

SYNTHESE REFLEXION MOBILITE

**COMITÉ DES USAGERS CENTRE SOCIAL ET CULTUREL
CAUVALDOR**



SOMMAIRE

LE QUESTIONNAIRE

LES EXPOSITIONS

LES PROPOSITIONS

REFLEXION SUR LA MOBILITE

PRESENTATION

Le transport et les déplacements sont des enjeux importants et quotidiens pour chacun de nous : travail, études, courses, loisirs, santé,... .Aujourd'hui l'usage de la voiture particulière est largement dominant sur notre territoire. Toutefois, il est intéressant d'étudier des alternatives, des solutions plus pratiques, moins coûteuses ou/et encore plus écologiques.

Ainsi, l'amélioration des conditions de mobilité est un enjeu important pour les espaces ruraux. La faible densité démographique induit la nécessité de déplacements souvent plus longs pour accéder à un service, exercer une activité ou maintenir des liens sociaux. Toute une frange de la population, notamment parmi les personnes âgées, les jeunes, les femmes au foyer dont le ménage est équipé d'une seule automobile, les travailleurs saisonniers, voient leur mobilité handicapée par une inadéquation de l'offre de transport et par une sur-dépendance à l'égard de tiers disposant d'une voiture. Les obstacles à la mobilité de ces populations, sont souvent également associés à des difficultés d'accès aux soins, de l'isolement social ou encore à des problématiques de recherche d'emploi.

Depuis mars 2017, le comité d'usagers du centre social et culturel de CAUVALDOR à Biars sur Cère a décidé de mener un travail diversifié autour de cette questions : questionnaire, expositions, travail de recherche, rencontre d'associations...

OBJECTIFS

- Participer à une réflexion citoyenne (globale et nationale) partant du local
- Apporter des éléments/pistes de réflexion
- Identifier l'existant et le faire connaître/valoriser au sein de notre territoire
- Etre terrain d'innovation et d'expérimentation

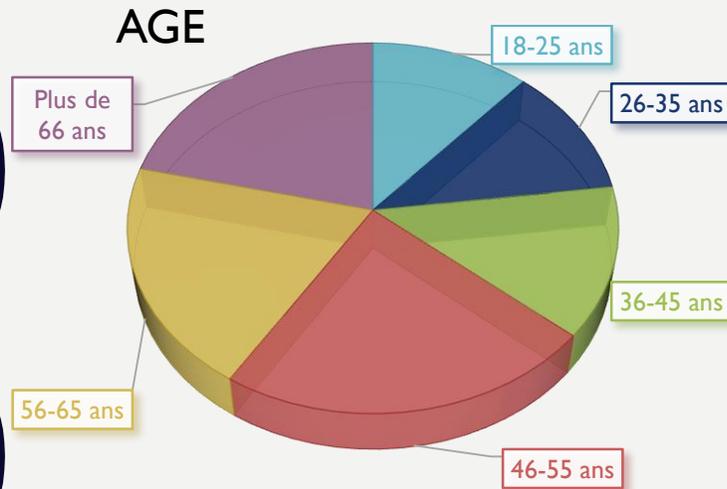
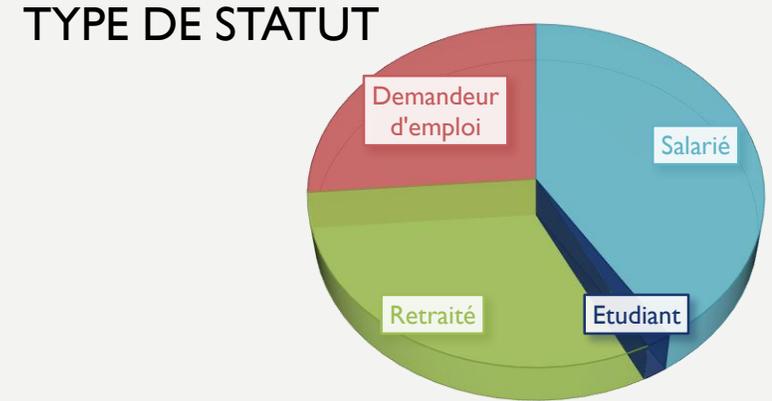
METHODOLOGIE

Le comité des usagers a décidé de mener un travail transversal, intergénérationnel et multi-dimensionnel autour de la question de la mobilité au travers à la fois d'un questionnaire, d'un travail artistique (exposition photos, cartes postales, création d'une carte d'un territoire,...) et de temps de recherches personnelles et collectives (participation aux assises départementales, à la conférence sur le tramway St-Céré/Biars, rencontre de l'association « Vivre ensemble durablement » à Ayen, ...).

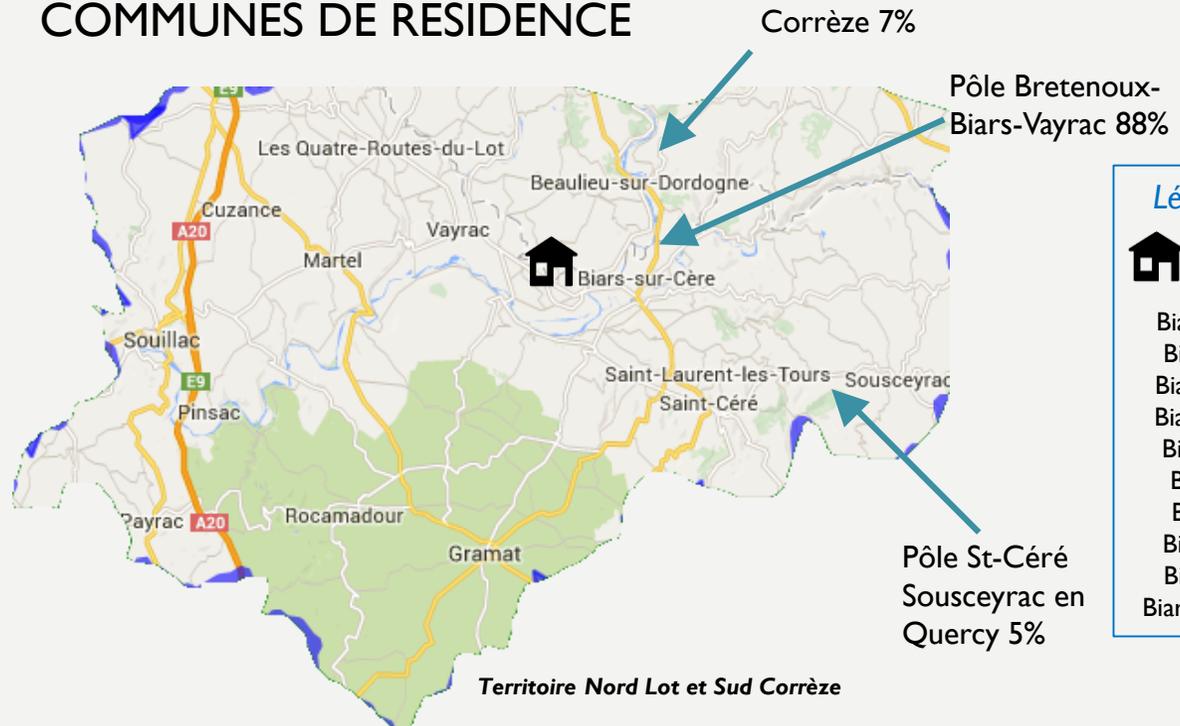
A decorative wavy line in shades of blue and white runs vertically along the left side of the page.

LE QUESTIONNAIRE

LES CARACTERISTIQUES DES REpondANTS



COMMUNES DE RESIDENCE

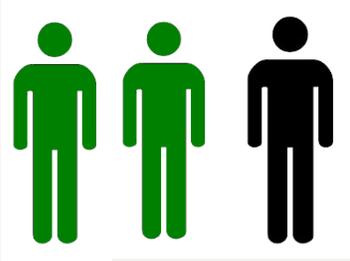


Légende informative

Centre social et culturel

- Biars-Bretenoux : 3kms
- Biars- Vayrac : 16 kms
- Biars- St-Céré : 12 Kms
- Biars- Beaulieu : 12 kms
- Biars-Gramat : 26 kms
- Biars-Figeac : 51 kms
- Biars- Brive : 47 kms
- Biars-Souillac : 41 kms
- Biars-Cahors : 84 kms
- Biars- Toulouse : 188 kms

LES CHIFFRES CLES



2 personnes sur 3 rencontrent des difficultés en terme de mobilité

Les freins à la mobilité ?



Pas ou peu d'offres



Distance domicile / emploi, vie quotidienne,...

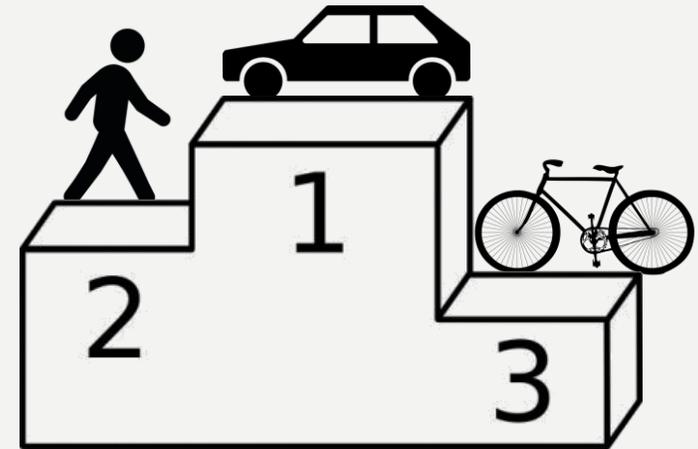


Des raisons financières



Appréhension

Les moyens de locomotion utilisés



Le train et le co-voiturage sont utilisés dans le cadre de la vie quotidienne (santé, loisirs,...) et pour les longues distances.



LES CHIFFRES CLES - SUITE

Les motifs des déplacements et les distances parcourues



EMPLOI : **Proximité** (Bretenoux/Biars, St-Céré, Beaulieu, Vayrac) + Brive
BASSIN D'EMPLOI LOCAL



VIE QUOTIDIENNE : **Proximité** pour les courses et les loisirs
Eloignement pour les questions de santé et de démarches administratives
(Brive la Gaillarde, Figeac, Gramat, Cahors...)

Attentes et besoins en terme de mobilité



Le co-voiturage : Le co-voiturage est utilisé par les personnes enquêtées majoritairement de manière exceptionnelle pour des longs trajets (Brive, Toulouse, Limoges, Cahors, Paris,...) et ce en premier lieu avec des amis. La question financière et la convivialité sont les 2 principaux avantages exprimés au co-voiturage. 72% des personnes interrogées sont prêtes à utiliser un système de co-voiturage local avec en majorité une demande d'être transporté.



Le Transport à la demande : Service demandé en majorité par les séniors, pour des trajets à la fois de proximité (Bretenoux, St-Céré) et des trajets plus éloignés (Figeac, Brive). Il est demandé un arrêt à domicile.



Transport scolaire « Lignes Lot'O Bus » : 95% des personnes interrogées n'utilisent pas les lignes Lot'O Bus. Durant le déroulement de l'entretien pour les personnes qui n'avaient pas la connaissance de l'existence de ces lignes, plus de 40% ont exprimé un intérêt pour les utiliser notamment pour des raisons de coût et de proximité. Parallèlement la question des horaires et des trajets sont des freins à l'utilisation de ce réseau.



Le vélo : La demande est essentiellement axée sur l'aménagement (des itinéraires et des parcs)

Aujourd'hui que se passe-t-il quand ...

Clément, Mathis et Noa habitent à Biars/Bretenoux et pratiquent le rugby. Ils doivent se rendre à l'entraînement le samedi matin à St-Céré



Co-voiturage = solidarité des « parents » qui ont un véhicule et qui sont disponibles

Malika qui habite à St-Céré et travaille à Biars chez Andros



Malika prend sa voiture comme près des 1600 salariés de cette entreprise

Marc – 20 ans a trouvé un CDD de 3 mois à 25kms de chez lui. Il habite chez ses parents et n'a pas de véhicule



Marc n'a pas de possibilité d'accès à un service de transport collectif, ni de location de véhicule et de se loger au plus près. Il est contraint de refuser la proposition d'embauche

Mireille – 74 ans habite à Belmont-Bretenoux doit passer des examens à Brive (soit à 50Kms) et a des appréhensions à conduire sur de longues distances



Mireille renonce à prendre son rdv et aux soins dont elle a besoin

Myriam habite à Bretenoux et n'a pas le permis. Elle a 2 enfants de 18 mois et 6 ans



Myriam amène son enfant à l'école et fait ses courses à pied dans un environnement peu sécurisé et inadapté pour une poussette (en bord d'une route passagère sans trottoir matérialisé)

Cette problématique de mobilité engendre des difficultés d'emploi, de santé, d'accès aux loisirs et aux services,...est ce une **fatalité** ?



LES EXPOSITIONS

Création de cartes routières « artistiques »

Pendant les vacances d'avril 2017, les ados de l'ALSH et certains membres du comité des usagers ont travaillé avec une plasticienne sur la création de 2 cartes routières (une du territoire et une du département). Ces cartes ont été complétées par les usagers qui ont marqué par le biais de ficelles de couleurs différentes leurs trajets quotidiens, réguliers et occasionnels afin de pouvoir faire ressortir certaines densités de réseaux routiers

Exposition « Les véhicules du Futur »

Pendant les vacances d'avril 2017, les ados de l'ALSH ont créé une exposition sur les véhicules du futur qui font à la fois référence à des recherches collectives et à l'imagination des jeunes

Exposition photos et cartes postales « Les véhicules anciens »

Les usagers du centre social et culturel ont été mobilisés autour d'une exposition photos et de cartes postales autour des véhicules anciens et des solutions de mobilité qui existaient.

NOS DEPLACEMENTS SUR LE TERRITOIRE



LES DÉPLACEMENTS

DANS

LE LOT



LES TRANSPORTS DU FUTUR

VUS PAR LES ADOS DE L'ALSH 11/15 ANS

CAUVALDOR

— AVRIL 2017 —





LES GABARRES

Au temps où la remontée au-delà de Cahors était impossible, on ne trouvait sur la première section du Lot que des embarcations grossièrement construites dont les maîtres de bateaux se défaisaient une fois arrivés à destination.

Jusqu'au milieu du 19^e siècle, les bateaux ont un fond très étroit et une partie supérieure très large. Ils ne peuvent porter une charge lourde qu'avec un fort tirant d'eau.

Ensuite, les bateaux à fond plat, solides et pontés, remplacèrent les précédents. Ils ne pouvaient dépasser 28 mètres de longueur, étant donné le gabarit des écluses.

En 1875, on dénombre 62 gabares et 6 "passe-cheval" (bateau servant à transporter les chevaux d'un côté à l'autre de la rivière) dans le département du Lot.

Les gabarriers

Toute une petite société vivait de la batellerie : les tireurs de gabare à la corde sur les chemins de halage et les marins formaient une classe intermédiaire dominée par les maîtres de bateaux, entrepreneurs possédant quelques embarcations. Aux escales ils couchaient à bord sous une bâche, ou dans des auberges de mariniers. Les travailleurs de la rivière ne consacraient qu'une partie de leur vie à cette tâche rude et aventureuse.

La tenue des matelots du Lot au 19^e siècle se composait d'une culotte de toile, d'une veste bleue et d'un chapeau en cuir bouilli.

Les maîtres de bateaux étaient le plus souvent propriétaire de 3 à 4 bateaux. Ils employaient les mariniers, salariés à la journée ou à l'année, et assumaient les autres frais.

Ceux du halage tout d'abord, à la remontée, il s'effectuait par les hommes ou les animaux de trait. Le plus souvent des chevaux et des bœufs accouplés tractent trois ou quatre bateaux, donc une circulation en convoi. En fonction de l'importance du chargement, il est nécessaire qu'il y ait deux ou cinq chevaux, ou bien deux ou quatre bœufs. Certains maîtres de bateaux gardent les animaux pendant tout le voyage et les font redescendre en bateau. D'autres relaient leurs animaux après un jour entier de traction.

Les gabarres, chargées et équipées, partaient avec, au minimum, trois à cinq hommes à bord, en plus des hommes d'équipage (d'un conducteur, de deux ou quatre rameurs).

A la descente, on naviguait à la rame et la remontée s'effectuait dans la majorité des cas à pied ou par bateau d'allège.

Le commerce

Les périodes de navigations jusqu'à Bordeaux s'étendaient d'octobre à juin et les mois de juillet, août et septembre étaient réservés aux travaux d'entretien et d'amélioration des écluses.

La descente

Selon les régions, à la descente, le fret se composait de minerais et de produits agricoles divers, de vins (Fronton, Gaillac, Cahors, vins de l'Aveyron, du Lot, du Brulhois, vins du haut pays...), de matériaux de construction, de produits métallurgiques et aussi de merrains qui sont des pièces de bois de chêne ou de châtaignier pour la confection des fûts, de bois de chauffage et de bois destiné à la charpenterie de marine.

La remonte

La remonte concernait des produits tels que le sel, les produits des colonies (épices, sucre, café...), le poisson séché et notamment la morue salée à l'origine de certaines recettes régionales comme la brandade Parmentier ou l'estouffade (ou l'estofinado en Aveyron). « Vers 1850, le transport fluvial sur gabare assurait 60 % des échanges de marchandises entre Puy l'Evêque et Bordeaux. »

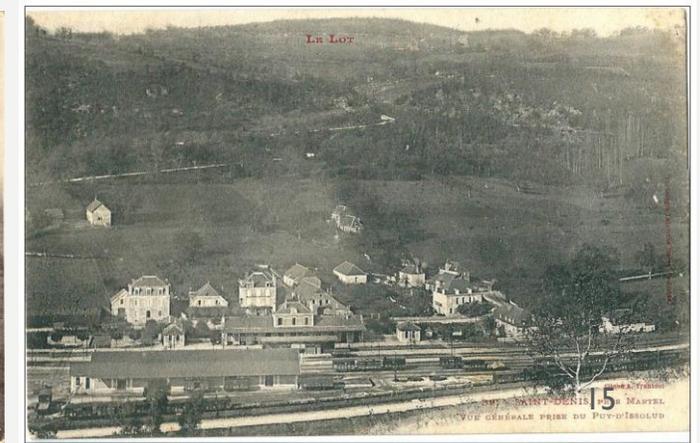
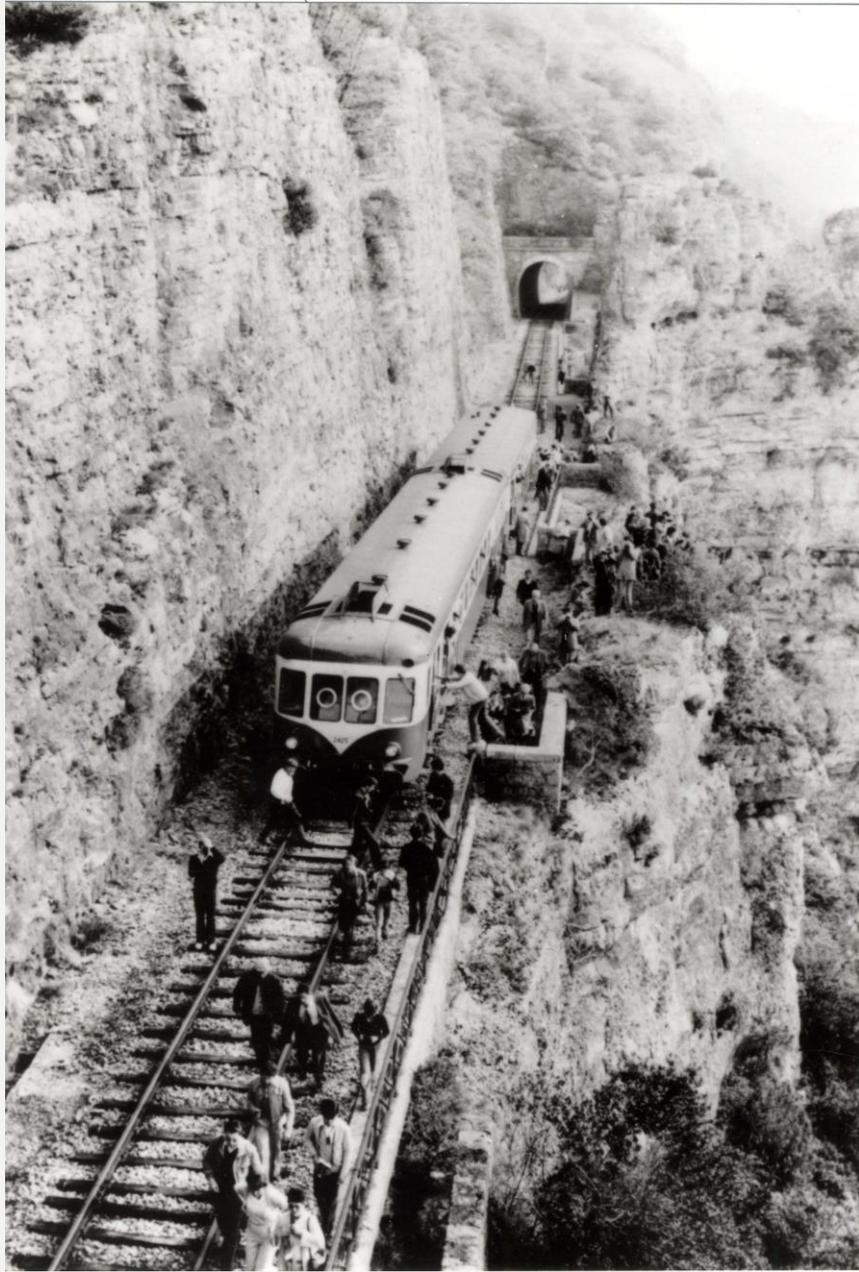
Stockfish

Dans le courant du XIX^e siècle, au retour de Bordeaux, les hommes rapportaient épices et poissons de mer, notamment la fameuse morue séchée et fumée appelée "Stockfish". (Les hommes émigrés de Pologne venus travailler au bassin minier de Decazeville firent découvrir le plat à la population locale). Les Occitans l'appelèrent alors "Estofis" et nommèrent "Estofinado" son dérivé préparé avec des pommes de terre.

Ce plat est constitué de morue de Norvège séchée appelée stockfish, pomme de terre, huile de noix, œuf, persil.

Rebaptisé estofinado, c'est le plat de prédilection de la vallée du Lot et du Dourdou. De tout le Bassin de Decazeville, du Villefranchois et de la région de Capdenac.

EXPOSITION



LE CHEMIN DE FER DE MARTEL



SAINT-CÉRÉ (Lot) — Grand Hôtel de Paris recommandé par le T. C. F. — L. CANCES, Propriétaire
Confort Moderne — Cuisine Bourgeoise — Garage (2 fosses) — Voitures pour Excursions

LE TRAMWAY BIARS-/ST-CERE

La voie, à l'écartement métrique, était établie en accotement routier sur la presque totalité du trajet. Son tracé était difficile avec des rampes de 40 mm/m et des courbes de 40 m de rayon. Cette ligne avait son origine à Bretenoux dans la cour de la gare P.O. à proximité des installations de transit marchandises. Elle franchissait la Cère sur un pont routier, traversait le village de Bretenoux desservi par une halte, puis se dirigeait vers l'arrêt de la Croix-Blanche, à mi-parcours, où se situait l'unique et courte déviation en site propre, puis desservait l'arrêt de Belmont-St-Jean. Le rail descendait ensuite vers St-Céré et trouvait à l'entrée de l'agglomération la gare, le dépôt et les ateliers. Au delà, la voie noyée dans la chaussée se dirigeait vers la gare de St-Céré-ville, située au centre de la localité, place de la République. Ce terminus comportait un simple évitement pour remise en tête de la locomotive.

Historique :

En 1883, le Conseil général du Lot envisagea de désenclaver la capitale du Haut-Quercy. En 1904, le Département concéda une ligne en voie étroite joignant Bretenoux-Biars à Saint-Céré. La Société des Tramways du Haut-Quercy fut alors constituée et chargée de la construction et de l'exploitation de cette ligne, longue de 11 kilomètres, mise en service en 1906. Elle fut exploitée jusqu' en 1934.

Durée moyenne du trajet : 40 minutes environ. Cette ligne desservait en plus de la gare de Bretenoux-Biars, Bretenoux-Bourg, Cornac, La Croix-Blanche, Belmont-St-Jean, Saint-Céré-gare et Saint-Céré-ville.

La ligne devait être prolongée vers le Nord en direction de Beaulieu pour se raccorder au Tramway de la Corrèze (Voir sur mon site [ICI](#)), mais ce projet ne vit jamais le jour.

Un autre projet qui n'a jamais vu le jour :

"...projet de création de la ligne de tramway Figeac-Conduché, que la Compagnie des chemins de fer et tramways départementaux du Midi de la France déposa le 18 juin 1909, à la régie départementale des Ponts et Chaussées, sous le numéro 2033.

Cette ligne faisait partie d'un plan visant à mailler le Haut-Quercy de tramways : de Saint-Céré à Bagnac via Latronquière, de Saint-Céré à Figeac, de Limogne à Conduché, etc.

Déjà dans sa séance du 18 avril 1893, le conseil général du Lot émettait le vœu qu'une étude soit faite sur l'établissement d'un chemin de fer à voie étroite, entre Figeac et Cahors, via Conduché, avec une demande d'ouverture de crédit de 1 500 F.

Étaient mis en avant les futurs échanges commerciaux, basés sur les nombreuses foires, treize à Figeac (et 104 marchés), treize à Cabrerets, douze à Biars, huit à Marillac, trois à Béduer et Corn, deux à Brengues, un à Saint-Sulpice. En exergue également, l'exploitation des tabacs, fourrages ou céréales, et l'élevage important de bestiaux, comme autant de marchandises à transporter. La ligne partait de Figeac, au pied de l'octroi du pont du Gua, qui devait, de fait, servir de gare de départ. Des stations et haltes étaient prévues dans chaque commune traversée, le tramway se composant d'une locomotive ou de voitures automotrices, de voitures à voyageurs et de wagons à marchandises et fourgons.

Les trains ne devaient pas excéder 25 km/h dans les parties sur voies publiques, et 40 km/h dans les déviations. Elle se réduisait même à 12 km/h dans les traversées de lieux habités.

Ce projet, séduisant pour l'époque, resta malheureusement dans le fond des tiroirs. Seul témoin encore visible aujourd'hui, le bâtiment-gare de Boussac."

La Dépêche (janvier 2014)

1906- Début des travaux de construction de la ligne.

- Deux locomotives "Corpet-Louvet" 030 T N°1064 et 1065, parviennent sur le réseau. Elles servent aux travaux de construction de la ligne. A l'achèvement des travaux, la locomotive 1064 est cédée à une autre compagnie ; elle quitte le réseau.

- La locomotive 1065 reste à Saint-Céré et reçoit l'immatriculation N°1.

1907- En fin d'année, mise en service à Saint-Céré, sous le nom de "Tramways à vapeur du Quercy" de la ligne de tramways à voie étroite métrique reliant cette commune à Bretenoux-Biars.

- Pour assurer le service voyageurs, le réseau possède à la mise en service deux voitures 2ème classe, à essieux, N° B1 et B2 et deux voitures 1ère classe-fourgon, à essieux, ADP1 et ADP2.

1908- Peu après la mise en service, une nouvelle locomotive N°1153 du même constructeur et de type identique à la 1065 est réceptionné le 29 février 1908 ; elle reçoit l'immatriculation N°2.

1909- En août 1909, deux voitures à bogies de seconde classe, By101 et By102, sont achetées en complément.

- Une troisième locomotive "Corpet-Louvet" arrive sur le réseau. Elle est de type 020-020 T, système Mallet. Livrée le 5 mars 1897 sur les "Tramways d'Ille et Vilaine", elle est inutilisée sur ce réseau. Elle est réceptionnée à Saint-Céré le 16 septembre 1909. Elle reçoit l'immatriculation N°3.

- Pour le service marchandises, le réseau dispose de : 6 wagons couverts Kf1 à Kf6, 2 wagons plats H1 et H2, 2 wagons plats M1 et M2, 6 wagons plats Sf 21 à Sf 26.

1912- En 1912, le matériel nécessaire au fonctionnement s'élève à :

- 3 locomotives à vapeur de 13 à 16 tonnes : 2 "Corpet-Louvet" 030 T (N°1 et 2) ; 1 "Corpet-Louvet" 020 + 020 T (N°3),

- 6 voitures de voyageurs d'une capacité totale de 144 passagers :

2 voitures 1ère classe-fourgon (ADP 1 et ADP 2) ;

2 voitures 2ème classe (By 101 et By 102),

2 voitures à bogie 2ème classe (B1 et B2) à plateforme centrale et lanterneau. Ces voitures furent livrées par la Société Decauville qui les avait initialement construites pour la compagnie des Tramways de Vanves au Camp de Mars, déclarée en faillite.

- 16 wagons de marchandises d'une capacité totale de 150 tonnes.

- Au début de 1912, le parc s'enrichit d'un locotracteur destiné à relayer partiellement la locomotive 020-020 T N°3, qui donne quelques signes de faiblesse. Il est immatriculé 10. Il fonctionne au pétrole et pèse 10 tonnes. Il a été revendu vers la fin de l'année 1921.

1921 - La compagnie des "Tramways à vapeur du Quercy" qui exploite la ligne de tramways reliant Saint-Céré à Bretenoux-Biars depuis 1906 cesse son activité.

1922- Pour compléter le parc moteur, le réseau reçoit en location d'une entreprise toulousaine, vraisemblablement la "Société Anonyme des chantiers des Ponts-Jumeaux" (1), une locomotive du type 030 T N°5009 construite en 1887 par les Ets Carels à Gand (Belgique). Cette locomotive à vapeur présente la particularité d'être entièrement carrossée ; c'est le "type tramway" très utilisé aux chemins de fer vicinaux de Belgique.

1923 - Le dimanche 1er avril à Saint-Céré, redémarrage grâce à une régie départementale (Chemin de fer de Bretenoux-Biars à St Céré), de la ligne de tramway à vapeur reliant Saint-Céré à Bretenoux-Biars fermée depuis deux ans.

1924- Pour moderniser l'exploitation, la compagnie reçoit livraison au mois de mai d'un autorail Berliet, type RFM. Voiture unidirectionnelle à deux essieux équipés d'un moteur de 40 ch, dont les essais en ligne ont lieu du 1er au 7 juin 1924.

1928- Un second autorail, de marque Renault, type NY, vient compléter le parc du réseau.

1934 - Fermeture définitive de la ligne.

1936- Le 13 août, déclassement de la voie et dépose.

S TRAMWAY A VAPEUR DE ST-CÉRÉ A BRETENOUX-BIARS												
Dessert Belmont-St-Jean, La Croix-Blanche, Cornac-St-Michel, Bretenoux-Ville.												
Tr. n°	Fr. o.	Fr. o.	kil.	St-CÉRÉ (Ville) dép.			BRETENOUX BIARS			ST-CÉRÉ (Gare)...		
1	10	1	1	5 10	9 54	13 24	15 44	19 37	6 30	11 10	14 35	17 20 45
1	10	1	1	5 15	10	13 30	15 50	19 42	7 2	11 42	15 27	19 21 17
1	65	10	10	5 48	10 32	14 3	16 23	20 15	7 7	11 47	15 12	17 37 21 22

(*) Ce train est avancé de 5 minutes les jours de foire à St-Céré.

TRAMWAYS A VAPEUR DU QUERCY												
Tr. n°	Fr. o.	Fr. o.	kil.	St-CÉRÉ (Ville) dép.			BRETENOUX BIARS			ST-CÉRÉ (Gare)...		
1	10	1	1	5 10	9 54	13 24	15 44	19 37	6 30	11 10	14 35	17 20 45
1	10	1	1	5 15	10	13 30	15 50	19 42	7 2	11 42	15 27	19 21 17
1	65	10	10	5 48	10 32	14 3	16 23	20 15	7 7	11 47	15 12	17 37 21 22

(*) Les jours où les trains d'Auvergne sur Paris auront lieu, ce train partira à 19 h. 14. — Un avis spécial sera affiché deux jours à l'avance dans les gares.

Horaires d'été 1914.

Texte personnel de Christine DARDAUD (participante à l'Atelier d'écriture)

Voyager, se déplacer au XIXe siècle, au début du XXe et jusqu'à aujourd'hui ou Plaidoyer pour une mobilité pour tous

Aujourd'hui le réseau des routes est globalement en bon état : des petites routes qui rejoignent les hameaux aux routes départementales, nationales et aux autoroutes, des ponts traversent facilement le moindre cours d'eau, que l'on passe essentiellement en voiture, des tunnels qui évitent de longs détours viennent à bout des rochers. A la lecture de différents écrits, dont plusieurs articles de l'« Histoire des circulations en Limousin » (Une histoire des circulations en Limousin - Hommes, idées et marchandises en mouvement de la Préhistoire à nos jours, Robert CHANAUD – PULIM – 2015), la réalité du XIXe et jusqu'au début du XXe siècle nous est relatée, bien différente.

Des cheminements dépendants des conditions météorologiques, et impraticables une partie de l'année, des traversées de rivière et même de ruisseaux soumis aux aléas du bon état des ponts et des « planches » (simples ponts de bois qui enjambaient les ruisseaux),

Les ponts de « fil de fer » - premiers ponts suspendus – ne datent que de la 2^e moitié du XIX^e siècle n'étaient construits que pour une durée de ... 30 ans et très chers à la construction, ils étaient payants (même pour chaque tête de volaille).

Le coût de la traversée par les bacs était moins onéreux, mais ce qui était le plus recherché, c'était la gratuité, c'est-à-dire, la traversée à gué, même quand il fallait se tremper jusqu'à mi – corps parfois et souvent mettre en péril sa vie. L'usage du cheval était réservé à une classe aisée et les notables pouvaient être amenés à se déplacer en partie à pied pour de longues distances (exemple de ce fils de notaire de Limoges parti étudier le droit à Toulouse). Le plus grand nombre se déplaçait donc à pied, soit les 9/10^e de la population.

Il n'était pas rare de marcher 3h aller pour se rendre à la foire, pour aller chercher un acte de naissance et ainsi économiser ... le prix du timbre, néanmoins on se déplaçait beaucoup et ce depuis des périodes très anciennes. On a remplacé aujourd'hui cette marche devenue obsolète par la randonnée dont les groupes ne cessent de se créer, et dont le nombre des participants ne cesse d'augmenter.

La voiture est devenue le moyen de transport nécessaire au plus grand nombre et surtout hors des grandes agglomérations. Le réseau des transports publics n'existe pas ou a disparu peu de temps après sa création qui avait nécessité des travaux de très grande envergure avec pour objectif de permettre une mobilité de chacun au plus proche de son domicile et sur l'ensemble du territoire, zones escarpées et enclavées comprises (cf. l'histoire des voies de chemins de fer, dont voie de St Céré à Biars, voie du Paris Orléans Corrèze, ...).

Mais cette évolution a profondément modifié la gestion du budget de chacun, de nombreuses familles doivent opérer des choix, procéder à des restrictions, à une époque où une profusion de produits nous est proposée à portée de main, nécessitant un « simple » crédit à la consommation. Mais quand on est « pauvre » – terme que l'on n'ose plus employer – soit on ne se chauffe pas, soit on se prive de nourriture (un seul repas par jour, et pas avec les 5 fruits et légumes recommandés par les professionnels de la santé), soit on n'a pas de véhicule et donc... on marche, et bien souvent à ses risques.

Car si l'on veut suivre les meilleurs tracés, les bords de route en dehors des villes (et souvent dès la traversée des zones commerciales et artisanales) comportent rarement des trottoirs sécurisants, sans parler des risques surmultipliés dès la tombée de la nuit... qui arrive très tôt une bonne partie de l'année.

Il reste donc à imaginer et réaliser de nouveaux aménagements adaptés à chaque mode de locomotion accessibles aux budgets modestes des plus nombreux, et qui dureront ... le temps qu'ils soient à remplacer pour tenir compte des nouveaux besoins.



LES PROPOSITIONS DU COMITE DES USAGERS

- 1 Développer une offre multimodale de transports adaptés aux besoins de la population en lien avec la réalité économique et l'accès aux services nécessaires

LE TRANSPORT A LA DEMANDE

Un transport de proximité collectif, convivial et adapté aux besoins

Le service public de transport à la demande, appelé communément « transport à la demande » (TAD), est défini, par l'article 26 du décret du 16 août 1985 relatif aux transports urbains de personnes et aux transports routiers non urbains de personnes, comme un service collectif offert à la place, déterminé en partie en fonction de la demande des usagers, dont les règles générales de tarification sont établies à l'avance, et qui est exécuté avec des véhicules d'une capacité minimale de quatre places. Formule souple, ce type de service peut être mis en œuvre en faveur de catégories particulières d'usagers et apparaît adapté à la desserte de zones peu denses.

Se présentant comme un système de transport souple, adapté, et flexible, le TAD est un service de transport terrestre public (accessible à tous, a priori), collectif (dont l'objet peut être partagé avec d'autres personnes), individualisé (qui s'adapte à la demande de chacun, dans la limite de l'offre du service).

EXEMPLE : DEPARTEMENT DE L'AVEYRON (31 secteurs de TAD sur l'ensemble du département)



SIMONE

– 87 ans – Habite seule à Girac

A une appréhension pour conduire sur des longs trajets.

La famille l'accompagne au quotidien pour les courses et autres démarches administratives

Elle veut pouvoir aller de manière autonome à son rdv médical à Brive sans avoir à demander à sa fille qui a déjà dû prendre plusieurs jours de congés pour l'accompagner à ses derniers rdv.

LA LOCATION DE VEHICULES

Organisation d'un système de location de voitures, ou scooters 50 cm³ (électriques ou thermiques) pour permettre à des personnes en recherche d'emploi ou en emploi précaire, pour trouver une autonomie de déplacement dans le cadre de l'insertion sociale et professionnelle.

Le référent social ou le conseiller emploi transmet une demande de mise à disposition de véhicule à l'association.

Un Conseiller mobilité prend contact avec vous pour définir le type de véhicule, établir un contrat de location et vous remettre le véhicule.

Le Conseiller pourra vous accompagner pour l'achat ou la remise en état de votre véhicule, si besoin par le montage d'un dossier de microcrédit social.

EXEMPLE : AIL Midi-Pyrénées



KEVIN

– 20 ans – Habite chez ses parents à Bretenoux

A son permis

N'a pas encore les moyens d'acheter une voiture

A trouvé son premier emploi à Vayrac

LE CO-VOITURAGE LOCAL



EXEMPLE : ECOSYST'M (AYEN)

Nous avons eu l'occasion de rencontrer l'association « Vivre ensemble durablement » qui nous a présenté son système innovant de covoiturage durable, citoyen et solidaire de proximité adossé à une monnaie locale. L'objectif de ce système est de mettre en place un système de covoiturage qui participe à la réduction des gaz à effet de serre et qui rentre en résonance avec le plan d'actions de l'agenda 21 communal ; de favoriser la mobilité pour les personnes ne disposant pas de moyens de transport réguliers en proposant un dispositif solidaire et de développer l'économie locale auprès des commerces partenaires et la cohésion sociale entre les usagers d'un même territoire.

1 / Le covoitureur (conducteur) : Rendez-vous à la Maison des Services au Public d'AYEN et dans vos secrétariats de mairie pour signer la charte en présentant votre permis de conduire. Vous collez sur votre pare-brise le macaron de reconnaissance. Vous serez mis ensuite en relation par la Maison des Services au Public avec des covoiturés qui rétribuent le trajet effectué avec des fichets kilométriques.

2 / Le covoituré : Rendez-vous à la Maison des Services au Public d'AYEN et dans vos secrétariats de mairie pour signer la charte en présentant votre carte d'identité. Vous achetez des carnets de fichets kilométriques de 50 ou 100 km (6 cents/km) qui permettent de rétribuer le covoitureur. Vous serez ensuite mis en relation par la Maison des Services au Public avec un covoitureur. Par le macaron de reconnaissance, vous identifiez que le covoitureur adhère à EcoSyst'M.

3 / Les points de rencontre : Au domicile des covoiturés, des covoitureurs. Aux points de rencontres signalés.

4 / La monnaie locale : Le Y'ACA (Y'Association des Commerçants d'AYEN). Le covoitureur se rend à la Maison des Services au Public pour échanger ses fichets kilométriques (100 km au minimum) contre les Y'ACA (5 cents /km*) qu'il peut utiliser dans les commerces partenaires.

* Le résiduel de 1 cent permet au collectif (association à but non lucratif) de financer le fonctionnement d'EcoSyst'M. (photocopies, téléphone, impression monnaie locale)

5 / Les partenaires : Ce sont les commerces et services partenaires de proximité à votre service que vous identifiez par les pictogrammes EcoSyst'M sur leur vitrine.

EXEMPLE : PROJET CITOYEN DE TRANSPORT ALTERNATIF « Ô Passage »

Ô Passage est un projet de fin d'études de Damien FONTVIELLE

Ce projet est un service de co-voiturage à l'échelle du territoire du Nord du Lot et précisément de l'ancienne communauté de communes Cère et Dordogne. A travers la mise en lumière des flux automobiles issus des usines locales, est né un réseau virtuel de transport en commun. Les mouvements pendulaires des salariés qui vont et viennent, suivant les différentes équipes de travail, dévoilent un véritable maillage sur le territoire. La population peut profiter de ces mouvements et se faire transporter d'un lieu à un autre, selon des tranches horaires précises et avec une densité plus importante de voitures disponibles pour faire un détour. Différents outils ont été mis en place pour le fonctionnement du service : un site internet, un chéquier, une fiche d'adhésion, des prospectus, mais également des cartes d'adhérents, une application Smartphone et une signalétique fixée sur des lampadaires. Le conducteur bénéficie en échange du trajet effectué d'une contre partie sous forme de temps qu'il pourra convertir en activité de loisir. Le service de covoiturage Ô Passage fonctionne à partir de flux de voitures individuelles existantes et révèle un réseau singulier de transport en commun qui prend une forme collective.



FATIMA

42 ans – Habite à Puybrun

Souhaiterait avoir une conduite plus responsable et proposer de co-voiturer

LE TRANSPORT SOLIDAIRE

Ce service s'adresse aux habitants du territoire ne disposant pas de moyen de locomotion et ne pouvant momentanément ou durablement conduire.

Les objectifs du transport solidaire sont de développer sur le territoire un service de transport basé sur le **bénévolat**, l'échange afin de lutter contre l'isolement, de maintenir le lien social, de permettre aux personnes dans l'incapacité de se déplacer seules d'être accompagnées pour certaines nécessités de la vie courante, d'offrir un service à toutes générations confondues.

Les déplacements s'effectuent dans un rayon de 25 kms (trajet aller) et doivent **privilégier les services et commerces existants du territoire**. Pour des déplacements ponctuels concernant : des visites familiales et amicales, des animations locales, des sorties culturelles, des commerces de proximité, les marchés locaux, des visites médicales, des démarches administratives ou bancaires ou des démarches liées à la recherche d'emploi.

Le bénévole ne reçoit aucune indemnisation pour le temps passé mais une contribution des frais kilométriques du bénévole sera demandée (*ex = 3€ pour les trajets jusqu'à 8kms aller-retour et 0,40€ du kilomètre pour tous les autres trajets – le kilométrage est comptabilisé à partir du domicile du chauffeur et s'arrêtera à celui du bénéficiaire*).

Le service fonctionne du lundi au vendredi de 9h à 18h en fonction des disponibilités des bénévoles et pourra fonctionner en dehors de ces créneaux à la convenance de ces derniers.

Le bénévole peut également accompagner la personne pour l'aider.

Un centre social ou CIAS peut assurer le fonctionnement de ce type de service et notamment la mise en relation entre bénéficiaires et conducteurs bénévoles.

EXEMPLE : TRANSPORT SOLIDAIRE DE TIFFAUGES (Loire-Atlantique)



JEAN ET SYLVIE

– 89 et 91 ans – Habitent à Laval de Cère

Ne peuvent plus conduire

Ils veulent pouvoir faire leurs courses au plus près

2

Améliorer les conditions de transports collectifs et individuels

- coût, durée, horaires, réactivité, ...

CENTRALE D'INFORMATIONS MULTIMODALES

L'« information multimodale » regroupe toute information sur les possibilités de déplacement, par tout mode de transport, avec un large panel de contenus et de supports utilisés. Le terme « multimodal » indique que l'information porte sur plusieurs modes de transport, ce qui peut aider au choix du mode le plus pertinent pour un déplacement. L'information multimodale est souvent mise en œuvre pour favoriser l'usage de modes de transport durables. Elle inclut donc a minima les transports collectifs et la marche à pied (au moins pour le rabattement et la diffusion aux extrémités du déplacement). Elle peut également inclure le vélo (particulier et/ou en libre service), le covoiturage, l'autopartage (même si on ne recense pas d'exemple en France aujourd'hui), le taxi et la voiture particulière. Cette information peut porter sur le stationnement (sur voirie ou en ouvrage), élément d'information nécessaire à la préparation et la réalisation de déplacements intermodaux incluant la voiture particulière. Enfin, ce système peut également intégrer l'ensemble des aides à la mobilité existantes.

L'information peut être diffusée par différents canaux, selon le type d'information et le public visé.

Parmi eux, certains impliquent une information généralisée :

- format papier
- radio ou télévision
- annonces sonores (en station ou en gare)
- écrans publics (aux arrêts, en gare, déportés sur l'espace public ou privé, en bord de route...)

Alors que certains canaux peuvent permettre une information personnalisée :

- contact humain (guichet)
- borne interactive
- systèmes d'information embarqués dans les véhicules
- ordinateurs personnel (alertes email, widgets, sites internet notamment via des SIM : Services d'Information Multimodale)
- Téléphone portable (centrale téléphonique, internet, appli, alertes par sms ou email...)

EXEMPLE : Le syndicat mixte des transports en commun de l'Oise (SMTCO) a initié un système intégré de services à la mobilité visant à faciliter les déplacements sur tout le territoire de l'Oise par un système billettique unique et par une information voyageurs en temps réel et multimodale (bus, cars, trains, vélo, covoiturage, etc). Il permet également de réserver un transport à la demande ou un taxi.



KARL

– 42 ans – Habite à Vayrac

Vient d'arriver sur le territoire

Pour son travail il doit se déplacer sur tout le département et il est également amené à devoir se déplacer sur Toulouse et Paris

Il a 2 enfants qui vont à l'école et qui ont besoin de prendre le transport scolaire

- 3 Développer un aménagement du territoire privilégiant la proximité et limitant le recours aux transports



LUCIE

– 32 ans – habite Girac

Travaille chez Andros (Biars)

Elle fait des horaires réguliers de jour

Elle souhaite réduire ses frais en lien avec son véhicule et avoir une mobilité plus écologique.

LA VOIE VERTE et LA LOCATION ou L'ACHAT D'UN VELO ELECTRIQUE

Les voies vertes sont des voies réservées à la circulation non motorisée, destinées aux piétons, cyclistes, rollers et personnes à mobilité réduite...

Les voies vertes s'inscrivent dans la dynamique de la transition écologique et solidaire. Elles participent aussi à l'équité territoriale en permettant aux habitants précaires de la périphérie de se libérer de la dépendance à l'automobile en leur offrant un accès direct et sécurisé aux cœurs des centre-villes, où se concentrent emplois et services.

L'Etat offre une subvention pour l'achat d'un vélo électrique

Si vous achetez un vélo électrique avant le 31 janvier 2018, vous pouvez bénéficier d'une aide de l'Etat de 200€.

LA MSAP Mobile

Ce dispositif permet d'assurer un service de proximité pour les personnes peu mobiles (ex : personnes âgées ou sans permis de conduire) et de rompre ainsi l'isolement.

Véhicule de type master équipé afin de devenir un bureau d'accueil mobile. Il est composé :

- d'un sas d'accueil avec deux sièges. L'accès des visiteurs se fait par les portes arrière du véhicule.
- d'une cloison fixe avec une porte qui sépare cette partie de la partie bureau d'accueil.
- d'un bureau de confidentialité équipé d'un ordinateur avec Internet, d'une imprimante et d'un téléphone portable permettant l'accueil et la réalisation de médiations.

Le véhicule est climatisé et chauffé dans les deux parties.

La MSAP Mobile est donc un réel facilitateur dans l'accès aux démarches administratives car il permet, dans un lieu unique, d'apporter une information sur des thématiques multiples et diverses.

EXEMPLE : PIMMS du Grand Longwy (54)



CHRISTOPHE

**– 50 ans – Demandeur
d'Emploi - Habite à Floirac**

Il n'a pas les moyens financiers pour se déplacer sur des longs trajets.

Ses déplacements sont limités à 15 kms aller/retour

Il a des démarches administratives à faire concernant la CAF à Cahors (soit 87 Kms)

LE FABLAB

Un FabLab est un lieu équipé de différentes machines permettant d'effectuer des prototypages rapides. Ces lieux s'adressent aux entrepreneurs, designers, artistes, étudiants, formateurs et/ou particuliers. Chacun peut s'approprier des moyens et partager autour de projets. Bien que répondant à une charte commune, il n'existe pas un modèle type de FabLab transférable en tous lieux. Chacun se spécialise en fonction de la structure porteuse, de l'animation envisagée, du/des publics visés, des objectifs définis, et des spécificités locales. Ainsi chaque FabLab propose en fonction de son public et de son mode de financement des services spécifiques.

EXEMPLE Le FabLab 19 à Brive la Gaillarde

LE CO-WORKING

Un ESPACE DE TRAVAIL NOUVELLE GÉNÉRATION pour les entreprises, les indépendants créateurs et les particuliers : travail à distance et travail collaboratif

EXEMPLE Corner Cow en Dordogne (salle de réunion, WIFI, visio-conférence, bureaux partagés, bureaux confidentiels,...)

LE TELE-TRAVAIL

Le télétravail permet au salarié de travailler hors des locaux de l'entreprise, en utilisant les technologies de l'information et de la communication (TIC).

EXEMPLE le Conseil Départemental du Lot = Expérimenté depuis juin 2011 avec une trentaine d'agents au conseil général du Lot, le télétravail a été étendu à partir du 1er janvier 2013.

3 agents passés à 100 % = « Outre le bien-être apporté aux agents, le télétravail a permis d'épargner 38 735 km et de faire 1 583 euros d'économies directes sur les frais de transport. Sur les 1 200 postes, la collectivité en ont identifié 600 « télétravaillables ». Cette dernière ouvre la possibilité de « télétravailler » chez soi, en télécentre ou dans les unités territoriales du conseil départemental.



KAMEL

– 46 ans – Habite Laval de Cère

Il est auto-entrepreneur dans le secteur de l'informatique.

Il travaille à partir de son domicile. Pour ce faire il a investi dans du matériel informatique et une connexion Internet (qui n'est pas toujours très efficace).

Il est en recherche de pouvoir travailler dans un environnement dynamique et créatif dans lequel il pourra diversifier son entreprise.

LE TIERS LIEUX

Rassemblent sous une même et grande famille les espaces de co-working, les FabLab, les HackerSpace, les Repair'café, les jardins partagés et autres habitats partagés ou entreprises ouvertes.

Faire des lieux « partagés » un outil des politiques et stratégies de densification, de rétablissement de la proximité, du lien social, de la cohésion sociale, du développement économique et de la qualité d'un territoire.

EXEMPLE Le 400 à Brive la Gaillarde = Café, co-working, studios, espace de formation

EXEMPLE Brenne Box = Afin de mutualiser les coûts et les moyens, la Maison de services au public de la Communauté de communes de Cœur de Brenne a saisi l'opportunité de la réhabilitation d'un bâtiment pour déménager et agrandir ses locaux. « Brenne Box » était née, son nom ayant été choisi par les agents et les habitants. Outre sa vocation de proposer une offre de services classiques, la structure est également un cyberspace et un espace de travail partagé favorisant les échanges. Elle propose aussi un mini « FabLab » permettant aux entrepreneurs de faire émerger leurs idées en phase de construction, notamment grâce à une imprimante 3D.

PEDI-BUS SCOLAIRE

C'est un mode de ramassage scolaire alternatif à la voiture qui s'effectue à pied, un **Pédibus**, ou à vélo, un **Vélobus**.

Véritable système d'entraide, il est basé sur la **participation volontaire** de parents d'élèves ou d'accompagnateurs bénévoles.

Le Pédibus, est un bus ... sans bus. Une solution pour lutter contre la pollution et rendre la vie quotidienne plus agréable. Pas de moteur, mais à tour de rôle des parents accompagnateurs, une ligne, des arrêts, un horaire...

EXEMPLE : LE RESEAU MILLE-PATTES



MARGAUX

10 ans – habite à Biars Sur Cère

Veut pouvoir aller à l'école à pied en toute sécurité et ses parents l'encouragent dans ce sens



Pour conclure

Des **enjeux importants** pour nos territoires ruraux afin d'assurer à la fois une pertinence des aménagements en terme de bassin de vie et de maintenir une dynamique de notre ruralité. Et ce dans l'optique de permettre de conserver une mixité et une diversité

Une **implication** des usagers dans les décisions politiques locales, départementales et nationales en adéquation de la loi mobilité qui va être votée au cours du 1^{er} trimestre 2018.

Au delà des aides financières et matérielles disponibles, des réponses pédagogiques existent : formation, accompagnement, auto écoles sociales, vélo écoles et plateformes sociales de mobilité.



IDENTIFIER la solution adaptée à la personne en s'appuyant sur un diagnostic initial de ses besoins et ses capacités de mobilité.

Une **mobilisation** forte autour de ce thème qui a permis de partager des expériences individuelles, qui a permis aux plus jeunes de nous projeter vers des moyens du transport du futur dont la réalité nous est donnée à voir rapidement ! Ex : des navettes de transport sans conducteur

Une **analyse** au cas par cas a permis de faire émerger des solutions existantes mais pas toujours utilisées, des solutions existantes mais pas sur notre territoire et qui seraient donc à copier et à personnaliser, ainsi que des solutions à créer

Aujourd'hui **osons** par l'innovation et l'expérimentation



**SYLVIE ROUGERON, CHRISTINE DARDAUD, COLETTE DELPHIN,
AUDE MONIN, DANIELLE MONTAGNON, BRUNO BEVIERE,
FRANÇOIS ROUGERON, HENRI DELPHIN, FRANCIS MALLEMOUCHE**