

Edito

Quand j'ai appris que la campagne d'année était sur la mobilité des jeunes ruraux, je me suis dit que je n'étais pas mal tombé. Originaire de Vannes, je suis parti à Tours (300km) pour l'IUT Carrières sociales le plus proche de chez moi qui ait accepté mon dossier. C'est alors la découverte du covoiturage ou les longs trajets en train les weekends, à une époque où il existait encore un train sans changement (feu Quimper-Lyon, maintenant je dois changer à Nantes et à Redon)

En poursuite d'études, j'avais le choix entre Reims et Poitiers ; heureusement, j'ai été pris à Poitiers ! Après avoir travaillé deux ans à Tours, je me décide à partir en Service Volontaire Européen en Italie pour 7 mois. Au retour, j'ai envie de travailler en tant qu'animateur et je suis « ultra-mobile » selon les critères de Pôle Emploi ; trop pour les potentiels employeurs qui me posent la question « Vous venez de Vannes ? C'est un peu loin, non ? Vous êtes sûr... » Au bout de 6 mois, j'abandonne. Je repars en Italie. A mon retour, un arrêt aux Rencontres Estivales Agricoles et me voilà permanent MRJC dans le Loiret... La mobilité, donc, je connais !

La (capacité de) mobilité est mise en avant de plus en plus. Erasmus, le SVE et tous les autres partenariats entre les universités sur des échanges d'étudiants. Une expérience à l'étranger devient presque un élément commun sur un CV, au risque d'exclure ceux qui ne peuvent se le permettre. Et puis finalement, la capacité de mobilité trop forte effraye aussi les employeurs (« il ne va pas rester... »). On demande le permis B pour entrer en école d'infirmière (du moins en Bretagne) : ma sœur a dû s'engager à passer son permis durant la première année ! Sa candidature a été mise en doute non par ses compétences mais par sa capacité à se déplacer. Drôle de critères.

En interrogeant certains jeunes présents à un inter-équipe – donc, des jeunes ruraux ! -, j'ai pu retenir deux idées fortes sur leur rapport à la mobilité :

- du fait de la distance et du temps de trajet, de nombreux jeunes sont internes.
- les jeunes connaissent / pratiquent le covoiturage : du fait du manque de transports en milieu rural, ils ont acquis une capacité à organiser/prévoir leurs déplacements.

Voici donc un numéro d'Espéral consacré à la question de la mobilité. La mobilité au sens large, pas lié seulement aux transports. Y sont développés les arguments du MRJC, ainsi que des expériences et témoignages glanés ici et là, qui sont là pour questionner nos rapports à la mobilité et ouvrir le débat.

Martial B.

LA MOBILITE

Qu'est-ce qui fait bouger les jeunes ? Migrations, voyages, délocalisations, déménagements, ... se déplacer fait partie de nos vies et de notre société. C'est autant une chance qu'une contrainte. Que ce soit pour faire des études, voir sa famille, ses amis, se rendre au travail, accéder aux loisirs, partir en vacances, l'Homme se déplace, c'est la condition première de sa liberté. Et pour autant, tout le monde n'a pas les mêmes possibilités d'accès au déplacement. En milieu rural particulièrement, les transports sont plus difficiles d'accès. Quels déplacements inventer, pour faire de la campagne un territoire dynamique ? Avec la fin annoncée des énergies fossiles, il est temps d'inventer des modes de déplacement alternatifs, moins polluants.

Nous ne sommes ni sociologues, ni géographes. Cependant, ces questions liées à la mobilité, nous les vivons au quotidien, de notre point de vue de jeunes ruraux, avec notre sensibilité, notre subjectivité aussi. Des initiatives naissent partout en France pour répondre à ces enjeux : éco-mobilité ; transports partagés, développement des services de proximité ou itinérants, ...

C'était le lancement de notre campagne d'année sur la mobilité. Tout au long de l'année, nous avons abordé ce thème sous différents formes, notamment les éco karts dans le Loiret. Cependant, nous ne nous sommes pas arrêtés à la seule question des déplacements. La mobilité, c'est aussi la mobilité financière ou comment permettre à l'argent de servir le local et non d'enrichir certains comptes dans des paradis fiscaux. La mobilité, c'est le voyage mais aussi l'immigration : des ateliers ont été proposés au festival sur les Roms. La mobilité vu sous l'angle de l'aménagement du territoire : penser un territoire qui répond aux besoins des personnes qui y vivent (écoles, commerces...). La mobilité et l'agriculture ; d'où viennent nos aliments ? les circuits courts et produits locaux présents dans les cantines et hôpitaux ? La mobilité au travail : à l'heure du chômage de masse, la mobilité dans l'entreprise est devenu obligatoire, jusqu'à où ? Qui dit mobilité, dit aussi énergie : où trouver notre énergie ? à quel prix ? Au festival, il y avait un atelier sur les territoires en transition, qui imagine un avenir sans pétrole.

Ce sont toutes ces questions qui ont guidé notre campagne d'actions et le festival. Nous ne souhaitons pas promouvoir les déplacements à tout prix, mais plutôt rechercher les conditions d'un équilibre entre une ouverture sur le monde et un endroit où se poser et être bien. Cet équilibre, nous allons le rechercher au regard de trois enjeux que nous avons repéré à travers la problématique de la mobilité :



L'enjeu du développement personnel : chaque personne doit avoir droit à la possibilité de construire son projet de vie.



L'enjeu du développement de territoires vivants et accueillants, où il fait bon vivre.



L'enjeu de la préservation de notre planète et de ses ressources. Quelle empreinte écologique ? Peut-on penser un aménagement durable du territoire ?

Après une année de réflexion, en équipe, ici ou là, entre nous, avec les habitants de nos villages ... Voici nos premières propositions pour répondre à ces trois enjeux, tout en élargissant la question de la mobilité à sa globalité! Ces propositions (et d'autres !) font parties du Manifeste sur la Mobilité, rédigé à l'occasion du Festival des Boussoles par le MRJC.

« Un nouveau modèle énergétique est à construire : réduire nos besoins énergétiques et développer des énergies diversifiées. (...) Une réduction des besoins en énergie est nécessaire. Il s'agit d'abord d'une question de bon sens. (...) Nos modes de vie ont abouti à de nombreux gaspillages qu'il s'agit désormais de résorber. Combien de déplacements pourraient être évités par du co-voiturage, par des systèmes économiques locaux ? La sobriété fera partie du changement.

(...) La solution qui consiste à dire « ne changeons rien sauf d'énergie ! » n'est pas une logique soutenable. Toute recherche de nouvelles énergies ne nous paraît pas juste et constructive quand elle est menée pour construire un modèle de masse. Qu'elle soit éolienne, solaire ou marine, l'énergie renouvelable nous paraît incontournable et nécessaire. Aussi, nous refusons toute utilisation de terres arables pour produire des énergies telles que les agro carburants. (...)

- Contre le gaspillage, le recyclage des huiles usagées !



« Rien ne se perd rien ne se crée. Tout se transforme » La maxime de Lavoisier est le slogan de l'association Roule ma Frite 87. Celle-ci est la toute dernière d'une longue série (et loin d'être terminée !) d'associations proposant des alternatives et des solutions pour le recyclage des huiles de friture : en effet, cette initiative s'inscrit dans un programme global et national réunissant divers Roule ma frite sur plusieurs territoires. Dans chaque cas, les principes de fonctionnement et les modes opératoires sont identiques. Elle était présente lors du Forum Sociale de la Mobilité du festival des Boussoles. Voici une description de leur action et de la raison de cet engagement :

« Soucieux de préserver notre environnement et de proposer une alternative aux politiques et aux pratiques actuelles de transports, nous avons décidé de nous engager sur la question des carburants et de la gestion des déchets.

Le concept de notre association loi 1901 repose sur un double constat : sur-quantité d'huile de friture usagée à gérer d'un côté et surproduction de gaz à effet de serre à réduire de l'autre. Nous allons transformer ce déchet en additif propre au carburant diesel et le distribuer sur le territoire de la Haute Vienne.

Roule ma frite 87 revalorise un déchet et s'inscrit comme acteur participatif du développement durable. Ce programme consiste à :

- privilégier, au niveau local, des alternatives propres et innovantes aux modes de transports classiques (travail sur les carburants).
- mènera des actions d'éducation à l'environnement auprès de différents publics, dans une démarche d'éducation populaire ;
- contribuer à un désengorgement des flux routiers en repensant la place de la voiture au quotidien (promotion du covoiturage).

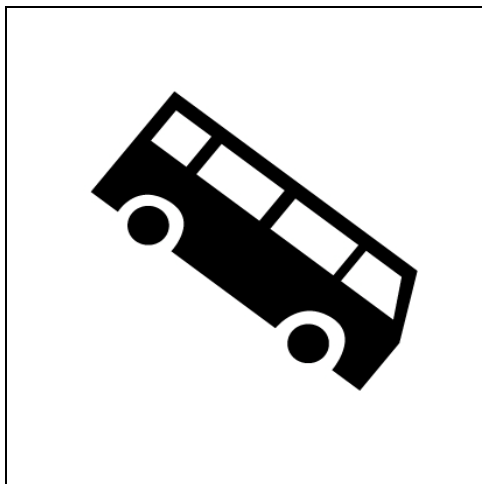
Adhérer à ce programme relève d'une démarche citoyenne. Il ne s'agit pas ici de profiter d'un carburant bon marché mais bien de s'investir directement et concrètement dans la lutte contre le réchauffement climatique.

Nous voulons rendre les territoires ruraux accueillants. (...) Les services publics, l'école, les commerces, l'agriculture et l'artisanat sont des moteurs de ce changement. **Relocaliser vers une économie de proximité.** (...) L'agriculture, les services, l'industrie, l'énergie doivent être relocalisés. Enclencher ce mouvement c'est aussi se réapproprier l'économie. En ces temps de crises financières, une économie démocratique, éthique et locale est à construire.

- Rencontre avec le maire de Ste Geneviève des Bois

Au cours de l'année dernière, j'ai été amené à rencontrer le Maire de Ste Geneviève des Bois, Mme Péot, notamment pour lui présenter nos actions. Cela a aussi été l'occasion de parler de mobilité et de ses conséquences sur un village de 1150 habitants. Voici les éléments que j'ai retenus. Ste Geneviève est un village assez étendu et surtout avec des hameaux collés au village voisin, et éloignés de 2 km du centre bourg !

La mobilité est une question centrale, surtout quand aujourd'hui, l'emploi n'est pas sur la commune. Elle me dit avoir beaucoup bataillé – 4 ans - pour permettre que les autocars Ulys



du département (ligne qui va à Montargis) s'arrête aussi dans le village et non pas seulement à Châtillon Coligny. La mairie propose aussi différents services, notamment une navette à la demande pour aller au marché le vendredi matin.

Selon elle, un village doit aussi avoir un minimum de services. Ces dernières années, les différents commerces du village ont fermés. La mairie avait soutenu une boulangerie, qui finalement n'a pas tenu. Elle a décidé donc de soutenir l'ouverture d'un dépôt de pain – épicerie, tenu par du personnel communal. C'est un service qui répond à un besoin et permet de maintenir une activité et une vie dans le centre bourg.

- Les Associations de Maintien d'une Agriculture Paysanne (AMAP).

L'AMAP naît de la rencontre d'un groupe de consommateurs, réunis autour de questionnements sur leur alimentation et auquel un supermarché ne répond pas (d'où vient ma nourriture, biologique, critères éthiques...) et d'un ou plusieurs producteurs prêts à entrer dans la démarche. L'AMAP c'est un contrat solidaire, basé sur un engagement financier des consommateurs, qui paient de manière régulière et sur de longue période permettant une sécurité financière pour le producteur. Ce système fonctionne donc sur le principe de la confiance et de la responsabilité du consommateur ; c'est une forme de circuit court de distribution.

On estime à 750 le nombre d'AMAP actuellement en France. Actuellement, la demande des consommateurs est plus forte que l'offre disponible : l'agriculture biologique est encore faible et dans certaines régions, elle a beaucoup de mal à s'imposer. Mais, il peut y avoir des

réticences de la part des agriculteurs même. Lors d'une visite d'expérience aux Rencontres Estivales Agricoles du MRJC, nous avons été chez un agriculteur biologique qui ne voulait pas des formes de circuits courts (magasin de producteurs, AMAP...) car cela lui demandait des compétences qu'il ne s'estimait pas avoir.

Au MRJC, nous soutenons les initiatives allant dans le sens des circuits courts, qui redonnent du sens à ce que nous mangeons, en cohérence avec nos territoires. Par exemple en camp, nous incitons à utiliser ce type de système. Le MRJC est aussi présent dans des réseaux agricoles. Ainsi, nous sommes administrateurs d'Initiatives Pour une Agriculture Citoyenne et Territoriale Centre (INPACT) qui regroupe les ARDEAR, l'AFOCG, Alter'énergies et le MRJC, qui promeut une agriculture locale, qui respecte les Hommes et la terre.



Le principe d'égalité dans les politiques d'aménagement du territoire doit être réaffirmé(...) en milieu rural plus qu'ailleurs, l'accès à l'emploi, aux loisirs, aux études est conditionné par la qualité de l'offre de transports collectifs ou individuels(...) La redéfinition de l'offre de transports ne pourra se faire sans changer notre rapport au temps, sans adapter nos rythmes de vie et nos exigences à de nouvelles pratiques. Des solutions solidaires et collectives sont à imaginer ! (...) Quelques exemples : des minibus mis à disposition des habitants pour faciliter et organiser un transport collectif communal vers les pôles



d'activités ; des initiatives autour de l'auto partage à tester et à améliorer. Nous souhaitons promouvoir et développer le vélo, à travers la création de pistes cyclables, l'amélioration de la signalétique pour ce moyen de transport. (...) Pourquoi ne pas offrir un vélo à l'entrée ou à la sortie du collège pour tous les élèves comme certaines collectivités le font avec des ordinateurs ?

Le permis de conduire reste un sésame pour l'autonomie des jeunes en milieu rural (...) l'instauration d'un prix variable en fonction du quotient familial pour réduire les inégalités, l'introduction du code de la route au sein du

système scolaire dans les lycées.

- **Projet de lignes d'autostop participatif - décembre 2010 – MRJC Limousin**

En partant du constat qu'il n'est pas facile pour les habitants de Felletin sans voiture (sans permis, coût de la voiture, coût de l'essence, impact écologique...) de se rendre dans des localités voisines (Aubusson par exemple), que l'offre ne suffit pas à répondre aux besoins (liaisons TER, coût des taxis), nous proposons d'étudier la possibilité de mettre en place une ligne de stop participatif. Il s'agirait de sécuriser et démocratiser le stop, en utilisant une pratique que d'autres communes ont testé : les auto-stoppeurs et conducteurs sont repérables grâce à un livret expliquant le concept (et/ou autocollant, à voir), les auto-stoppeurs manifestent leur bonne volonté en rémunérant symboliquement les conducteurs (0,05 cts/km), les arrêts sont marqués (abris bus par exemple) pour un confort de l'attente mais aussi communiquer sur les transports alternatifs à la voiture individuelle (horaires des liaisons TER, sites de covoiturage (trajets essentiellement longs ou réguliers), auto partage...). Ce projet d'autostop participatif n'est pas une fin en soi, il vise à favoriser tous ces autres modes de transports et à permettre une mobilité pour tous et respectueuse de la

planète. Actuellement nous envisageons de commencer par les lignes Faux la montagne/Aubusson et Bourganeuf/Aubusson.



- Un témoignage :

Claire, jeune volontaire en service civique en 2010 au MRJC Limousin, nous explique son rapport à la mobilité. Elle habite dans la Creuse, à Felletin sur le Plateau des Millevaches.

« Il me fallait un endroit desservi par des bus car je ne conduis pas. Devoir composer pour me déplacer a toujours été mon quotidien. En fait, c'est un autre rapport au temps. Si je suis en avance à une réunion parce que j'ai dû partir très tôt pour y être, et bien je fais autre chose avant, je vais me balader... Une fois tous les deux mois, mais pas plus, il m'arrive de me dire que les choses seraient plus simples si j'avais une voiture ! »

- Le prêt de mobylette à des demandeurs d'emploi

De nombreuses associations existent en France sur ce principe. Mob D'emploi 37 en un exemple parmi d'autres. L'association propose de louer pour un prix modique un deux roues (vélos ou scooters) afin de pouvoir se rendre à une formation ou à un travail. Ils sont assurés par l'association. Elle permet ainsi de passer outre le fait de ne pas avoir le permis (ou de l'avoir perdu), souvent sésame pour obtenir un emploi. Certaines associations construites sur ce système permettent à terme d'acquérir le véhicule. [<http://mobdemploi37.fr/home/>]



- Le train en milieu rural :

Un journaliste s'est essayé aux voyages sans voiture, afin de tester « la mobilité durable », voici un extrait de son expérience (article d'Olivier Razemon tiré du Monde du 13 septembre 2011).

« [...] Après quelques semaines à ce rythme, le constat est amer. En dehors des lignes desservies par un TGV, le voyageur au long cours trouve rarement son bonheur. Le réseau ferré, qui desservait dans les années 1930 l'ensemble des sous-préfectures et comptait, selon un site consacré à l'histoire du chemin de fer (Lignes-oubliees.com), « 62 000 km de voies dont 20 000 d'intérêt local », n'en propose plus que 29 000 aujourd'hui. Lorsqu'un train circule, ses horaires coïncident rarement avec ceux des autocars interurbains. Les renseignements sont difficiles à obtenir, l'affichage est souvent déficient.

Cherchez, par exemple, à quitter le département du Gers et ses mémorables confits de canard pour Toulouse, un dimanche d'été. La ville de Condom, à équidistance d'Agen (Lot-et-Garonne) et d'Auch (Gers), reliées à la Ville rose par le train, est équipée d'une boutique SNCF censée présenter « toutes les solutions de transport », a-t-on pu lire dans La Dépêche du Midi.

En cette fin d'été, une employée y délivre aimablement des renseignements. Un seul autocar circulera de Condom à Agen, mais à 20 h 30, un peu tard pour attraper un train. Une autre

ligne interurbaine relie Auch à Agen par Lectoure, 22 km plus à l'est, dans le même département. La dame aurait-elle l'obligeance de communiquer les horaires ? « Non, on n'a pas l'information. » Car Lectoure n'est pas Condom.»

En lisant cet article, me vient en tête des dizaines d'autres expériences personnelles. Mais plus que de s'arrêter à la question de l'existence ou non de lignes de train, il y a derrière aussi celle de la coordination des différents réseaux. Prendre un car puis un train, cela pourrait sembler logique que les horaires puissent le permettre ! Que l'on dispose de l'information en gare aussi (et vice versa). C'est dans ce sens que nous prôtons aussi une meilleure utilisation de l'existant, avec des correspondances ne fonctionnant pas seulement pour les TGV.

Tout l'enjeu consiste à réduire les mobilités néfastes pour les Hommes et la planète tout en développant celles qui sont sources d'épanouissement, de rencontres, de découvertes, de dépassement des préjugés. (...) **Dans ce monde tellement mobile, nous pensons qu'il faut réintroduire de la lenteur et des repères là où règnent la vitesse et l'instabilité. Reconsidérer notre rapport au temps, rompre avec le mouvement d'accélération, ralentir pour vivre mieux.**

Dans ce grand chamboulement notre rapport à la mobilité va forcément bouger ! Préparons-nous, et agissons dès maintenant ! »

Argenton sur Creuse, le 10 juillet 2011.



Image du Slow mob du MRJC réalisé à Argenton et appelant à ralentir !

Témoignage

Depuis août 2006, j'habite à 20 km au sud de Montargis, à Ste Geneviève des Bois, dans la partie privée de la maison associative du Pont de Pierre, lieu que connaissent beaucoup de lecteurs d'Esperal.

Je partage ce logement avec mes 2 filles, Carine et Emmanuella.

Salarié à la Chambre d'Agriculture du Loiret dans le service « environnement agronomie », j'étais basé à l'annexe de Montargis.

Début 2009, diverses raisons professionnelles m'ont amené à accepter une mutation au siège de la chambre d'agriculture à Orléans.

La distance aller-retour de mon lieu de travail est passée de 40 km à 160 km.

Je me suis donné une année pour réfléchir à plusieurs perspectives.

- Continuer à faire l'aller-retour quotidiennement avec tout ce que cela comporte en terme de coût et de fatigue,
- Envisager un déménagement dans la région d'Orléans.
- Ou autres solutions...

L'année 2009 a donc été une année de réflexion sur le thème de la mobilité, et aussi de discussion en Famille; le décès de Bernard Legroux a contribué à donner de la profondeur à cette réflexion.

Nous avons constaté que la maison du Pont de Pierre restait un point d'ancrage important pour la famille, de même que pour la vie sociale et associative dans le Gâtinais.

Début 2010, j'ai donc décidé de ne pas trancher entre Le Pont de Pierre et Orléans, et de trouver un « pied à terre » pas loin de mon lieu de travail pour la semaine.

J'ai choisi la « formule colocation » dans une maison à 10 km d'Orléans. Nous sommes actuellement 3 colocataires (tous quinquagénaires!), avec une possibilité d'un(e) 4ème (avis aux amateurs!!). A part les 4 chambres individuelles, toutes les autres pièces sont communes.

Orléans n'est pas très loin, mais suffisamment pour appréhender différentes questions posées par l'exigence de la mobilité :

- Qu'est ce qui est important pour ma vie ? Qu'est ce que je suis prêt à quitter?
- Dans le domaine de l'habitation, de quelle intimité (en terme d'espace) ai-je besoin au minimum?
- Jusqu'où suis-je prêt à vivre en collectivité?
- Comment vais-je financer mes choix? (ou mes non choix!!).

Pour moi, la situation actuelle n'est pas figée sur le long terme. Cette expérience est parfois un peu déroutante, mais aussi enrichissante par le questionnement sur ce que l'on a envie de faire de sa vie.

Jean-Marie H

C'était donc le dossier sur la mobilité composé du Manifeste de la Mobilité qui appelle à une réflexion globale sur notre comportement et aux choix que nous faisons, entre coupé de courts récits d'expériences, que pour certaines vous connaissez peut-être, ainsi que de présentation d'expériences et d'initiatives et du témoignage de Jean Marie sur comment il ressent cette mobilité. Il me semblait important de passer de la réflexion à l'action. J'espère que vous y aurez découvert de nouvelles choses. Tout ce qui est dit est à adapter à l'endroit où nous vivons, mais de nombreuses initiatives sont transposables ou à développer.

Le manifeste se finit par un appel à ralentir, tout du moins à reconsidérer notre rapport au temps. Jean Marie lui souligne le temps de la réflexion qu'il a pris pour faire le tour de la question. Ces deux phrases peuvent paraître à contre courant du monde dans lequel on vit. Un monde interconnecté où l'information circule en continue : les réseaux sociaux où l'on s'exprime à la minute près sur ce que l'on ressent ou ce que l'on est en train de vivre ; les chaînes d'informations en continues où un bandeau en bas de l'écran donnent des données à longueur de journée : a-t-on réellement le temps de traiter toutes ces flux continus d'informations ? Le TGV qui roule de plus en plus vite et est relié à internet, nous empêchant ainsi de nous déconnectés ...

Prendre son temps, prendre le temps de vivre semble vraiment à contre courant. Pour autant, prendre le temps, c'est prendre le temps de la rencontre. Cet été, j'ai fait quelques jours sur Le Die Tour, projet d'itinérance entre la France et l'Allemagne, en testant la mobilité et en découvrant le territoire. En Allemagne, nous avons fait 60 km en autostop en plus de 3h ! Pas très efficace, mais 7 voitures et autant de rencontres...

Prendre son temps, c'est aussi prendre le temps de regarder où l'on va. Et je crois que dans les mouvements d'Actions Catholiques comme au sein du réseau Pont de pierre – Le relais, c'est une pratique qui a donné du sens. Prendre son temps pour mieux repartir : c'est comme aller à Paris –image de l'hyper mobilité- en formation des permanents MRJC et, à l'ombre des bâtiments de la JOC où se déroulait la rencontre, faire une longue relecture de la première année de permanence, pour lancer la suite ...

Pour aller plus loin, petite biblio :

- Le manifeste intégral de la Mobilité du MRJC est disponible sur le site du MRJC : <http://www.mrjc.org/d421/Texte-politique-sur-la-mobilite.html>
- « Les transports, la planète et le citoyen », de Ludovic Bu, Marc Fontanès et Olivier Razemon. Ouvrage qui a servi à la construction du fond du Festival et qui, plus qu'une révolution, propose de viser une meilleure efficacité de l'existant (un exemplaire peut être emprunté à la permanence MRJC).
- Le numéro 406 de Transrural Initiatives sur la mobilité (nouvelle revue du MRJC ; disponible auprès du permanent)
- Un dossier du Réseau rural Français, le dossier thématique n°3 sept-oct 2011 sur la mobilité de la jeunesse (disponible en PDF au MRJC)
- La revue S!lence propose régulièrement des articles & initiatives allant dans ce sens, tout particulièrement le numéro de juin 2011 (n°391) intitulé « Après la Vélorution».
- « La galère du voyageur sans voiture » article d'Olivier Razemon dans Le Monde du 13/09/2011 (<http://www.lemonde.fr>)
- Le site de l'autostop participatif : <http://www.stopparticipatif.org>