se déroulant cette fois-ci en Anjou du 11 au 14 juillet 2025. Un événement sur le thème de la fête au village ouvert à tous.tes, ami.e.s et allié.e.s du MRJC.

Si le cœur vous en dit, voici notre contact pour plus d'informations : loiret@mrjc.org Anaël et Loïse se feront un plaisir de vous en dire davantage sur les petites et grandes rurales.

Loïse

Eco geste : passer à la voiture électrique !



Pourquoi faire ce choix ?

La première raison avant tous calculs est un engagement pour diminuer notre empreinte carbone et les émissions de gaz polluants et de particules.

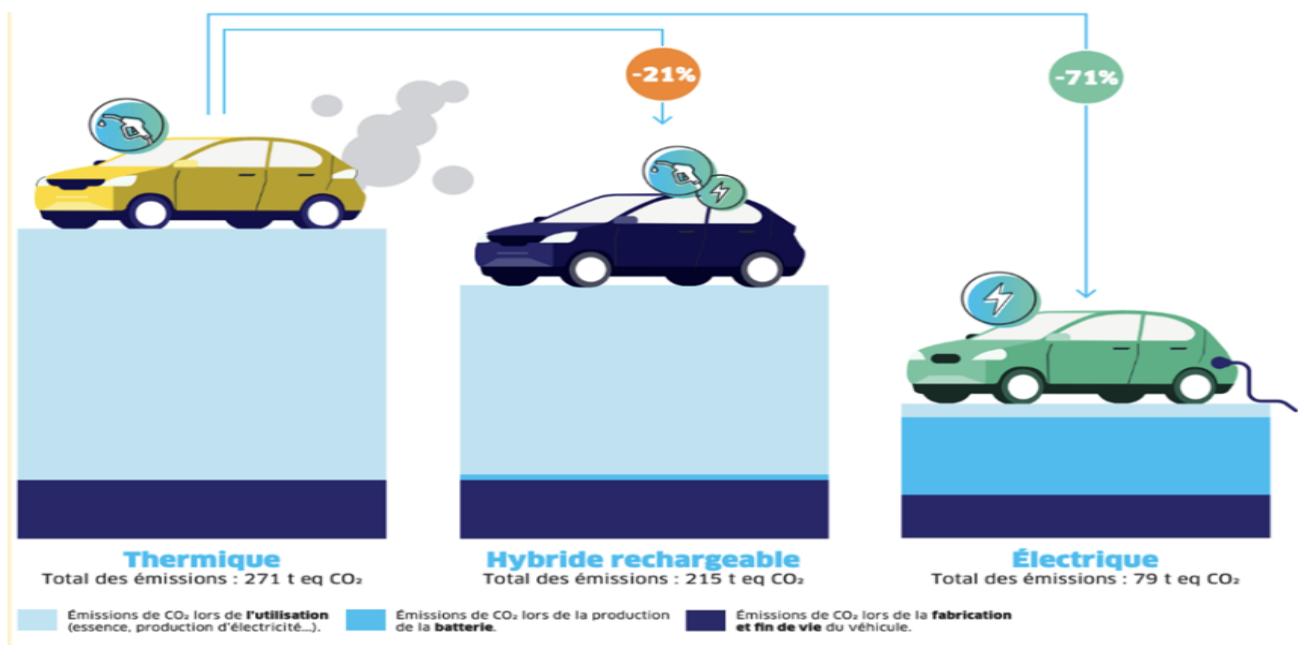
L'expérience du covid et la baisse (très relative !) de consommation d'énergie fossile due aux confinements successifs a fait naître l'espoir « d'un monde d'après ». On allait enfin en finir avec cette gabegie énergétique qui pourrit notre atmosphère. Mais la logique de la croissance a vite repris ses droits. Les kms parcourus en voiture individuelle continuent d'augmenter. Les transports aériens et maritimes explosent ... Que faire chacun à notre niveau ? Comme dans la légende du colibri nos efforts individuels semblent une goutte d'eau sur un incendie.

Nous avons quand même fait le choix de passer à la voiture électrique et d'installer des panneaux solaires. Les deux étant liés pour ne pas remplacer le pétrole par l'électricité des centrales nucléaires.

Nous avons aussi fait le choix de recharger uniquement à la maison en utilisant au maximum les panneaux solaires en direct. Notre consommation d'électricité annuelle n'a pas augmenté. Ce que la charge de la voiture prend sur le réseau EDF, principalement en hiver, est compensé par l'économie faite sur les autres usages tout au long de l'année.

Après 18 mois d'utilisation c'est une vraie satisfaction de rouler sans émettre du CO₂ mais une conclusion s'impose : la voiture électrique ne peut pas remplacer la voiture thermique. Ce n'est pas une surprise. A nous d'en faire une opportunité : l'obligation de devoir repenser complètement nos déplacements ! Nous allons moins vite et moins loin. Il est donc nécessaire de réfléchir les trajets à l'avance et de parfois trouver des alternatives à la voiture. Mais en contrepartie, nous prenons plus le temps : le temps de profiter des paysages que nous traversons, d'emprunter les petites routes plutôt que l'autoroute ou les routes nationales et parfois aussi de s'arrêter pour recharger, occasion de rencontres ou de discussions.

Daniel Bonneau



"En fanfare", film français d'Emmanuel COURCOL

Deux frères avec des cadres de vie si différents mais une passion qui rassemble et unie.

C'est avec grand plaisir que je vous parle de ce film : riche de rebondissements, d'émotion et d'humanité. Le réalisateur a travers son œuvre a su relater ce qui se vit au cœur des musiques de village.

Je fais partie de l'Alliance musicale de Triguères depuis de nombreuses d'année. C'est Gabrielle, notre fille, qui petite, a demandé à apprendre à jouer de la flûte traversière. Elle a commencé les cours au sein de l'alliance, à Triguères : cours d'instrument, cours de formation musicale... quelques mois après, s'ajoutent des répétitions avec les jeunes, entre débutants.

Ensuite elle intègre le groupe : les répétitions tous ensemble puis les sorties. Esteban, son frère intègre quelques années après avec le trombone. Lucie, la troisième de la fratrie jouait du piano, à 9 ans, elle a intégré le groupe avec des cymbalettes, pour ensuite jouer du saxophone et maintenant elle dirige en adjoint avec le chef. Avec Solène, notre quatrième, nous avons débuté en même temps, elle, à la trompette, moi d'abord aux cymbales puis à la clarinette. Elle alterne maintenant entre trompette et euphonium.

Pierre, mon conjoint, papa de nos quatre enfants nous a rejoints il y a un an. Ils sont plusieurs au sein du groupe à débiter avec la bannière, aux cymbales ou cymbalettes pour ensuite prendre un instrument plus complexe.

La musique de village, ce sont des personnes avec des niveaux très différents et c'est intergénérationnel. Actuellement, à Triguères, les participants vont de 14 à 73 ans: des lycéennes, des étudiants, des retraités, des entrepreneurs, des salariés avec des métiers bien différents mais la musique nous rassemble: nous jouons ensemble, et nous vivons de très nombreux événements ensemble.

Certains se sont mariés, certains ont malheureusement divorcés depuis... des naissances, des décès, des changements de travail : tous ces événements qui impactent les vies de chaque musicien sont également ressenti par le groupe. Quand on interprète un morceau, on entend chaque instrument. Alors, quand un musicien ne va pas bien cela s'entend, quand il est plein de joie et en pleine forme, cela s'entend, quand il est absent, cela s'entend: vous l'aurez compris les instruments en disent long. Nous partageons les anniversaires, les joies, les peines, la maladie et ses différentes évolutions... La musique demande un travail régulier, avec une écoute de chacun. Un bel apprentissage de la vie. Peu importe les ressources des uns ou des autres, l'alliance peut prêter un instrument.



Nous avons aussi la joie de partager régulièrement cette passion avec d'autres groupes de musique. Sur des fêtes de village, nous sommes parfois 2, 3, 4 voire 5 groupes de musique : on s'écoute et on joue tous ensemble. Ce sont de beaux moments. Nous partageons également, avec le jumelage franco-allemand Château-Renard / Metelen, un échange précieux : partage en musique, en jeux, en rencontres, des échanges interculturels ... des moments inoubliables.

Le film " En fanfare", relate toute cette vitalité, ces contrastes, les engouements, les difficultés. Tout le monde est accueilli, peu importe ses origines, son niveau musical.

Que la musique soit jouée dans un orchestre philharmonique ou dans une fanfare de village, elle rassemble des hommes et des femmes qui vivent et transmettent leurs émotions dans ce qu'ils interprètent.

Le réalisateur a souhaité qu'en avant-première de son film, les fanfares des villages, partout en France jouent dans les salles de cinéma. L'Alliance musicale de Triguères a joué en avant-première au cinéma du vox le dimanche 10 novembre 2024, dans une salle pleine. Dans de nombreuses salles de cinéma françaises, il en était de même, Montargis avec le Réveil de la Chaussée...

Depuis 1948, l'Alliance musicale de Triguères, mélange des gens et anime les villages : les fêtes populaires dans une salle mais le plus souvent dans les rues, et aussi les cérémonies officielles, en concerts, avec une chanteuse ... les idées ne manquent pas et chacun peut apporter de nouveaux projets. Nous sommes actuellement un peu plus de 25 musiciens.

Si vous allez voir le film, ce que je vous invite à faire et qu'après vous avez le désir de jouer de la musique avec d'autres alors n'hésitez pas sautez le pas, musicien amateur ou en devenir, venez vous faire plaisir. Vous verrez également le plaisir dans les yeux des spectateurs qui vous écoute.

Raphaëlle Bonneau



AGENDA- -avril mai juin juillet 2025

Dates	Activités	Horaires	Lieux	Organisateurs
Vendredi 4 avril	Temps de carême fraternel : témoignage de Jean Wamberg : le mouvement des sans terre et l'association ASSESOAR au Brésil	19 h repas 20 h soirée	Lombreuil	Eq CCFD TS Gâtinais
Samedi 5 avril	Rencontre du « café sourire » de Lorris avec l'équipe du Secours catholique et assemblée générale du CMR loiret	14 h 17 h	Lorris S salle Jeanne d'arc	CMR loiret
Samedi 5 avril	Atelier Couture, relooking, réparation, création..	14 h 18 h	Pont de Pierre*	Ass Partage
Samedi 5 avril	Actu en mots : échanges « un monde qui bouge » suivi d'un repas partagé pour ceux qui le désirent	18 h 30	Pont de Pierre*	Ass Partage
Sam 19 et dim 20 avril	Marche de Pâques	Nuit et matin	De Bellegarde à Noyers	Ass Partage MRJC - SGDF
Ve 25 avril	Club de lecture : vos livres préférés	15 h - 16h 30	Pont de Pierre*	Ass Partage
Jeudi 1 ^{er} mai	Café causerie : pour partager	14 h - 17h	Foyer club Châtillon	Ass Partage
Sa 17 et mai	MRJC « petites rurales » Jeunes	A partir de 10 H	Pont de Pierre*	MRJC
dim 18 mai	MRJC « petites rurales » intergénération	11 h 16 h		
Dim 25 mai	Rencontres inter-religieuses : échanges autour des fêtes et de leurs sens	9 h – 12 h	Pont de Pierre*	Ass Partage
Ve 30 mai	Club de lecture : vos livres préférés	15 h - 16h 30	Pont de Pierre*	Ass Partage
Jeudi 5 juin	Café causerie : pour partager	14 h - 17h	Foyer club Châtillon	Ass Partage
Samedi 5 juin	Actu en mots : échanges : suivi d'un repas partagé pour ceux qui le désirent	18 h 30	Pont de Pierre*	Ass Partage
Dim 22 juin	Célébration eucharistique en lien avec la paroisse de Chatillon-Nogent	À préciser	Pont de Pierre*	Ass Partage
Ve 27 juin	Club de lecture : vos livres préférés	15 h - 16h 30	Pont de Pierre*	Ass Partage
Sam 28 juin	Journée Alimentation : cuisinons ensemble et ateliers « Mangez bien » par Eglise Verte	9h30 - 16h	Pont de Pierre*	Ass Partage
Ve 11 juillet au lundi 14 juillet	Les grandes rurales : la fête au village : tables rondes, visites, Ateliers manuels, carnaval, fêtes foraines... Festival ouvert à tous		Chemillé en Anjou Dans le 49	MRJC national
Du 22 au 24 août	Festi rural : tables rondes, rencontres des acteurs locaux, théâtre, concert, célébration... Ouvert à tous		Le lioran Cantal	CMR national
* Locaux de l'association Partage – 26 le Pont de Pierre – 45 230 St Geneviève des Bois				