

# RÉ- SOLUTIONS

POUR UN MONDE JUSTE  
ET FRATERNEL

SUPPLÉMENT AU JOURNAL MESSAGES N° 770 - MAI 2025



COMPRENDRE

## MOBILITÉ : VIVRE SANS VOITURE (?)

INNOVER

“TOURNONS LA PAGE”  
UN MOUVEMENT  
CITOYEN PANAFRICAIN

EXPLORER

« FEMMES ÂGÉES  
AU BORD DE L'ISOLEMENT »



Secours  
Catholique  
Caritas France

ENQUÊTE

## MOBILITÉ : VIVRE SANS VOITURE (?)

PAR DJAMILA OULD KHETTAB

Qu'il s'agisse d'aller au travail, chez le médecin ou de faire des courses, se déplacer ne va pas de soi pour des millions de Français habitant en zone rurale, où l'offre de transports en commun est insuffisante, voire inexistante, et souvent inadaptée aux besoins. Pour les personnes n'ayant pas les moyens de passer le permis de conduire, d'acquérir une voiture ou de remplacer un véhicule vieillissant, ou qui ne sont tout simplement plus en capacité de conduire, la situation peut même s'avérer inextricable. Dès lors, difficile d'échapper à la précarité ou d'en sortir. Comment enrayer cet engrenage ? Comment mettre fin à une dépendance structurelle à la voiture ? Dans les campagnes, acteurs associatifs et élus locaux se mobilisent et expérimentent des solutions de mobilité durables, inclusives et solidaires.

# COMPRENDRE





CHRISTOPHE HARGOUËZ / SCOF

▲ En milieu rural, la fréquence et les horaires de passage des transports publics sont souvent inadaptés aux besoins des usagers.

Il y a près de deux ans, Pauline a pris la clé des champs, quittant Toulouse pour la campagne poitevine à la recherche d'une « meilleure qualité de vie » et de « grands espaces verts ». Mais les contours du petit village de Blanzay, aux confins de la Vienne, où cette mère célibataire a élu domicile avec ses deux enfants, ont rapidement pris ceux d'un îlot isolé. « Je me sens bloquée », confie Pauline, auxiliaire en petite enfance, au chômage depuis son déménagement. « Si je ne retrouve pas vite un emploi, je vais tomber au RSA. » Il y a bien ce poste vacant à la rentrée prochaine dans une crèche située à Civray, « à dix minutes en voiture ». Mais Pauline ne possède pas de véhicule. *Quid du bus ?* « Inenvisageable. Les horaires ne correspondent pas. » Et le covoiturage ? « Je n'en ai pas trouvé. » Dans ces conditions, acquérir son propre véhicule est « juste vital », estime la jeune femme. Elle a d'abord essayé d'obtenir un microcrédit garanti par l'État. « Mais je suis

fichée à la Banque de France. Aucune banque partenaire n'accepte mon dossier. » Elle s'est ensuite tournée vers la Caisse d'allocations familiales (CAF) de la Vienne, qui propose des aides pour l'achat d'un véhicule afin de faciliter le retour à l'emploi. Mais les quatre garages solidaires conventionnés sont « saturés » et proposent rarement des véhicules équipés d'une boîte de vitesses automatique, les seuls que Pauline peut conduire. « Le permis boîte auto est plus rapide et moins cher à passer, lâche la néorurale de 31 ans. On a besoin d'un travail pour acheter une voiture. Mais ici, sans voiture, on ne peut pas travailler. C'est le serpent qui se mord la queue. »

Comme Pauline, près d'un Français sur deux souffre au quotidien d'une situation de "mobilité subie" caractérisée par une absence de choix entre plusieurs modes de transport et une forte dépendance à la voiture<sup>1</sup>. La faute, en grande partie, à une faible desserte des transports publics dont les heures et les fréquences de passage sont souvent inadaptées aux besoins, voire incompatibles avec des emplois précaires aux horaires hachés. L'accès aux arrêts de bus ou aux gares ferroviaires pose aussi un problème. Selon une étude de l'UFC-Que Choisir, environ 17 % des Français n'ont pas de transports en commun à moins de dix minutes à pied de leur domicile. Les départements les moins bien lotis sont les plus ruraux, en tête desquels figurent le Gers, le Lot et la Lozère, où plus de 60 % de la population ne dispose d'aucun

“  
**EN FRANCE**  
**88 % DES COMMUNES**  
**SONT RURALES**  
**ET ACCUEILLEN**  
**33 % DE LA POPULATION.**  
 ”

arrêt de transport en commun à moins de dix minutes de marche de chez elle. Et près de la moitié des villages de moins de 1 000 habitants sont situés dans des zones blanches,



## TÉMOIGNAGE

### « JE PEUX PERDRE MON EMPLOI À TOUT MOMENT »

**Surreprésentées dans les secteurs d'activité précaire, les femmes sont particulièrement touchées par les problèmes de mobilité. Latifa, femme de ménage à Aussillon, dans le Tarn, témoigne.**

J'ai passé deux ans au chômage parce que, sans voiture, j'ai dû refuser plusieurs jobs. La dernière fois, c'était dans une usine à 35 kilomètres de chez moi.

J'ai cherché du covoiturage dans l'entreprise mais je n'en ai pas trouvé et les bus ne correspondaient pas à mes horaires. J'ai essayé de faire un prêt auto, mon dossier a été rejeté. Je me suis sentie bloquée. Pour le travail, pour les courses, pour aller chez le médecin. Ici, on ne peut pas vivre sans voiture. Je suis tombée au RSA.

J'ai fini par trouver un poste d'agent d'entretien en intérim. On ne me confiait que des missions accessibles à pied. Je marchais tellement que je me suis fait une entorse. L'autre problème : ça faisait peu d'heures de travail, donc un petit salaire.

J'ai alors fait appel à Mobitarn, un service d'autopartage du Secours Catholique. J'ai pu louer pour pas grand-chose une voiture pendant trois mois. C'est là que j'ai pu signer mon CDI et décrocher plus d'heures de travail. Quand j'ai récupéré les clefs, je me suis sentie libre. Mais il a fallu rendre la voiture. J'ai alors perdu la moitié de mes missions.

Heureusement, quelques semaines après, ma fille m'a donné sa voiture, une Peugeot 206 de 2004. Mais elle a beaucoup de problèmes : j'ai changé la batterie pour 200 euros, je viens de faire réparer l'embrayage pour 1 067 euros. J'ai demandé au garagiste une facilité de paiement car je ne peux pas régler d'une traite. Il va falloir aussi changer le phare gauche.

Mon salaire fluctue entre 800 et 1 300 euros par mois en fonction de mes heures de travail. Je n'arrive pas à mettre de côté pour m'acheter une voiture en bon état. Tous les mois, je finis à découvert. Au lieu d'épargner, je dépense mon argent dans des réparations.

Un jour ou l'autre, la voiture va tomber en panne pour de bon. Ce jour-là, je serai vraiment handicapée. Ça me stresse de savoir que je peux perdre mon emploi à tout moment. ■

c'est-à-dire dépourvues de tout transport en commun.

« Sans voiture, à la campagne, vous ne faites rien », déplore Luc Maudet, maire des Vallées-de-la-Vanne, dans l'Yonne, et chargé des questions de mobilité à l'association Maires ruraux de France. À Blanzay, où vivent quelque 800 âmes, Pauline fait jouer la solidarité entre voisins pour s'en sortir. Elle sollicite aussi les chauffeurs de "Roulons solidaire", un service de transport solidaire déployé par le Secours Catholique dans le Poitou. Concrètement, un bénévole conduit une personne non motorisée à un rendez-vous et la ramène chez elle, moyennant un dédommagement de moins de 40 centimes par kilomètre. Autant de « solutions de dépannage » auxquelles Pauline a recours « le moins possible ». « Je ne veux pas abuser », confie cette mère de famille, qui fait l'impasse sur les loisirs et les sorties au parc avec ses enfants. « Heureusement, on a un jardin. Mais on en a vite fait le tour. » Devoir compter le moindre de ses déplacements « pèse sur le moral » et crée en elle « un sentiment désagréable de dépendance totale ».

La jeune femme se souvient de ce jour où une voisine l'a emmenée faire ses courses. « Comme d'habitude, j'avais préparé une liste d'achats. Mais à mon retour, je me suis rendu compte que la bouteille de gaz était vide. Il faut toujours tout anticiper. C'est épuisant. » Le déficit en transport public, combiné à une fragmentation des bassins de vie et d'emploi, a créé une « dépendance structurelle à la voiture en milieu rural », observe Aurore Flipo, chercheuse à l'université de Lyon. « Plus l'organisation spatiale est éclatée, plus la mobilité est nécessaire pour accéder à un certain nombre d'espaces, comme un lieu de travail, de formation ou de soins, analyse-t-elle. Dans les territoires ruraux, il y a eu une amplification du problème du fait d'une augmentation tendancielle des distances entre le domicile et les lieux nécessaires à la vie quotidienne. De nombreuses petites maternités, des bureaux de poste et des gares ferroviaires ont fermé avec l'idée qu'il faut désormais se rabattre sur les villes les plus proches, rappelle la »



CHRISTOPHE HARGOULLES / ASOOF

▲ Sans Roullons solidaires, un service de transport solidaire du Secours Catholique, Claudine ne sait pas comment elle pourrait se rendre à ses rendez-vous médicaux.

» sociologue. *Ce qui crée de nouveaux besoins de mobilité.* » Un chiffre reflète bien cette tendance : la population rurale active doit parcourir 4,4 kilomètres de plus qu'il y a vingt ans pour se rendre au travail, une hausse deux fois plus importante qu'au niveau national<sup>2</sup>.

Aurora Flipo met en garde contre un effet délétère sur la cohésion sociale : « *Tant que c'est aux individus de trouver des solutions de mobilité du fait d'une offre de transports collectifs peu attractive voire inexistante, on reste dans un système inégal car nous ne faisons pas tous face aux mêmes contraintes et ne disposons pas des mêmes ressources* ». D'autant que la voiture peut s'avérer un gouffre financier : flambée des prix à la pompe, coûts d'amortissement, frais d'entretien – notamment pour des véhicules vieillissants nécessitant des réparations importantes (cf. encadré p.17). Alors qu'en ville le transport représente une petite

part des dépenses des foyers, il constitue le premier poste de dépenses des ménages ruraux, atteignant jusqu'à 21 % de leur budget mensuel<sup>3</sup>.

Pour les personnes sans permis, sans véhicule, sans moyens suffisants pour payer les réparations ou le carburant, ou dans l'incapacité physique de conduire, « *la mobilité représente un obstacle pour éviter une situation de précarité ou en sortir* », explique Daphné

Chamard-Teirlinck, responsable Transition écologique juste au Secours Catholique. Environ 85 % des microcrédits accordés grâce au soutien de l'association servent à financer une solution

“

**LE TRANSPORT CONSTITUE LE PREMIER POSTE DE DÉPENSES DES MÉNAGES RURAUX.**

”

de mobilité (inscription à l'examen du permis de conduire, achat d'une voiture d'occasion en bon état...). C'est dire l'ampleur des besoins. Certains font face à des arbitrages difficiles : rogner sur des dépenses essentielles – l'alimentation, l'énergie ou le chauffage – pour pouvoir rester mobiles, ou restreindre

les déplacements, voire y renoncer. 40 % des Français déclarent ainsi avoir déjà annulé un rendez-vous (professionnel, familial, de santé, de loisirs) faute de moyen de locomotion<sup>4</sup>. « Lorsque j'ai dû arrêter de conduire parce que ma vue ne me le permettait plus, ça a été un traumatisme », confie Claudine, ancien professeur d'histoire-géographie de 83 ans, qui vit à Baraqueville, dans l'Aveyron. « Je me suis demandé comment j'allais faire. Surtout pour continuer à me soigner. » Les médecins spécialisés et les hôpitaux les plus proches se situent à Rodez, à environ 15 kilomètres de chez elle. « Mes trois enfants ne peuvent pas m'accompagner, ils vivent loin. Y aller en bus, c'est trop compliqué. Il peut y avoir du retard, ce qui risque de me faire rater un rendez-vous et avec les correspondances, ce n'est pas pratique pour les personnes à mobilité réduite », précise la retraitée, qui se remet d'une opération aux genoux. Grâce au bouche à oreille, elle a découvert "Allô ça roule", un autre service de transport solidaire du Secours Catholique, présent en Aveyron. « C'est beaucoup moins cher qu'un taxi et surtout les chauffeurs nous attendent. C'est plus rassurant. » Au fil des trajets, des liens se créent. Et même des amitiés. En route, « on discute, on fait connaissance et parfois on



CHRISTOPHE HARGOUËS / SCDF

garde contact », se réjouit Claudine, qui dit « sortir beaucoup moins qu'avant ». Pour répondre aux inégalités de déplacement et aux fractures territoriales, l'État mise sur une nouvelle organisation institutionnelle. Depuis l'entrée en vigueur de la loi d'orientation des mobilités, en 2021, les intercommunalités peuvent devenir Autorités organisatrices de mobilités (AOM) et exercer sur leur périmètre la compétence mobilité, réservée jusqu'alors aux régions. Autrement dit, elles peuvent désormais mettre en place des services réguliers de transport public et des solutions de mobilité partagée ou solidaire, comme le covoiturage ou le transport à la demande. Objectif : »

▲ **Mobitam, un service d'autopartage du Secours Catholique, offre une solution de mobilité solidaire à des personnes en précarité, contraintes de se rendre au travail en voiture.**

## FOCUS

### DES BUS SCOLAIRES OUVERTS À TOUS

Les 45 lignes de bus scolaires qui sillonnent les 54 communes de l'agglomération de Cognac, en Charente, sont ouvertes au grand public depuis la rentrée scolaire de septembre dernier. L'agglomération charentaise rejoint ainsi la liste des territoires ruraux qui autorisent l'accès au transport scolaire à tous les publics, sous réserve qu'il y ait des places disponibles dans le bus. Une façon d'optimiser les rotations et de répondre au déficit en transports collectifs. « L'avantage des bus

scolaires, c'est qu'ils maillent tout le territoire. Le moindre hameau est desservi », explique Juliette Grolée, chargée de mission mobilité à la communauté de communes du Clunisois, en Saône-et-Loire, où le transport scolaire est accessible à tout le monde. Autre avantage : « Les établissements scolaires se trouvent souvent à proximité de services administratifs ou de santé, ou d'une agence bancaire ou postale », fait remarquer Aurore Flippe, sociologue. Mais ce réseau de transport, « qui fonctionne

plutôt bien, malgré des difficultés de recrutement de chauffeurs », pourrait répondre encore mieux aux besoins de tous. « On pourrait imaginer que ces lignes de bus soient davantage utilisées en augmentant le nombre d'allers-retours dans la journée », suggère la sociologue. Les chauffeurs y trouveraient aussi leur compte : « Leur emploi du temps serait plus intéressant et leur salaire plus élevé. » Un investissement au « coût marginal », bien moins élevé que de créer intégralement une ligne de bus. ■

# COMPRENDRE

» apporter une réponse plus appropriée grâce à une connaissance plus fine des besoins. « *Les politiques publiques de mobilité étaient auparavant réparties entre différentes commissions : transport scolaire, action sociale, environnement... On aborde aujourd'hui les enjeux de la mobilité de manière transversale* », explique Juliette Grolée, chargée de mission mobilité à la communauté de communes du Clunisois, en Saône-et-Loire. Devenue Autorité organisatrice de mobilités, l'intercommunalité met en œuvre une « *nouvelle stratégie* » s'inscrivant dans une « *logique d'intermodalité* » : création d'une nouvelle ligne de bus connectée aux cars interurbains de la région « *pour renforcer le maillage* », achat d'un minibus électrique « *pour relancer le service de transport à la demande* », installation de nouvelles aires multimodales comprenant « *des abris vélo sécurisés, des aires de covoiturage, des arrêts d'auto-stop et des places de stationnement* », énumère Juliette Grolée. Ces projets, pensés « *en concertation avec des représentants des usagers, des associations et des employeurs* », qui verront le jour en 2025, sont financés en partie

**LE FONDS VERT NE PERMET PAS DE DÉVELOPPER ET DE PÉRENNISER DES SOLUTIONS PLUS AMBITIEUSES.**

par le Fonds vert, un dispositif créé en 2023 et destiné à financer la transition écologique des collectivités territoriales. Mais sous l'effet des coups de rabot budgétaires, son enveloppe est passée de presque 2,5 milliards à près de 1 milliard d'euros. Au risque de freiner ou d'arrêter de nombreux projets alors même qu'un grand

“

nombre d'intercommunalités sont déjà endettées et en sous-effectifs. « *Les questions de mobilité sont complexes et techniques. Il faut des agents formés pour les gérer* », explique Marie Huyghe, consultante et formatrice en mobilité. « *Or il n'y a pas assez d'ingénierie dans la plupart*

”

*des communautés de communes. C'est un engagement financier que beaucoup ne peuvent pas se permettre.* » « *Ce fonds est intéressant pour des solutions légères, mais il ne permet pas de développer et de pérenniser des solutions plus ambitieuses* », renchérit Daphné Chamard-Teirlinck, du Secours Catholique, pour laquelle il est préférable de « *sortir d'une logique d'appels à projets au profit d'un programme de mobilité sur dix ans* ».

Trouver des financements n'est pas le seul problème, observe Luc Maudet, de l'Association des maires ruraux de France. S'il salue des avancées parcellaires et localisées, qui reposent sur la proactivité de certains acteurs, l'édile regrette « *un manque de volonté politique dans l'ensemble. Le faible nombre de collectivités territoriales qui ont accepté de prendre en charge la compétence mobilité en est un signe* ». Sur son territoire, un exemple symbolise cette inertie politique : l'aménagement d'une voie ferrée désaffectée, s'étirant sur deux départements, deux régions et plusieurs intercommunalités, en voie verte pour accueillir marcheurs et cyclistes. « *C'est un vieux serpent de mer, s'exclame-t-il. Ça fait quinze ans qu'on fait mine de s'en occuper mais il ne se passe rien. On en est toujours à la phase d'étude du projet.* » Il ajoute : « *Un maire de village très investi peut se retrouver bloqué si*

► **Latifa a bénéficié du programme de prêt de véhicule du Secours Catholique du Tarn. Ce prêt lui a permis de stabiliser sa situation professionnelle et de garder son travail.**



CHRISTOPHE HARGOUËS / SCOF



CHRISTOPHE HARGOLIES / SCDF

*la communauté de communes ou les autres échelons administratifs ne suivent pas. »*

Accompagner les décideurs politiques vers un « *changement de représentations et de culture* » est donc nécessaire, estime Marie Huyghe. « *Prenons l'exemple des élus qui ont connu toute leur vie cette dépendance à la voiture et pour qui l'automobile serait synonyme de développement et de désenclavement. S'ils ne voient pas autre chose, par exemple des territoires dans lesquels se développent le covoiturage ou des modes actifs, ils ne vont pas imaginer que c'est possible.* » Organiser des rencontres entre pairs et des voyages d'étude dans des localités où des solutions de mobilité alternatives sont expérimentées peut aider à « *faire naître une volonté politique* », considère-t-elle.

Faciliter la mobilité des personnes pour accéder à des services publics toujours plus éloignés n'est toutefois pas souhaitable, soutient le Secours Catholique, qui plaide pour le maintien d'un socle minimum de services de proximité. « *Permettre à tous de pouvoir vivre à l'échelle de leur territoire est indispensable, tant d'un point de vue social qu'environnemental* », assure ainsi Daphné Chamard-Teirlinck. Dans un effort de rapprochement avec les usagers, l'État ouvre depuis cinq ans des Espaces France services là où les services publics ont disparu. Il met également en circu-

lation des bus France services, des guichets uniques itinérants, qui vont à la rencontre des usagers. Pour Daphné Chamard-Teirlinck, il s'agit d'une « *réponse intéressante mais insuffisante, car les plages d'ouverture de ces guichets sont parfois faibles et les agents d'accueil ne sont pas toujours en mesure de répondre à tous les besoins des usagers. L'État met un pansement sur des décisions de fermeture de services qu'il a lui-même prises* », regrette-t-elle. Pour Aurore Flipo, sociologue, « *assurer des services de proximité est important parce que c'est aussi cela qui fait vivre les territoires. Si tout le monde est tout le temps parti ailleurs, pour travailler, pour faire ses courses ou ses études, dans les villages, les liens risquent de se distendre, voire de disparaître.* » Et elle conclut : « *Si on reste dans un schéma de mobilité, on est dans une forme d'épuisement. Si on reste dans un schéma de mobilité inversée, on est dans une forme d'enfermement à domicile. Et si on ne favorise que les liens de proximité, on risque de vivre dans des îlots autarciques. Il faudrait articuler de manière équilibrée mobilité, mobilité inversée et proximité.* » ■

▲ « *Permettre à tous de pouvoir vivre à l'échelle de leur territoire est indispensable, tant d'un point de vue social qu'environnemental* », plaide Daphné Chamard-Teirlinck du Secours Catholique.

1 3<sup>e</sup> édition du Baromètre des mobilités quotidiennes de Wimoov, 2024  
 2 Insee, 2017  
 3 Insee, 2017  
 4 3<sup>e</sup> édition du Baromètre des mobilités quotidiennes de Wimoov, 2024

## L'ENTRETIEN

# « IL FAUT CRÉER DE L'INTERMODALITÉ EN MILIEU RURAL »

Quelles politiques publiques adopter pour mettre fin à la dépendance à la voiture des personnes vivant en milieu rural ? Quelles alternatives leur proposer ? Quid du financement ? Entretien avec Delphine Lingemann, députée Mouvement démocrate (MoDem) du Puy-de-Dôme.

PROPOS RECUEILLIS PAR **DJAMILA OULD KHETTAB**

## PARCOURS

### DELPHINE LINGEMANN

**1972**

Naît à Issoire, dans le Puy-de-Dôme.

**2020**

Élue au conseil municipal de Royat, chargée de l'environnement.

**2022**

Deviens députée de la 4<sup>e</sup> circonscription du Puy-de-Dôme.

**2025**

Rédige une proposition de loi visant à améliorer la mobilité des jeunes ruraux.

**Djamila Ould Khettab :** Des personnes vivant en milieu rural et ne possédant pas de voiture nous disent avoir déjà dû renoncer à un emploi, des soins médicaux ou des sorties culturelles faute d'un mode de transport collectif accessible. La précarité mobilité est-elle aujourd'hui bien prise en compte par les élus ?

**Delphine Lingemann :** On voit des initiatives fleurir un peu partout dans les campagnes pour pallier un manque d'offres de mobilité, mais elles ne sont pas structurées. Chaque élu fait à sa sauce et se débrouille comme il peut. Mais il est vrai que, dans beaucoup de territoires ruraux, les programmes de mobilité ne font pas une place suffisante aux transports en commun. Les administrés se sentent ainsi abandonnés. Ce n'est pas qu'un sentiment, c'est une réalité : être dépendant à la voiture, c'est être dépendant à un moyen de locomotion qui coûte cher en termes d'acquisition, d'entretien et même de réussite au permis de conduire. Plusieurs générations de politiques n'ont pas investi sur les territoires

ruraux comme elles l'auraient dû, créant ainsi des situations d'inégalités territoriales importantes. Il y a également un exode rural qui a amplifié ce mouvement et encouragé les décideurs politiques à investir davantage dans les centres urbains ou les métropoles au détriment des territoires ruraux.

La suppression en 2005 de la Délégation interministérielle à l'aménagement du territoire et à l'action régionale (Datar), qui organisait l'aménagement du territoire au niveau national, a contribué à ce désinvestissement dans les territoires ruraux, renforçant ainsi le sentiment d'abandon des personnes résidant dans ces territoires.

**D.O.K. :** Pourquoi est-il si difficile de sortir du système du tout-voiture ?



GAEEL KERBAOL / SCOP



Est-ce dû à un manque de volonté politique ?

**D.L. :** Un député doit être une courroie de transmission entre les territoires et le pouvoir central, mais il faut reconnaître que certains élus de la ruralité ont oublié cette mission. Nous avons besoin d'être davantage à l'écoute des problématiques du terrain pour pouvoir les changer ici, à l'Assemblée nationale.

Avec un groupe d'élus, nous portons une proposition de loi qui vise à faciliter les mobilités quotidiennes des jeunes qui choisissent de vivre et de s'épanouir dans des communes peu ou très peu denses. Cette loi permettra d'ajuster des dispositifs existants pour mieux prendre en compte les contraintes de mobilité des jeunes

ruraux. La mobilité est un enjeu crucial pour l'insertion professionnelle et sociale des jeunes en milieu rural. Les études montrent qu'aujourd'hui 38 % des jeunes ruraux

“  
**DANS BEAUCOUP DE TERRITOIRES RURAUX, LES PROGRAMMES DE MOBILITÉ NE FONT PAS UNE PLACE SUFFISANTE AUX TRANSPORTS EN COMMUN.**  
 ”

en recherche d'emploi disent avoir déjà renoncé à passer un entretien en raison de difficultés de déplacement, et que 30 % ont été empêchés de se rendre sur leur lieu d'études pour le même motif.

**D.O.K. :** De nombreuses communautés de communes, qui ont accepté de devenir Autorité organisatrice de mobilité (AOM) locale et d'exercer la compétence mobilité, c'est-à-dire d'organiser les déplacements sur leur périmètre, rencontrent des difficultés à mettre en place une offre de mobilité en raison d'un déficit en ressources internes. Comment les soutenir ?

**D.L. :** Le manque d'expertise et d'ingénierie en matière de mobilité à l'échelon local est effectivement un problème. Cela explique en partie pourquoi un nombre important d'intercommunalités n'ont pas souhaité devenir des Autorités organisatrices de mobilité (AOM) locales, laissant la compétence mobilité aux régions, comme prévu par la loi d'orientation des mobilités (LOM) entrée »

# COMPRENDRE



GABRIEL KERBAOL / SCDF

» en vigueur en 2019. Pourtant, plus on est proche du bassin de vie, plus on peut apporter des solutions fines et adaptées. Sur mon territoire, les intercommunalités sont de tailles différentes : il y a la grande métropole clermontoise, une autre grande agglomération et le reste sont des Établissements publics de coopération communale (EPCI) de plus petite taille. Ces derniers n'ont pas

les compétences en interne pour pouvoir développer une stratégie de mobilité inclusive et durable. On pourrait donc envisager de créer un pôle ressources qui servirait à mutualiser les moyens et les ressources humaines dans le cadre d'une coopération étroite entre la ville principale et les EPCI environnantes. On pourrait également encourager une meilleure collaboration entre les villes voisines les

plus importantes pour offrir une meilleure jonction et renforcer ainsi le maillage des transports collectifs.

Par ailleurs, je crois beaucoup aux Services express régionaux métropolitains (Serem), des projets locaux qui ont pour but d'améliorer la desserte entre une grande ville et une zone périurbaine en renforçant l'offre ferroviaire et en optimisant les interconnexions avec les autres modes de transport.

**D.O.K. :** Comment les zones rurales pourraient-elles en profiter ?

**D.L. :** En rouvrant des lignes ferroviaires et en augmentant les fréquences. Les infrastructures existent déjà, nous avons en France un réseau ferroviaire exceptionnel. Il pourrait absorber une partie des flux et réduire ainsi la dépendance à la voiture individuelle.

Sur mon territoire, nous étudions un plan pour rouvrir la ligne Clermont-Ferrand-Ussel, qui permettait autrefois de se rendre à une station de ski par le train. Aujourd'hui, les touristes y vont en voiture car il manque une liaison pour parcourir les 30 kilomètres entre la ville et la station de ski.

Je ne crois pas au tout-voiture comme je ne crois pas au tout-vélo électrique qui n'est pas adapté à tous les terrains, comme les régions montagneuses. Il faut créer de l'intermodalité en milieu rural, ce qui suppose certains aménagements comme l'installation d'un plus grand nombre de places de stationnement vélos et voitures à proximité des gares.

**D.O.K. :** Ces investissements sont-ils envisageables dans la conjoncture budgétaire actuelle ?

**D.L. :** Le gouvernement d'Élisabeth Borne avait promis une "nouvelle donne ferroviaire" en lançant un grand plan de développement de 100 milliards d'euros d'ici 2040. Il faut maintenant passer à la pratique : programmer des travaux et leur financement.

**D.O.K. :** Pour financer les politiques publiques locales, les intercommunalités ou les régions ayant la compétence mobilité peuvent bénéficier du "versement mobilité", une contribution des entreprises de plus de 11 salariés présentes sur un territoire. Quid des territoires moins dynamiques qui ne peuvent compter sur cette taxe ?

**D.L. :** Le "versement mobilité" tel qu'il est mis en œuvre aujourd'hui n'est pas satisfaisant. Les métropoles sont les lieux qui abritent le plus grand nombre d'entreprises, alors que ce n'est pas là où se trouve le plus grand besoin de mobilité puisque des solutions de mobilité y sont proposées, bien qu'elles puissent être améliorées. Aussi les salariés de ces entreprises, qui vivent en dehors du territoire de ces grandes villes, ne profitent pas nécessairement des solutions de mobilité inclusives ou solidaires financées par le versement mobilité.

Sur mon territoire, le problème du financement des transports collectifs ne se pose pas car plusieurs groupes y sont implantés. Mais au sud, dans le Cantal, il y a des territoires qui ne peuvent pas profiter de ce dispositif. Il leur est ainsi difficile de déployer des solutions de mobilité et de rompre avec la dépendance à la voiture individuelle. Il faut revoir le versement mobilité pour aller vers une

meilleure équité et une meilleure solidarité territoriale.

**D.O.K. :** Vous vous êtes prononcée en faveur de la loi pour le réemploi de véhicules au service de mobilités durables et solidaires, adoptée en mars 2024. Mais la prime à la conversion, anciennement prime à la casse, qui aidait les

“  
**JE NE CROIS PAS AU TOUT-VOITURE COMME JE NE CROIS PAS AU TOUT-VÉLO ÉLECTRIQUE.**  
”

Français à remplacer un vieux véhicule polluant par un modèle plus propre, est désormais supprimée. Cette décision porte un « coup dur » aux services d'autopartage, alertent des équipes du Secours Catholique, car moins de véhicules pourront être mis en location. Regrettez-vous ce rétropédalage ?

**D.L. :** Absolument ! Le gouvernement a décidé que cette mesure coûtait trop cher et a préféré faire machine arrière. C'est un choix politique que je regrette. La suppression de la prime à la conversion, décrétée en décembre dernier, anihile la loi sur le réemploi de véhicules en bon état destinés à la casse pour les faire louer à bas prix à des personnes en situation de précarité ou de vulnérabilité. Cette loi avait du sens, elle aurait pu aider à la marge des personnes en difficulté de mobilité en leur apportant une solution de dernier recours.

On peut attendre le projet de loi de finances rectificative, qui devrait

être débattu en juin, pour essayer de remettre le sujet sur la table. Mais étant donné les contraintes budgétaires auxquelles le pays fait face, il ne va pas être facile de défendre cette mesure.

**D.O.K. :** La mobilité soulève la question de l'accès aux services. Au lieu de contraindre les habitants des zones rurales à se déplacer, ne faut-il pas en faire davantage pour rapprocher les services des personnes ?

**D.L. :** Tout à fait ! Chaque citoyen a le droit d'avoir un même accès aux services publics, peu importe le lieu de son domicile. Mais l'éloignement géographique crée encore des situations d'inégalité en termes d'accès aux services de l'État.

Néanmoins, les maisons France services et les bus France services vont dans le bon sens. Il n'y avait rien il y a encore dix ans, des sous-préfectures fermaient. On revient de loin ! Les échos que j'ai des maisons France services et des permanences itinérantes sont plutôt positifs. Il y a dans l'ensemble un bon accompagnement des usagers : dans ces accueils physiques de proximité, on ne rencontre pas toujours des agents de la CAF, de la CPAM ou des Impôts, mais les agents d'accueil se renseignent et informent après coup les usagers sur des points précis. Par ailleurs, j'ai demandé la création d'une agence pour la rénovation du bâti rural. Nous avons de très beaux bourgs, mais ils sont à l'état d'abandon. Mieux coordonner les travaux de rénovation des anciennes bâtisses permettra de revitaliser ces villages et de répondre à la crise du logement en créant des logements conventionnés. ■

## COMPRENDRE



# OUGANDA, EN ROUE LIBRE

En Ouganda, comme ailleurs en Afrique subsaharienne, en l'absence de réseau de transport public, la population rurale ne peut compter que sur des solutions de mobilité informelles peu satisfaisantes, comme les mototaxis ou la marche à pied, pour avoir accès aux services sociaux de base.

PAR **DJAMILA OULD KHETTAB**

**A**u sud-est de l'Ouganda, depuis cinq ans, les malades ou les blessés peuvent être évacués gratuitement sur une civière surmontée d'un auvent protégeant du soleil ou de la pluie, tirée par un vélo électrique. Ces nouveaux engins complètent la flotte de vélos-ambulances déployée dans les régions rurales depuis 2018 par First Bicycle Information Organisation (Fabio), une organisation non gouvernementale locale. Dans un pays ne disposant que de rares

services ambulatoires, le vélo est « *une solution simple, adaptée au terrain, qui demande un coût d'acquisition et de maintenance bas et peu de logistique pour transporter des patients* », estime Jeremiah Brian Nkuutu, chargé de mission à Fabio. Cette solution s'est répandue en Afrique australe, comme en Angola, en Namibie et en Zambie.

Se déplacer pour accéder à des services sociaux de base constitue un défi dans les campagnes subsahariennes, où la densité démographique, d'équipements et de

### AVIS D'ACTEUR

**JULIEN ALLAIRE**, DIRECTEUR DES OPÉRATIONS INTERNATIONALES DE TRANSITEC, UN BUREAU D'ÉTUDES SPÉCIALISÉ DANS LES MOBILITÉS

## OFFRIR DU CHOIX

**E**n Europe, la dépendance à l'automobile s'est construite dans le temps et en lien avec des politiques d'aménagement du territoire, depuis les années 1950, qui rendaient moins attractif le réseau ferroviaire. Depuis les années 1990, l'enjeu est de sortir de l'automobilisme et de favoriser des comportements multimodaux. Les pays subsahariens sont encore loin du niveau de motorisation européen : il y a environ 500 voitures pour 1 000 habitants en France contre un rapport de 50 pour 1 000 dans la plupart des pays africains. L'accès au véhicule est générateur d'inégalités

sociales. Les plus aisés bénéficient d'un élargissement de leurs horizons et d'un développement plus rapide de leur activité. Les autres restent sur le bord de la route littéralement. Dans ce contexte, il faut offrir du choix à des habitants qui sont, pour les plus pauvres d'entre eux, contraints de couvrir de grandes distances à pied chaque jour. Mais aussi, il faut sécuriser davantage les axes routiers. Comme très peu de pays aménagent les bas-côtés, les piétons et les cyclistes doivent souvent emprunter la route bitumée, s'exposant à des risques d'accident.

Le vélo électrique a beaucoup d'avenir en Afrique. Il permet de transporter des charges lourdes et de parcourir des distances assez longues sans souffrir des dénivelés. Mais il est trop peu développé. Des programmes de soutien à l'accès au vélo électrique existent, mais à la marge. En abaissant les taxes douanières, en simplifiant l'accès au microcrédit pour acquérir un vélo et en favorisant la collectivisation de ces véhicules pour réduire les coûts et créer de l'entraide dans les villages, son usage pourrait se démocratiser. ■



## DES OUTILS POUR COMPRENDRE

### À LIRE

services est faible, observe Olivier Ninot, ingénieur de recherche au CNRS, spécialiste des transports en Afrique. « *Il faut parcourir de grandes distances pour trouver un médecin ou aller à l'école. Il n'y a pas toujours de système de ramassage scolaire, et rares sont les familles qui sont capables de payer un transport. Les écoliers marchent parfois plus d'une heure.* » La marche reste « *un mode de déplacement dominant* » dans cette région du monde dépourvue d'un réseau de transport public régulier permettant de relier les villages aux villes, renchérit Jérôme Lombard, directeur de recherches à l'Institut de recherche pour le développement (IRD). Mais en Ouganda, comme ailleurs en Afrique subsaharienne, de plus en plus de ruraux utilisent les minibus ou les mototaxis. C'est une offre de transport dérégulée, discontinue et axée sur la demande qui s'épanouit « *depuis les années 1980 et la mise en œuvre de politiques d'ajustement structurel* », précise le géographe. « *Les États se sont désengagés, laissant à la discrétion des acteurs privés la question du transport. Mais ces services de rabattement sont inégalement déployés et souvent motivés par l'appât du gain. Les politiques publiques de transport se limitent à densifier le réseau routier interne peu développé et à l'étendre aux frontières de leurs voisins.* » Le gouvernement ougandais a ainsi lancé plusieurs projets autoroutiers visant à stimuler les flux commerciaux extérieurs, le dernier étant la construction d'un tronçon de 56 kilomètres dans des régions proches du Kenya. Le déficit en infrastructures routières, combiné à la faiblesse des services de transport, se répercute sur les revenus des ménages, explique Olivier Ninot. « *Des agriculteurs, notamment ceux qui cultivent des produits fragiles ou périssables comme la mangue ou la banane, sont entravés dans le développement de leur exploitation parce qu'il leur est difficile d'acheminer leurs récoltes vers un marché dans des conditions acceptables et avec une fréquence suffisante. Car les routes ne sont pas en bon état, les distances sont trop grandes et les camions pour transporter les produits ne sont pas disponibles.* » ■



### Territoires ruraux : en panne de mobilité

Comment dépasser le système actuel de "tout-voiture", intenable tant sur le plan social et environnemental que sanitaire ? Dans ce rapport, le Secours Catholique plaide pour un changement de paradigme concernant la mobilité en milieu rural et pour des solutions de transport durables accessibles à toutes et tous. L'élaboration de ce rapport est le fruit d'un groupe de travail réuni par le Secours Catholique autour du thème de la mobilité en milieu rural. Il regroupe huit associations partenaires : la Fédération des usagers de la bicyclette (FUB), Chrétiens dans le monde rural (CMR), la Croix-Rouge française, Emmaüs France, le Réseau action climat (RAC), France nature environnement (NFE), la Fondation pour la nature et l'homme (FNH) et le Mouvement rural de la jeunesse chrétienne (MRJC).

### Baromètre des mobilités du quotidien

Dans cette troisième édition, parue en septembre 2024, Wimoow, association qui plaide pour une mobilité quotidienne accessible à tous, dresse le constat d'une aggravation de la précarité mobilité en France. Plus de 15 millions de personnes sont dans cette situation.

[barometremobilites-quotidien.org](http://barometremobilites-quotidien.org)



### Les mobilités en milieu rural

Le numéro de décembre 2024 de la revue trimestrielle *Pour* (249/250) est consacré aux enjeux de la mobilité en milieu rural.

[revuepour.fr/produit/les-mobilites-en-rural](http://revuepour.fr/produit/les-mobilites-en-rural)

### À ÉCOUTER

### Climat : faut-il changer de voiture pour réussir la transition ?

Dans cet épisode de "Chaleur humaine", un podcast du *Monde*, le journaliste Nabil Wakim interviewe Diane Strauss, directrice en France de l'ONG Transport et environnement, sur les alternatives à la voiture individuelle.

[podcasts.lemonde.fr/chaleur-humaine](http://podcasts.lemonde.fr/chaleur-humaine)