



Temporelles 2025

14 & 15 octobre 2025 à Cluny

Le(s) temps des ruralités

Les Actes des journées

RÉGION
BOURGOGNE
FRANCHE
COMTÉ

Tempo
TERRITORIAL

AMRF
ASSOCIATION DES MAIRES
RURAUX DE FRANCE

La conciliation des temps de vie concerne autant les habitants d'un territoire rural que d'un territoire urbain. Mais les communes rurales doivent faire avec leurs spécificités : l'isolement géographique, le déficit de transports collectifs, l'accès restreint aux services publics, le manque de moyens financiers et de coordination intercommunale.

Néanmoins, les initiatives visant à concilier les temps de vie et à consolider l'implantation de services sur des territoires peu denses ne manquent pas.

Les membres de l'AMRF et du réseau Tempo Territorial ont partagé leurs expériences lors des Temporelles 2025 qui se sont déroulées à Cluny, afin de favoriser l'essaimage des pratiques qui ont fait leurs preuves et d'envisager d'autres actions répondant aux besoins locaux. Dans un contexte de mobilités contraintes, de vieillissement de la population, de demande croissante de maintien de l'autonomie et de fracture numérique,

- Comment les territoires ruraux répondent-ils aux besoins de mobilité ?
- Comment organisent-ils les services au public ?
- Comment s'exercent les solidarités temporelles entre le rural et l'urbain ?



Tempo Territorial est un vaste réseau national qui réunit collectivités, chercheurs, associations, experts et citoyens sensibilisés au sujet de la conciliation des temps de vie.

Tous les ans, cette association coorganise avec un territoire adhérent « Les Temporelles », événement réunissant les différentes parties prenantes afin de débattre et échanger.

Pour cette 21^e édition, l'AMRF, l'AMRF71 et Tempo Territorial ont choisi comme thème : « Le(s) temps des ruralités ».

Pendant deux jours, le CCIC-Collège européen de Cluny a accueilli les présentations et tables rondes dédiées à la mise en commun des réflexions et expériences de chacune et chacun.

Cette synthèse partage les grandes idées abordées lors de ces rencontres. Elle a été rédigée par **Caroline Januel**, rédactrice indépendante.



<Axe 1> Les temps de la mobilité en territoires ruraux	5
Les temps de la mobilité : retours sur l'enquête AMRF/ Tempo Territorial (2025)	5
Le bouquet de services de mobilité du Clunisois.....	6
Table ronde : Les temps de la mobilité en territoriaux ruraux	8
Le Baromètre des mobilités du quotidien (3 ^e édition), Wimoov, Sebastien Bailleul.....	8
La desserte fine du territoire en Occitanie, Jean Luc Gibelin	10
La mobilité en milieu rural, Fatou Diouf	11
Le covoiturage en milieu rural : la gestion des temps promue par l'opérateur Ecov, Jean-Baptiste Ray	12
Les mobilités actives au sein du Parc Naturel Régional (PNR) de Millevaches, Martin Cusson	14
« On efface tout et on recommence ! Pour un schéma alternatif des mobilités », Sylvie Landrière (Forum Vies Mobiles)	15
<Axe 2> Les temps et les services au public : la vie rurale.....	16
Les temps et les services au public : retours sur l'enquête AMRF/Tempo Territorial auprès de 225 communes rurales	16
Le service social en ruralités, Boris Chevrot.....	17
Table ronde : Aller vers les services au publics... en développant l'accessibilité.....	19
Le retour d'expérience du Pimms Médiation Bourgogne du Sud, Francine Demeslay.....	19
Partenariat de la Métropole Européenne de Lille avec France Services : un maillage territorial et partenarial pour se rapprocher des habitants.....	20
Les tiers-lieux en ruralités, Remy Seillier	21
Table ronde : Aller vers l'utilisateur pour lutter contre l'isolement.....	23
Le MédicoBus : le bus qui va à la rencontre des malades, Sylvie Nicosia	23
Motivea, un « Fit Truck » en milieu urbain pour libérer un temps pour soi et reprendre le sport : quelle transposition en rural, Assitan Keita et Alina Lasryn.....	24
Santé et ruralité : que conclure ?	26
<Axe 3> Des nouvelles solidarités temporelles entre le rural et l'urbain.....	27
Le temps de mieux (se) nourrir. Métropole vs ruralité, l'enjeu alimentaire, Mohamed Gnabaly.....	27
Laboratoire de transformation alimentaire et épicerie solidaire : deux projets engagés valorisant les circuits courts du territoire clunisois, Marie Fauvet	29
Alimentation et agriculture : changer de modèle ? Jérôme Escalier	31
Le temps de l'engagement citoyen	33
Le temps de faire en commun, Yvan Lubraneski	33
Le bus Marguerite de la Communauté de communes du Clunisois	34
Le réseau des Accorderies : s'engager ensemble et échanger autrement, Françoise Rahard et Charles Bour	35
<Rapport d'étonnement>, Patricia Andriot	37
<Propos conclusifs> , Marina Lafay	38
Notre site web	40
Nous contacter	40

<Axe 1> Les temps de la mobilité en territoires ruraux

Les temps de la mobilité : retours sur l'enquête AMRF/ Tempo Territorial (2025)

L'Association des Maires Ruraux de France (AMRF), en partenariat avec Tempo Territorial, a conduit durant l'été 2025 une enquête nationale sur la gestion du temps en milieu rural auprès de 200 communes rurales de tailles diverses (Voir lien ci-dessous).

Dominique Royoux, professeur de géographie et membre du bureau de Tempo Territorial, a présenté les points les plus saillants concernant la mobilité.



Un des constats de l'enquête est la forte dépendance à la voiture individuelle. Pour la réduire, les communes mettent en place diverses réponses, plus ou moins innovantes. Les plus petites communes, ayant moins de 1000 habitants, témoignent d'une dépendance complète à la voiture et d'une offre quasi-inexistante de transports collectifs. Les personnes âgées, cumulant dépendance et risque d'isolement, pâtissent le plus de la situation. Il y est pratiqué une mobilité « de survie », fondée sur la proximité et l'entraide. La solidarité intergénérationnelle, entre voisins..., prime sur les politiques publiques et les solutions ponctuelles sont la règle. Certaines sont orchestrées par les politiques publiques, comme une offre de covoiturage, le transport solidaire dédié à un public ciblé, la mise en place de bus communaux...

Dans les communes de plus de 1000 habitants, les solutions de mobilité apparaissent davantage structurées, avec notamment du transport à la demande, l'aménagement d'aires de covoiturage ... Ces communes peuvent rencontrer des petits conflits d'usages, notamment au niveau des écoles drainant un grand nombre de bus scolaires et de voitures individuelles au même moment. L'offre de transports collectifs est parfois jugée insuffisante, inadaptée aux actifs car trop focalisée sur les temps scolaires et trop dépendante de la Région disposant de la compétence transports... Pour ces communes, la mobilité apparaît « à réguler ».

L'enquête partage également des enjeux identifiés par les répondants et qui seront abordés lors de ces Temporelles :

- La consolidation et la généralisation du transport à la demande sont-elles des solutions ?
- Comment pérenniser les transports associatifs ?
- Faut-il expérimenter les navettes intergénérationnelles, liant les trajets des scolaires et des seniors, pour optimiser les circuits ?
- Doit-on mettre en place des « plans locaux de mobilité rurale » à l'échelle intercommunale, intégrant tous les acteurs (commune, associations, département, habitants), comme certaines communes l'ont suggéré ?

Pour plus d'infos : [Voir le rapport de l'enquête AMRF/ Tempo Territorial ici](#)



Le bouquet de services de mobilité du Clunisois

La Communauté de communes du Clunisois comporte 41 communes de faible densité et décentrées de Mâcon, chef-lieu de la Saône-et-Loire. Son territoire se caractérise par sa faible densité (32 habitants/km²), un relief marqué, un réseau routier dense, un axe Nord-Sud décentré à l'Est et l'absence de voie ferrée. À l'Est, une voie verte cyclable relie Mâcon et Chalons. Un service de transport régional, Mobigo, circule également entre ces deux villes et assure une dizaine de déplacements chaque jour dans les deux sens. Le territoire compte 20 habitants pour la commune la moins peuplée et plus de 5000 pour la ville de Cluny, située au Sud-Est. Les besoins de mobilité des habitants les amènent souvent à sortir des limites du Clunisois. Dans ce contexte, la communauté de communes a développé un bouquet de services de mobilité au sein de son territoire et relié aux territoires limitrophes.



Jean-Luc Delpuch, président de la Communauté de communes du Clunisois, accompagné de ses collaborateurs, a expliqué ses principales composantes.

Le transport scolaire relie Cluny et chaque commune concernée par le RPI (regroupement pédagogique intercommunal). Lancé il y a une quinzaine d'années, le transport à la demande offre la possibilité de se déplacer, sur réservation, jusqu'à la destination du territoire de son choix sur deux demi-journées par semaine. Il est très utilisé mais concerne des plages horaires réduites et ne circule qu'à l'intérieur du Clunisois. Le point Mobilité, au sein de la Maison France Services du Clunisois, est réservé aux habitants de la Communauté de communes ayant trouvé un emploi ou une formation et ayant besoin d'un moyen de transport. Il propose des locations de véhicules à prix réduit. C'est une aide ponctuelle mais un service très réactif et répondant à des besoins.

La Communauté de communes du Clunisois a aussi développé une politique cyclable au cours de ce mandat. Cette décision a suscité quelques réserves car le territoire est relativement accidenté et étendu. Pourtant, des cyclistes circulaient déjà sur le territoire, y compris sur de longues distances. Leurs itinéraires et conseils (ex. route plus sécurisante) ont été référencés pour établir une carte des itinéraires cyclables, diffusée largement. Elle renseigne les temps de circulation et les routes recommandées par les cyclistes. Ainsi, chacun peut choisir son meilleur itinéraire. Jean-Luc Delpuch précise qu'il ne s'agit pas de pistes cyclables proprement dites : la communauté de communes a choisi la pédagogie en utilisant des marquages au sol indiquant aux automobilistes la présence éventuelle de vélos, et des panneaux verticaux, rappelant la distance de sécurité de 1m50 entre voitures et vélos. « C'est une forme de priorité morale. Nous constatons une évolution du comportement des cyclistes et automobilistes qui se respectent davantage qu'avant. L'étape d'après sera peut-être d'utiliser la voie réglementaire et d'inscrire certaines routes à vélo en voies vertes ». L'idée est aussi de favoriser le maillage des itinéraires avec la voie verte Mâcon-Chalons. L'association « La Vie-Cyclette en Clunisois » propose des services complémentaires à cette politique cyclable, en encourageant et en facilitant l'utilisation quotidienne du vélo : vélo-école, atelier d'autoréparation...

Le Clunisois dispose également de navettes rurales, qui reposent sur des chauffeurs bénévoles et des véhicules électriques mis à disposition par la communauté de communes. Une association gère l'organisation des trajets pour le regroupement de communes concernées. C'est un service très économique pour les usagers et très apprécié. Il est fortement mobilisé pour se rendre aux marchés, y compris de territoires voisins. Ceux-ci réservent parfois une place pour le véhicule.

Enfin, depuis juin 2025, la navette du Clunisois relie plusieurs communes et permet d'accéder aux commerces et services de Cluny et de Salornay-sur-Guye et de rejoindre le bus Mobigo vers Mâcon. Les usagers peuvent y accrocher leur vélo et conjuguer ainsi les modes. La fréquentation est d'ores

et déjà importante. D'autres lignes permettant la connexion à Mobigo et entre plusieurs villages pourraient voir le jour.

Ce bouquet de mobilité s'accompagne d'information et de conseil personnalisé. « Cela est indispensable pour favoriser son appropriation », précise Jean-Luc Delpéuch. Enfin, la Communauté de communes du clunisois s'attache à décroquer l'offre de mobilité pensée pour les habitants et celle pour les touristes, car les besoins se rejoignent parfois.

Sélection de questions/réponses

Comment identifiez-vous les nouveaux besoins de mobilité ?

Jean-Luc Delpéuch. « Les 449 élus municipaux du territoire font remonter les besoins. Un habitant adulte sur 25 est conseiller municipal sur notre territoire ! Les communes font remonter les idées et requêtes et font aussi connaître les services à leurs habitants. Les 650 associations présentes sur le territoire sont aussi des relais essentiels. Enfin, il y a des collectifs informels (ex. groupe WhatsApp de la ligne Modigo) qui participent aussi à une connaissance fine des attentes des usagers et des problèmes rencontrés ».

« La notion de besoin de mobilité est à repenser car la voiture répond à la majorité des besoins de mobilité. Or, il faut réfléchir différemment et penser à des alternatives. Faire évoluer les valeurs et les représentations est un travail de longue haleine ».

Comment sont financées ces différentes solutions de mobilité ?

Jean-Luc Delpéuch. « Chaque mode a son propre régime de tarification : la ligne régulière à 1 euro le trajet, le transport à la demande 2 euros, les navettes rurales entre 1,50 et 2 euros... ».

Quels sont les leviers pour travailler avec les territoires voisins ?

Jean-Luc Delpéuch. « Les élus des communes sont les principaux leviers : certains nous ont interpellés et la communauté de communes s'est engagée dans un travail avec eux. Par ailleurs, en tant que Président, j'ai reçu mandat pour contacter mes homologues des territoires voisins ainsi que le grand Chalons. La mobilité est ressortie comme un sujet commun de préoccupation. Nous avons ensuite travaillé avec certains de ces territoires, certains sont réactifs et ont envie de faire des choses, d'autres restent concentrés sur les limites de leur territoire ».

Accompagnez-vous les changements de pratiques, notamment au sein des entreprises ?

Jean-Luc Delpéuch. « Nous travaillons avec de nombreux employeurs du Clunisois, notamment dans le cadre du « challenge mobilité » mais pas seulement. Certains incitent leurs salariés à abandonner la voiture individuelle pour d'autres options. C'est le cas de Massilly France qui invite ses salariés à emprunter la voie verte, à utiliser le bus ou encore le covoiturage. Les chargées de mobilité de la Communauté de communes du Clunisois sont intervenues à plusieurs reprises. Les entreprises ont également été associées à l'analyse des besoins réalisée pour le schéma de mobilité simplifié ».

Table ronde : Les temps de la mobilité en territoires ruraux



Jean Luc Gibelin, Jean Baptiste Ray, Sebastien Bailleul, Fatou Diouf, Martin Cusson

Le Baromètre des mobilités du quotidien (3^e édition), Wimoov, Sebastien Bailleul

Depuis 25 ans, l'association Wimoov accompagne 30 000 personnes en situation de fragilité par an vers une mobilité autonome, durable et responsable, et ce, quel que soit leur territoire urbain ou rural. Avec la Fondation Nicolas Hulot pour la nature et l'homme, Wimoov a créé et co-porte le Baromètre des mobilités du quotidien. Cette enquête livre tous les deux ans une photographie des usages et des représentations de Français-es dans leurs mobilités du quotidien et vise à identifier les situations et les facteurs de précarité dans ce domaine. **Sébastien Bailleul**, directeur des partenariats, de la communication et du plaidoyer, a partagé les points-clés de l'édition 2024.

Le Baromètre a été créé en 2020, l'année où la loi d'orientation des mobilités a instauré le droit à la mobilité pour toutes et tous et la compétence mobilité solidaire obligatoire. La 3^e édition parue en 2024 repose sur 12 000 Français majeurs représentatifs de la population française. La population rurale représente environ 33 % de l'échantillon.

La précarité mobilité touche :

- Les personnes n'ayant aucune solution de mobilité. Cela concerne 10 % des répondants à l'échelle nationale et 6,5 % des habitants des territoires ruraux. Cette différence s'explique par un taux de motorisation plus important en milieu rural ;
- Les personnes dépendantes de la voiture individuelle, celles à bas revenus subissant la hausse des prix du carburant ... Cela représente 19,5 % de la population française et 27,5 % des habitants des territoires ruraux.

On peut donc considérer que 34 % des habitants des territoires ruraux sont en situation de précarité mobilité ou dans une forme de vulnérabilité, soit environ 6 millions de personnes. Il s'agit de seniors, de femmes n'ayant jamais conduit et renonçant à se déplacer au décès de leur mari, de jeunes sans permis de conduire et éloignés des transports en commun « choisissant » leur filière de formation en fonction de leurs capacités à s'y rendre, de travailleurs précaires ...

Dans les territoires ruraux, les vulnérabilités sont souvent plus aiguës. Quasiment 9 personnes sur 10 disposent d'une voiture, mais 64 % ruraux n'en ayant pas ne possèdent pas d'autre équipement pour se déplacer. Quant aux alternatives à la voiture, 75 % des ruraux n'en ont pas, contre 45 % des Français. « On parle beaucoup d'alternatives à la voiture individuelle, mais en territoire rural, il n'y a parfois pas d'autre choix », rappelle Sébastien Bailleul. Les transports collectifs sont généralement considérés comme peu attractifs en raison de la faible fréquence et du manque de confort. Et quand il y a un aléa climatique (inondation, forte chaleur...), c'est encore vers la voiture que l'on se tourne, alors même que ces aléas s'expliquent par les émissions de gaz à effet de serre liées à la voiture thermique.

« Les territoires ruraux développent de nombreuses solutions et expérimentations. Et lorsqu'elles sont bien conçues et animées sur le territoire, elles fonctionnent », constate Sébastien Bailleul. Il ne suffit pas d'aménager des aires de covoiturage aux bords des routes comme le font certains conseils départementaux. Il faut les faire connaître, informer, animer...

Les expérimentations conduites par Wimoov dans trois territoires ruraux du Pas-de-Calais, de Bretagne et d'Île-de-France ont permis de dresser les constats suivants :

- Il est difficile de mettre autour de la table toutes les personnes utiles à la mise en œuvre de politiques de mobilité durables et robustes, en raison du mille-feuille administratif. La compétence mobilité est distribuée aux autorités organisatrices des mobilités, les Régions, mais aussi les Départements pour les routes, les communes pour les solutions locales, les opérateurs... Les habitants doivent aussi y contribuer et faire remonter leurs besoins ;
- Wimoov prône depuis longtemps que la mobilité doit partir des besoins des plus fragiles pour finalement être utile à toutes et tous ;
- La mobilité est d'abord une question du quotidien pour les personnes qui habitent un territoire. Elle doit être pensée et développée à ce niveau-là.

Enfin, Sébastien Bailleul rappelle que la mobilité est un droit, inscrit dans la loi d'orientation des mobilités, et qui donne accès à tous les autres droits : l'accès à l'emploi, à la santé, à la culture... « La mobilité est un levier de cohésion territoriale et de cohésion entre les habitants. Quand on prend la petite navette du territoire et qu'on parle avec son voisin et sa voisine, finalement, petit à petit, on se rend compte de tous les bienfaits que cela peut apporter plutôt que de rester seul dans son véhicule à écouter sa radio ».

Pour plus d'infos : [Voici l'essentiel du Baromètre des mobilités du quotidien 2024](#)

Sélection de questions/réponses

[La Région Hauts-de-France et l'académie d'Amiens ont développé un partenariat pour développer les connaissances du territoire des élèves. Il ressort notamment de ce travail que leurs représentations du territoire influencent grandement leurs mobilités.](#)

Sébastien Bailleul. « Les freins cognitifs à la mobilité sont en effet nombreux. C'est pourquoi Wimoov propose des accompagnements individuels afin de déconstruire les représentations, mieux connaître le territoire, apprendre à utiliser des outils pour se repérer et se déplacer... Certains jeunes utilisant quotidiennement les réseaux sociaux n'ont jamais utilisé Google Maps ou une application d'un opérateur de transport ! Des adultes accrochés à leur voiture depuis toujours sont parfois contraints du jour au lendemain de trouver une autre solution en raison d'une pathologie ou du vieillissement. Ces transitions sont plus difficiles quand elles n'ont pas été anticipées. Mais la mobilité s'apprend et s'apprend à tout âge ».

La desserte fine du territoire en Occitanie, Jean Luc Gibelin

La Région Occitanie compte 6 millions d'habitants. Elle est composée de 4500 communes, dont 3500 hors agglomération et hors communautés de communes. Il s'agit essentiellement de communes rurales sans services urbains. Comment la Région Occitanie organise-t-elle le maillage de son territoire et une desserte fine ? **Jean-Luc Gibelin**, Vice-président Mobilités pour tous et infrastructures de transports, Région Occitanie, a répondu à cette question.

La Région Occitanie a mis en place un service régional des mobilités reposant sur quatre piliers :

- Une convention TER prévoyant une forte hausse de l'offre ;
- Les transports routiers et scolaires. La Région assure chaque jour le transport de 180 000 enfants sur plus de 3500 communes concernées, avec 21 900 points d'arrêt desservis quotidiennement. Les transports scolaires permettent aussi de transporter des usagers sous certaines conditions ;
- Les pôles d'échanges multimodaux, qui articulent les différents modes de transport ;
- Les services alternatifs, tels que le covoiturage, l'autopartage, le vélo, les véhicules intermédiaires... La Région Occitanie a un plan vélo ambitieux et travaille étroitement avec les associations concernées. « Quant aux véhicules intermédiaires, je pense que c'est une des solutions d'aujourd'hui et de demain », estime Jean-Luc Gibelin. Il s'agit des véhicules entre les vélos et les voitures, équipés ou non de moteur électrique (ex. rosalties).

Il faut ajouter à cela les transports à la demande et les transports d'intérêt local, fruits d'une collaboration entre la Région et les collectivités des territoires. Ces solutions sur mesure sont complémentaires et non concurrentes des autres transports.

L'enjeu est d'articuler ces différentes offres et de modifier l'usage de la voiture vers un usage plus collectif.

La Région a mis en place des comités départementaux des mobilités dans chaque département, où siègent les EPCI, les Départements, la Région, l'AMRF, l'AMF, les transporteurs, l'Académie et des associations d'usagers et de parents d'élèves qui y font entendre leurs voix. Ces comités permettent de suivre l'évolution des besoins de mobilité, de présenter les offres et leur évolution et d'évaluer ensemble la mise en œuvre de l'offre. Ils se réunissent deux fois par an et disposent également d'une plateforme numérique favorisant les échanges tout au long de l'année.

La Région Occitanie veille à proposer une gamme tarifaire la plus cohérente possible : des trajets de 1,50 à 2 € pour les transports routiers, des trajets ferroviaires de 1 à 95 €/mois pour les plus grandes distances... Entre 2019 et 2024, la fréquentation globale du réseau TER a augmenté de 68 %, notamment grâce aux premiers week-ends de chaque mois à 1 €. Cette politique tarifaire a été récemment examinée par la Chambre régionale des comptes. L'audit rend compte d'une augmentation du taux d'occupation sans trains supplémentaires ajoutés et du coût que cela représente. « Ces choix politiques nécessitent des moyens importants mais sont essentiels pour préserver le droit à la mobilité, c'est-à-dire le droit de ne pas être assigné à résidence », conclut Jean-Luc Gibelin.

La mobilité en milieu rural, Fatou Diouf

Fatou Diouf, doctorante en géographie, Université de Poitiers, conduit sa recherche doctorale sur les politiques publiques de mobilité en milieu rural. Quelles sont leurs singularités ? Comment les améliorer ?

La mobilité en milieu rural est un sujet vaste et complexe. Les territoires présentent la particularité d'accueillir une faible densité de population mais les besoins en mobilité sont les mêmes que ceux des territoires urbains : se rendre au travail, déposer ses enfants à l'école, faire les courses ... Mais en milieu rural, les politiques de mobilité sont freinées par les contraintes budgétaires. Par ailleurs, l'offre insuffisante entraîne des conséquences sur les entreprises qui peinent à recruter ou à maintenir dans l'emploi leurs salariés, faute de solutions de transport. Sur un autre plan, les seniors et les structures qui les accueillent demandent des aménagements sécurisants, des trottoirs entretenus ... Enfin, les missions locales recevant des jeunes et des personnes en insertion professionnelle relaient d'autres besoins de mobilité. Les personnes aux horaires atypiques ont encore d'autres contraintes...

Ces demandes de mobilité sont traitées de manière dispersée et à des échelles différentes.

Une commune peut intervenir sur un sujet, une intercommunalité sur un autre, un opérateur de transport encore sur un autre aspect... La question du financement reste le premier frein pour mettre en place ou non une solution globale de mobilité en milieu rural. C'est particulièrement vrai lorsqu'il s'agit d'accueillir ou de maintenir une ligne de train. Le coût engendré ne peut être supporté par des petites villes. Quant aux autres solutions, telles que le transport à la demande, le covoiturage, ils ne sont pas forcément adaptés aux trajets quotidiens.

On peut saluer l'aménagement d'une portion cyclable, mais si celle-ci n'est pas connectée à des routes permettant un usage sécurisant du vélo, correctement indiquée et régulièrement entretenue, elle restera peu empruntée.

Fatou Diouf énonce quelques principes pour répondre aux besoins de mobilité :

- Éviter la standardisation des réponses et réfléchir d'abord aux bonnes questions à se poser ;
- Consulter la population, entendre la diversité des demandes et accompagner les publics vers les solutions de mobilité mises en place ;
- Coordonner les différentes échelles territoriales et leurs offres de mobilité.

Le covoiturage en milieu rural : la gestion des temps promue par l'opérateur Ecov, Jean-Baptiste Ray

Ecov est un opérateur de mobilité qui conçoit, déploie et exploite des lignes de covoiturage sans réservation, pour le compte des collectivités locales. Les lignes de covoiturage ne répondent pas à tous les besoins de mobilité des milieux périurbains et ruraux, mais s'inscrivent dans l'écosystème existant. **Jean-Baptiste Ray**, directeur de la stratégie et de l'expertise d'Ecov, a présenté les principales caractéristiques de cette solution.

Quand on évoque les temps de transports, on pense immédiatement aux temps de trajet, mais de nombreux autres temps peuvent être considérés : les premiers et derniers kilomètres généralement moins bien perçus, les temps d'attente (ex. retard du bus), le délai de précaution (ex. arriver à la gare 15 min à l'avance), les temps de préparation amont pour un 1^{er} trajet ou un trajet inhabituel, les temps de « flexibilité » qui dépendent de la fréquence des transports et du déshorage (ex. finir à 16h quand le bus ne passe qu'1h après), les temps d'accompagnement (nombreux pour les parents et les aidants)... Pour améliorer les temps de transports et leur perception, il faut agir sur la fréquence et le maillage des transports. Les lignes de covoiturage peuvent y contribuer.

Une ligne de covoiturage s'apparente à une ligne de bus avec des arrêts fixes et un nombre limité de destinations. Lorsqu'un passager arrive à l'arrêt, il lance son application et demande la destination souhaitée. Le premier conducteur se rendant à cette destination et prêt à ouvrir sa portière prendra le passager. Celui-ci peut suivre sur l'application les conducteurs qui approchent de l'arrêt et savoir si une voiture arrive dans 5, 15 ou 35 min. Le conducteur est également informé de la présence des passagers aux arrêts. Dans l'aire métropolitaine grenobloise, il existe des lignes à haut niveau de service, où Ecov s'engage à des temps d'attente inférieurs à 20 min. Au-delà, l'opérateur s'engage à régler un taxi.

La mission d'Ecov est de faciliter la mise en relation et de rassurer les passagers comme les conducteurs. Ceux-ci ne doivent pas vivre le covoiturage comme une contrainte. En tant qu'opérateur, Ecov organise les lignes, déploie les arrêts et développe l'application mobile pour les collectivités. En général, le covoiturage est gratuit pour les passagers pendant la première année, voire deux ans. Le conducteur est remboursé d'une partie des frais par la collectivité : 1 à 2 € par passager transporté. Ce principe de gratuité permet « d'amorcer les lignes et d'établir la confiance », explique Jean-Baptiste Ray. Puis, une tarification est intégrée ou non. Dans ce cas, on parle de « lignes solidaires ». Ecov veille à la complémentarité des lignes de covoiturage et de cars/bus : complémentarité spatiale, fréquence, résilience (en cas d'aléa, de suppression de bus...).

L'expérience d'Ecov dans divers territoires met au jour plusieurs éléments :

- Dans les territoires où il est impossible d'augmenter la fréquence des trains et des cars, les lignes de covoiturage proposent des solutions collectives flexibles et viennent étendre l'offre ;
- Quand l'offre de mobilité est suffisante, les ménages sont prêts à renoncer à leur 2^e véhicule. La dépendance à la voiture individuelle diminue ;
- Il ne suffit pas d'étendre l'offre, il faut aussi changer l'image du système. « Le risque de perte de services publics dans les territoires ruraux est réel. En mettant en place des services publics partagés, on redonne de l'ambition aux politiques publiques de mobilité, sans engendrer des coûts trop importants, et on montre qu'il est possible de se déplacer autrement », conclut Jean-Baptiste Ray.

Sélection de questions/réponses

Les arrêts de covoiturage sont-ils accessibles à pied ?

Jean-Baptiste Ray « Oui, mais quand ils se situent dans une zone résidentielle ou d'emplois étendue, Ecov installe des box à vélos pour favoriser l'intermodalité. C'est un des facteurs clés de succès que nous travaillons avec les collectivités ».

Quand un ménage renonce à la 2^e voiture, il s'agit souvent de la voiture de la femme. Comment ne pas renforcer ces inégalités de genre ?

« C'est en effet une réalité. En revanche, les lignes de covoiturage contribuent à diminuer d'autres inégalités : des conductrices ne prenant jamais d'autostoppeur accueillent des passagers dans le cadre de lignes de covoiturage, des femmes ne faisant pas d'autostop pratiquent le covoiturage. Dans les deux cas, le système les sécurise ».

Le Vice-président de l'ARMF rappelle que la mobilité est un sujet hautement politique. La capacité des territoires à coopérer est souvent déterminante. La France a généralement du mal à tirer parti des expériences réussies localement. Les élus ne sont pas tous au fait des enjeux de la multimodalité, des aménagements frugaux, des avantages du transport à la demande, des différentes manières de favoriser le covoiturage ou les modes actifs, aux freins culturels du covoiturage... S'emparer politiquement de ces sujets est un enjeu primordial.



Les mobilités actives au sein du Parc Naturel Régional (PNR) de Millevaches, Martin Cusson

Contrairement aux idées reçues, les mobilités actives ont toute leur place au sein d'un parc naturel. **Martin Cusson**, chargé de projet mobilités actives du Parc Naturel Régional de Millevaches en Limousin, travaille depuis 2023 sur un Schéma Directeur des Mobilités Actives. Voici les principaux enseignements de la démarche ayant conduit à ce schéma.

Le Schéma Directeur des Mobilités Actives concerne un territoire plus étendu que celui du PNR. Il s'agit d'un territoire de moyenne montagne et de faible densité (16 habitants/km², 12 sur le PNR). 164 communes sont concernées (dont 124 dans le PNR). 14 d'entre elles ont fait l'objet d'une analyse plus approfondie, suivie de préconisations. Les itinéraires vélos intercommunaux ont également été travaillés. L'élaboration de ce document de planification a conduit à recenser les besoins mobilité des communes, à confronter l'analyse au terrain et à prendre en compte les dynamiques locales. Cette démarche a intéressé et mobilisé de nombreux habitants et acteurs des collectivités et des services décentralisés de l'État.

Parmi les enseignements significatifs, rappelons d'abord que le monde rural n'est pas homogène. Tous les ruraux ne parcourent pas quotidiennement des longues distances (40 km et plus), une partie vit aussi sur des petites distances. Dans une communauté de communes du PNR de Millevaches, la moitié des habitants demeurent à moins de 20 min de la ville concentrant les trois quarts des emplois. Beaucoup d'habitants télétravaillent également et n'ont pas à se déplacer chaque jour pour leur emploi. Néanmoins, cette réalité n'est pas toujours perçue par les habitants.

Le piéton est un impensé de la mobilité rurale, mais s'il ne s'en plaint pas. Quelques élues femmes ont relayé les difficultés des assistantes maternelles pour se déplacer avec les enfants sur les communes, mais les témoignages restent rares. « En revanche, quand on reste sur les territoires, on commence à les entendre », précise Martin Cusson.

Il existe un réseau secondaire de routes départementales dense et peu fréquenté. Si on améliore la sécurité des cyclistes sur ce réseau, les pratiques peuvent considérablement évoluer. 1 km d'aménagement vélo débloque en réalité 10 à 30 km d'itinéraire vélo, du fait d'un meilleur maillage de petites routes. Il ne s'agit pas de pistes cyclables, trop coûteuses pour le territoire, mais de favoriser les itinéraires cyclables et changer *in fine* le plan de circulation. L'opposition à la marche et au vélo se désamorce avec l'ingénierie – notamment en proposant des aménagements frugaux.

« Le rural doit trouver sa voie pour que l'usage d'une alternative à la voiture soit une évidence – à défaut d'un acte militant », précise Martin Cusson. Les mobilités actives présentent aussi des limites : les saisons, les intempéries, les distances... C'est pourquoi les alternatives (cars, trains...) doivent être pensées en parallèle. Pour conclure, Martin Cusson précise qu'il réalise 94 % de ses déplacements professionnels en vélos et transports en commun : les mobilités actives permettent de rayonner sur un territoire rural.

Pour plus d'infos : [Voici le lien vers le reportage « Splendeur et misère de la mobilité en ruralité » réalisé par Télé Millevaches](#)

« On efface tout et on recommence ! Pour un schéma alternatif des mobilités », Sylvie Landriève (Forum Vies Mobiles)



Le Forum Vies Mobiles, think-tank de la mobilité et des modes de vie du futur, a pour objectif de répondre aux aspirations citoyennes tout en sortant du système de la mobilité carbonée. Sa directrice, **Sylvie Landriève**, a réagi aux échanges précédents et présenté le système alternatif de mobilité (SAM) proposé par le Forum Vie Mobiles.

Les échanges montrent à la fois l'enthousiasme véhiculé par les expérimentations et politiques locales et les multiples freins rencontrés pour les déployer. Sur les constats, Sylvie Landriève invite les participants à questionner d'abord les particularités supposées de la mobilité en territoires ruraux. Ceux-ci représentent 90 % de la France. Par ailleurs, très peu de personnes n'évoluent que dans ce type de territoires. Il est donc critiquable de raisonner sur les territoires ruraux, sans considérer aussi les zones périurbaines et urbaines. En France, 80 % des déplacements sont réalisés en voiture, et ce chiffre est sensiblement le même en territoires ruraux et urbains. Plus de 80 % des ménages possèdent une voiture, 40 % en ont deux. Cela représente un parc de 40 millions de voitures ! Même si les déplacements à vélo et en transports en commun augmentent, les tendances ne montrent pas de baisse significative du nombre de voitures et les émissions de gaz à effet de serre empirent.

La situation est connue et nul doute que les politiques s'en préoccupent, au niveau local comme au niveau national. « Mais il y a une grande incohérence des politiques menées. Les politiques nationales sont favorables à la voiture, quand les politiques locales luttent contre. C'est donc très difficile pour les habitants de s'y retrouver », constate Sylvie Landriève.

En outre, les lobbys du système voiture entretiennent l'idée, très répandue, que la voiture est synonyme de liberté. Mais c'est une illusion. Dans la réalité, seulement 18 % des Françaises et des Français possédant un permis de conduire sont réellement libres de prendre le volant quand ils le souhaitent. En causes, les conditions de circulation, l'incapacité à conduire la nuit, le coût des voitures et des déplacements... Rappelons aussi que 33 % de la population ne peut tout simplement pas conduire, en raison d'un handicap ou de l'absence de permis... même si on estime à 1 million le nombre de personnes conduisant sans permis en France.

Malgré tout, de nombreuses initiatives existent pour faire évoluer ce modèle coûteux, insoutenable et injuste. La principale difficulté est qu'elles ne font pas système. Le Forum Vies Mobiles soutient que changer de système est possible. Il a imaginé et chiffré un système national de mobilité qui permet à tous de se déplacer, sans voiture et à toute heure. Il repose sur les infrastructures et les matériels existants et consiste à prendre la route pour la donner aux autres modes. Avec plus d'un million de routes, la France est le pays qui compte le plus grand nombre de kilomètres rapportés à sa population. En réaffectant une partie aux transports collectifs et aux modes actifs, on peut agir vite, à moindre coût et favoriser le report modal. D'après les études réalisées avec des bureaux d'études, ce système alternatif de mobilité est finançable : en réutilisant les infrastructures existantes, il coûterait 60 milliards d'euros par an, soit cinq à six fois moins que le système voiture actuel.

Pour plus d'infos : [Voici un lien vers la vidéo présentant le système alternatif de mobilité](#)

<Axe 2> Les temps et les services au public : la vie rurale

Les temps et les services au public : retours sur l'enquête AMRF/Tempo Territorial auprès de 225 communes rurales

L'enquête nationale sur la gestion du temps en milieu rural auprès de 2250 communes rurales aborde notamment les services au public. Après les principaux résultats sur les mobilités évoqués lors de l'axe 1, **Patrick Vassallo**, président délégué de Tempo Territorial, fait le point sur les temps des services et des rythmes de vie en milieu rural.

Parmi les thématiques explorées dans l'enquête, les rythmes scolaires apparaissent comme une question prégnante pour les communes. Celles-ci s'efforcent de répondre à une diversité d'attentes des familles mais aussi du personnel scolaire. Le respect du rythme des enfants est mentionné dans près de 70 % des réponses, ainsi que la cohérence entre les temps scolaire, périscolaire et familial, l'amplitude et la qualité du temps d'accueil des enfants. La qualité de l'alimentation et des pauses méridiennes est citée par environ un tiers des communes.

Pragmatiques et concrètes, les actions mises en place tendent vers la mise en place d'un « agenda local du temps scolaire et familial » favorisant une meilleure adéquation des temps scolaires, des rythmes de l'enfant et des familles, des temps des transports et des pauses méridiennes, et des disponibilités des personnels. Les adaptations d'horaires sont souvent liées en effet à des contraintes budgétaires et à la disponibilité des personnels.

De nombreuses communes ne disposent pas d'équipements culturels sur leur territoire. Celles qui en possèdent pointent l'absence de projet structuré ou de vision stratégique sur l'usage des espaces et le manque de coordination intercommunale, limitant les mutualisations possibles. Les contraintes budgétaires et humaines, bien que celles-ci soient rarement citées comme point de blocage, sont des freins à l'optimisation des espaces culturels. Les équipements sportifs, se résumant souvent à un terrain de foot et/ou une salle polyvalente, sont également peu utilisés et contraints par la gestion bénévole et l'absence de gardiennage. Les mutualisations intercommunales existent mais restent peu formalisées. En outre, elles impliquent de pouvoir se déplacer, ce qui peut être source d'inégalités entre les ménages (ex. pouvoir accompagner son enfant à une activité, conserver un deuxième véhicule). De manière générale, les tensions temporelles (temps de travail/de garde, temps de transports/d'apprentissage, temps institutionnels/temps personnels) aggravent les inégalités sociales et territoriales.

L'enquête met finalement au jour un double déséquilibre : l'accès restreint aux services publics et l'inadéquation des horaires avec les rythmes des habitants. Les communes exprimant le souhait d'aller plus loin mettent en place un « plan communal du temps » ou « un agenda des usages », adapté aux réalités locales, et une véritable prospective temporelle intégrant le temps comme une ressource stratégique. D'autres pistes d'actions concrètes à destination des maires ruraux sont proposées dans l'enquête.

Plus d'infos : [Voici le lien vers l'enquête AMRF/Tempo Territorial](#)

Le service social en ruralités, Boris Chevrot



Responsable du pôle économie et social à la Communauté de communes du Clunisois, le sociologue **Boris Chevrot** coordonne les services économiques et sociaux du territoire, tels que France Services, mais aussi un laboratoire de transformation alimentaire et un projet de réhabilitation d'un ancien sanatorium en un lieu accueillant artisans et artistes. Son intervention a montré combien l'action sociale des collectivités rurales peut être innovante et génère un agenda caché du temps professionnel.

La Communauté de communes du Clunisois compte 41 communes et environ 14 000 habitants. Cette population est en hausse : le territoire attire des personnes retraitées mais aussi des familles avec enfants. Les 5200 emplois présents sur le territoire représentent un autre atout du territoire, avec des activités diversifiées : agriculture, industrie, médico-social, santé, enseignement supérieur...

Malgré tout, le territoire a quand même des fragilités : un revenu moyen annuel inférieur de 3000 € au revenu moyen annuel des Français. Les catégories populaires sont largement représentées : ouvriers, employés, retraités..., loin des représentations que l'on peut se faire quand on visite Cluny. La densité s'élève à 30 habitants/km² et ce chiffre est majoré par la population de Cluny. Plusieurs communes comptent environ 6 habitants/km². Cela explique aussi la faible densité des services commerciaux, des services de santé, des spécialistes.

Ayant consacré son doctorat à l'intervention sociale en milieu rural et à la précarité rurale, Boris Chevrot rappelle que la carte des vulnérabilités sociales (taux de bénéficiaires RSA, de chômeurs de longue durée, bénéficiaires de la CMU ..., établie par Christophe Guilluy et Christophe Noyé se superpose peu ou prou à la carte des territoires ruraux. Les territoires urbains ne sont bien sûr pas épargnés, mais ils sont davantage étudiés et identifiés, à l'instar des quartiers prioritaires de la politique de la ville. Mais les travaux de Guilluy et Noyé ont largement contribué à mettre au jour les vulnérabilités de la « France périphérique » il y a une dizaine d'années.

Ce travail de doctorat, mené dans le cadre d'un contrat Cifre, a conduit Boris Chevrot à prendre un poste de médiateur social au sein de la Communauté de communes du Clunisois. Au sein d'un relais services publics, ancêtre de France Services, il a travaillé au quotidien avec les publics, les partenaires sociaux, les bénévoles, les élus, ... et a participé aux travaux de la 27^e Région sur les services publics de proximité aux côtés de designers de politiques publiques. Diverses expérimentations ont été menées avec les usagers, les travailleurs sociaux, les élus, afin d'améliorer les services proposés, les façons de travailler et de coopérer, ...

L'action sociale est extrêmement complexe avec de nombreux acteurs, organisations, dispositifs, sigles, réformes, ... Or, on demande aux usagers d'être le plus autonome possible et aux professionnels ne pas faire à leur place. Cette complexité entraîne des conséquences sur les bénéficiaires. La collaboration avec la 27^e Région a mené Boris Chevrot à expérimenter les concepts d'aller vers et d'accueil inconditionnel, dont on parlait peu il y a 10 ans. Cela a notamment conduit à travailler différemment : favoriser d'abord l'interconnaissance des acteurs sociaux grâce à des réunions de territoire et divers jeux conçus par les designers (times'up professionnel, social pursuit, rallye photo solidaire), partager les informations, sortir purement d'une approche technique pour y associer de la sociabilité quitte à sortir du cadre d'intervention habituel... Par exemple, un dispositif informel, « la Brigade des compotes » a réuni des personnes souhaitant se rendre utiles, des adultes en situation de handicaps, des travailleurs sociaux pour organiser des cueillettes de pommes non récoltées, les transporter et les transformer au laboratoire de transformation alimentaire. « Quand on réalise des actions ensemble, il se passe autre chose que dans la relation

habituelle au guichet. Les objectifs de l'action sociale ont plus de chance d'être atteints », explique Boris Chevrot. Dans une logique d'aller vers, l'agent territorial-sociologue s'est rendu aux Restos du cœur pour proposer de l'aide aux personnes invisibles des services sociaux et ne recourant pas aux prestations sociales pour diverses raisons (méconnaissance, non-sollicitation, sentiment d'illégitimité, difficultés d'accès). Cette démarche l'a convaincu d'une chose : il y a toujours des demandes en creux, souvent déguisées en des questions parfois complètement incongrues. Par exemple, c'est en acceptant de se rendre au domicile d'une personne pour « expertiser des ossements » qu'il a constaté une situation flagrante de mal-logement. Sortir du cadre a permis de détecter la situation.

Sélection de questions/réponses

Comment les usagers réagissent-ils à ces actions et à la logique d'aller vers ?

Boris Chevrot. « C'est très variable. Au sein de France services, nous avons traité l'année dernière 8000 demandes : cela va d'un petit coup de pouce pour faire une déclaration à des personnes très à la marge. Pour toucher les invisibles, le relais d'usagers fonctionne très bien. Nous les appelons les médiateurs secondaires ou “profanes de la médiation” : ils ont reçu de l'aide à un moment donné, en parlent à une de leurs relations et arrivent à les convaincre de prendre contact avec nous. Beaucoup n'ont pas conscience de ce rôle ou n'osent pas l'endosser, mais il est essentiel ».

Êtes-vous confronté à la pauvreté temporelle ou famine temporelle, c'est-à-dire au fait de manquer de temps pour accéder à des droits essentiels, comme se soigner ? Ou la précarité reste-t-elle plutôt centrée sur les revenus ?

Boris Chevrot. « La question des revenus est très prégnante, mais les capacités, au sens de l'économiste Amartya Sen, sont largement présentes : être en capacité ou non de se soigner, d'accéder à la culture, ... La pauvreté temporelle se situe davantage du côté des professionnels, qui disent ne pas avoir le temps d'exercer leurs missions ».

Comment travaillez-vous avec les associations ?

« Nous aimons rassembler, fédérer les bonnes énergies, dont celles des associations. Le territoire clunisois compte plus de 730 associations ! C'est une grande richesse mais il faut mettre tout cela en musique et avoir des espaces pour le faire. Nous avons créé le réseau social et solidaire, intégrant tous les acteurs du médico-social et tous les profanes prêts à donner un coup de main. Ce réseau d'environ 600 acteurs organise des actions thématiques, mais au quotidien, nous l'utilisons pour des demandes d'aides ponctuelles : par exemple, nous recherchons une personne pour aider une personne dans tel village à rentrer son bois, pour accompagner Mme Untel chez un spécialiste, ... Depuis 10 ans, cela fonctionne, beaucoup de personnes sont prêtes à aider ponctuellement. Nous avons aussi un pôle territorial de coopération économique qui incube des projets concernant des associations et/ou des entreprises. Notre épicerie sociale et solidaire est née d'une coopération incubée par ce pôle ».

Table ronde : Aller vers les services au publics... en développant l'accessibilité



Francine Demeslay, Remy Seillier, Delphine Boudet, France Butel

Le retour d'expérience du Pimms Médiation Bourgogne du Sud, Francine Demeslay

Le Pimms Médiation Bourgogne du Sud comprend 12 sites, 9 dans le Charolais-Brionnais et 3 dans le Rhône. Chaque site est adapté aux problématiques du territoire. Le Pimms accompagne les usagers dans leurs démarches auprès des services publics, leurs problèmes administratifs et leur recherche d'emploi et fait le lien entre les acteurs locaux. Cette structure associative et apolitique travaille avec les élus, acteurs et associations pour apporter des services utiles aux habitants. Elle gère deux gares, une agence postale, un point conseil budget... **Francine Demeslay**, directrice du Pimms Médiation Bourgogne du Sud, est revenue sur son fonctionnement et ses principales actions.

Le Pimms est l'héritier des Points d'Information Médiation Multiservices, créés dans les années 1990, dans l'agglomération lyonnaise. C'est un guichet unique pour les usagers. Neuf lieux sont labellisés France Services. Le Pimms travaille étroitement avec les élus des communes d'implantation, quelle que soit leur couleur politique, les services publics (France Travail, CAF, CPAM...), les grandes entreprises (SNCF, EDF, Engie, Veolia, ...). « Les usagers retrouvent donc dans un même lieu l'ensemble des services dont il a besoin, c'est un gain de temps important. Nos horaires sont également adaptés », précise Francine Demeslay.

En 2024, le Pimms Bourgogne Sud a accompagné 67 700 personnes, grâce à 45 médiatrices et médiateurs. Il s'agit en grande majorité de femmes, titulaires d'un BTS SP3S (services et prestations des secteurs sanitaire et social) et/ou mères de famille très expérimentées. Un médiateur doit faire preuve d'empathie, avoir l'envie d'aider et être à l'aise avec les outils numériques. « Il peut s'occuper d'un dossier de retraite, gérer un dossier de décès, ouvrir un compteur EDF ... Il faut être agile ».

Le Pimms travaille sur le non-recours. Le fait d'être localisé dans une gare, de gérer des agences postales, aide à toucher ces « invisibles » de la ruralité. Beaucoup ont des comptes bancaires à la Poste. Pour avoir davantage du temps pour les accompagner de A à Z, le Pimms a créé un réseau de confiance, grâce aux partenaires Malakoff Humanis-Agirc-Arrco. Il permet de couvrir tous les domaines de la vie (assurance maladie, logement ...) et de remettre à jour toute la vie administrative de la personne, jusqu'à la préparation de ses dernières volontés. Grâce à la confiance établie, les médiatrices peuvent aborder tous les sujets. Des ateliers en groupe sont proposés également.

Le Pimms accompagne des personnes qui viennent d'elles-mêmes ou repérées au guichet postal au travers d'échanges informels. Par exemple, une personne disant qu'elle sera seule à Noël sera invitée à un accueil café ... Les partenaires du Pimms peuvent aussi adresser des personnes, dans le respect du RGPD. Les médiatrices peuvent alors contacter les personnes en difficulté de paiement de factures d'énergie par exemple et leur proposer un accompagnement. Si le Pimms ne peut

Intervenir, il passe la main à des travailleurs sociaux. Une autre porte d'entrée en territoires ruraux est les élus et les CCAS qui connaissent bien les habitants. « Nous avons par exemple accompagné deux frères agriculteurs qui n'avaient pas de cartes d'identité ni de cartes vitales, une personne qui n'avait pas vu de dentiste depuis 30 ans, ... » explique la directrice du PIMMS.

Les métiers de médiation ne sont pas valorisés financièrement. La reconnaissance des usagers est en revanche flagrante. « Les personnes qui arrivent dans nos structures n'osent parfois pas nous regarder, mais repartent avec le sourire et une dignité retrouvée ».

Le Pimms Bourgogne Sud envisage de mettre en place un espace de vie sociale itinérant. Il travaille également sur plusieurs projets avec des missions interministérielles sur la certification de l'accès aux droits, sur l'accès au droit avec France Services et la Cour des Comptes... « Le système français est très compliqué et pourrait s'inspirer du système portugais où une seule carte permet d'accéder à n'importe quel service public », estime Francine Demeslay.



Sélection de questions/réponses

Quelles relations entretenez-vous avec les travailleurs sociaux ?

Francine Demeslay. « Il y a dix ou quinze ans, on nous percevait un peu comme des envahisseurs. Les services publics avaient l'habitude de travailler en silos. La situation s'est nettement améliorée, notamment grâce au soutien des élus locaux et des Départements, mais aussi grâce à la complémentarité de nos actions. Nous facilitons aussi parfois le travail des assistantes sociales en préparant des dossiers et nous savons passer le relais quand il le faut ».

Partenariat de la Métropole Européenne de Lille avec France Services : un maillage territorial et partenarial pour se rapprocher des habitants

La Métropole Européenne de Lille (MEL) est composée de 95 communes, urbaines et rurales. Sa population s'élève à 1,2 million d'habitants pour une densité de 1748 habitants au km², ce qui la place au 2^e rang de métropoles les plus denses. La MEL a mis en place plusieurs dispositifs visant à rapprocher les services publics des usagers. **France Butel**, coordinatrice « relations usagers », et **Delphine Boudet**, chargée de mission « relations avec les usagers » au sein de la MEL, ont présenté leurs principales caractéristiques.

Le territoire lillois est assez hétérogène : cinq villes, Lille, Roubaix, Tourcoing, Villeneuve-d'Ascq, Armentières, concentrent une large part de la population, mais la moitié du territoire est agricole. Certaines communes comptent 300 habitants. En outre, un habitant sur deux est allocataire de la CAF. Il y a donc des enjeux d'accessibilité des services et de solutions différenciées. La MEL a choisi de s'appuyer sur le réseau France Services lancé en 2020, et plus particulièrement sur cinq espaces gérés par les communes et le bus bleu du Pays Lillois géré par le Département du Nord. Ce dispositif permet de rendre le service public plus proche et plus accessible, notamment pour les publics

éloignés du numérique. L'objectif est de proposer un accompagnement de qualité aux habitants à moins de 20 min de chez eux. Trois dispositifs ont été mis en place :

- Amelio, pour accompagner les usagers dans leur projet de rénovation et d'adaptation de leur logement privé ;
- Le Fonds de Solidarité Logement, qui propose des aides pour l'accès et le maintien durable dans le logement ;
- MobiliMEL, des aides à la mobilité pour faciliter les parcours professionnels.

La MEL a conclu une convention d'occupation des locaux avec les cinq communes concernées consistant à l'utilisation d'un espace de confidentialité permettant d'accueillir sur rendez-vous, avec un financement au prorata du nombre de rendez-vous. Au moment des Temporelles, les permanences avaient débuté dans trois communes. Quant au bus bleu, il dessert 20 arrêts dans la métropole, visant à mailler l'ensemble du territoire. Les zones les plus éloignées des grands axes urbains ont été privilégiées. Le conseiller itinérant France Services délivre une information de premier niveau, valorise les trois dispositifs et initie un premier rendez-vous. L'ensemble forme un maillage serré où 99 % de la population a accès à un espace France Services en moins de 10 min en voiture et de 20 min en transports en commun.

« L'expérience est encore trop récente pour partager des données quantitatives, mais ce dispositif permet d'appuyer notre relation aux habitants », explique France Butel. La MEL reste aussi en veille sur les futures labellisations France Services afin d'améliorer encore son maillage.

Sélection de questions/réponses

La mutualisation des bâtis est souvent complexe à mettre en œuvre et à faire vivre. Comment se passe votre partenariat avec France Services sur ce volet ?

Delphine Boudet. « Nous avons négocié avec les communes la convention d'occupation des locaux. Une d'entre elles n'est pas propriétaire des locaux et les occupe au titre de France Services, ce qui a compliqué un peu les choses. La Direction du patrimoine de la MEL a calculé un forfait horaire pour la consommation de fluides afin de ne pas tomber dans des calculs d'apothicaire, puis nous sommes tombés d'accord sur un forfait global ».

Les tiers-lieux en ruralités, Remy Seillier

France Tiers-Lieux est un groupement d'intérêt public au service de la coordination des politiques publiques nationales et territoriales à destination des tiers-lieux. Ses missions sont de comprendre et d'analyser l'écosystème, d'animer les programmes de soutien aux tiers-lieux, d'accompagner les porteurs de projet et de coordonner l'action publique. Après avoir rappelé les missions de France Tiers-Lieux, son directeur général adjoint **Rémy Seillier** a expliqué ce qu'ils pouvaient apporter aux territoires ruraux.

France Tiers-Lieux accompagne principalement les tiers-lieux privés mais 15 opérateurs régionaux proposent du conseil sur la gouvernance et la stratégie à tout projet. Grâce à son Observatoire, il produit également des ressources utiles aux tiers-lieux ruraux et aux collectivités qui veulent les porter.

France Tiers-Lieux a aussi pour objectif de renforcer les coopérations entre acteurs publics et tiers-lieux : plus de 1 million d'euros a été mobilisé depuis 2023 par les conventions de revitalisation. Un appel à projet en cours au moment des Temporelles concernait le bien vieillir, un sujet concernant

fortement les territoires ruraux. France Tiers-Lieux anime également une communauté d'acteurs publics engagés, organise des rencontres régionales et nationales, et propose diverses ressources et des webinaires avec le CNFPT notamment (ex. Mooc « Tiers-Lieux et collectivité : comment mieux faire ensemble »).

En France, il n'y a pas de définition stricte des tiers-lieux, mais « ce sont des espaces où on est invité à devenir contributeur d'une dynamique collective et donc à sortir d'une position de consommateur ou d'utilisateur », rappelle Rémy Seillier. Si les territoires denses misent sur le travail partagé et les services économiques, les territoires ruraux accueillent des fonctions davantage tournées vers la proximité, l'autonomie locale et la cohésion sociale. La médiation numérique, les activités manuelles et participatives, l'accueil temporaire ou d'urgence, les cafés et lieux conviviaux, les commerces de proximité et les espaces culturels et artistiques sont des activités largement représentées dans les tiers-lieux ruraux.

En matière d'innovation publique, tiers-lieux et acteurs publics partagent les mêmes ambitions : renforcer le lien social, construire des réponses adaptées aux besoins du territoire, faire émerger des activités utiles, contribuer au développement territorial, ... Cette proximité se concrétise de plusieurs façons :

- Des services publics qui s'intègrent dans les tiers-lieux. 16 % des tiers-lieux accueillent déjà un service public (ex. espace France Services, espace de médiation numérique, médiathèque). Ces tiers-lieux permettent de toucher des publics éloignés des institutions, créent des environnements accueillants et non stigmatisants, s'implantent dans des QPV ou des zones rurales, ...
- Des services publics qui s'inspirent de la méthode des tiers-lieux, en s'ouvrant à la contribution citoyenne, en impliquant les acteurs locaux dans la gouvernance et la programmation, en renouvelant les conditions d'accueil des citoyens, en hybridant des activités conviviales et des services, ...
- Des tiers-lieux publics. 14 % des tiers-lieux sont déjà à l'initiative de collectivités territoriales. Celles-ci souhaitent par ce biais expérimenter de nouveaux modes de conception et de gestion des services publics (ouverture, coopération, autonomie et co-construction) et redonner une place active aux citoyens dans la fabrique de l'action publique. C'est le cas par exemple de la Quincaillerie à Guéret, « un service public autogéré » et porté par la Communauté d'agglomération du Grand Guéret. Trois agents publics assurent la coordination, la gestion du FabLab et la médiation numérique, mais le pilotage du lieu repose sur une gouvernance partagée, incluant citoyens, collectifs et associations.

3700 tiers-lieux en France (2025)
62 % en dehors des métropoles
34 % en milieu rural

51 % d'associations
10 à 15 % de coopératives ou sociétés
coopératives d'intérêt collectif
11 % portés par des collectivités
territoriales

Modèle économique : environ 50 % des
revenus issus des activités
économiques (locations d'espaces,
ventes de services, de formations, ...)
et 50 % de subventions publiques

Pour plus d'infos : [Voici l'article par l'Observatoire de France Tiers-Lieux « Tiers-lieux, un nouveau champ des possibles pour l'innovation publique »](#)

On notera qu'une telle innovation ne peut être efficace que si les temps des un·e·s et des autres se synchronisent et si les usages se font « compatibles ».

Table ronde : Aller vers l'utilisateur pour lutter contre l'isolement



Assitan Keita & Alina Lasry, Sylvie Nicosia et Isabelle Dugelet

Le Médocobus : le bus qui va à la rencontre des malades, Sylvie Nicosia

Depuis mars 2025, le Médocobus, un service de santé itinérant, circule dans 9 petites communes de la Loire. Cette initiative vise à améliorer l'accès aux soins des habitants des zones rurales et éloignées des centres médicaux. **Sylvie Nicosia**, directrice de la CPTS (communauté professionnelle territoriale de santé) du Roannais-Brionnais a partagé cette expérience.

Le Médocobus ressemble à un cabinet classique, équipé du même matériel médical et dirigé par des professionnels de santé qualifiés : un médecin généraliste et un infirmier. Le dispositif est à destination des patients sans médecin traitant et prioritairement des patients suivis pour des ALD (affections de longue durée), puis, dans la mesure du possible, des patients ayant leur médecin traitant indisponible. Les communes visitées par le Médocobus ont été choisies sur ces critères, communiqués par la Caisse primaire d'assurance maladie. Certains patients n'avaient pas vu de médecin depuis 10 ans. Cette expérimentation permet de les rediriger dans un parcours de soins : un suivi est possible au sein du Médocobus ou l'infirmier peut aussi faire le lien avec des spécialistes et organiser les prises de rendez-vous si besoin.

Cette expérimentation est financée pour 3 ans par l'ARS. Après 2027, son existence n'est pas assurée. Or les besoins sont importants car le territoire roannais est en déficit de généralistes et l'accès aux soins peut s'avérer très difficile. En outre, les effets de la suppression du *numerus clausus* en 2019 ne se feront pas sentir avant 2030. Le Centre d'accès aux soins de Charlieu propose les mêmes services médicaux sur un lieu fixe. « Nous développons également la formation des infirmières en pratique avancée, les compétences des pharmaciens, des kinés, ... Tous ces éléments mis bout à bout vont permettre de tenir le système... dans un contexte où nous sommes suspendus aux décisions du Ministère de la santé qui change souvent » alerte Sylvie Nicosia.

Le Médocobus redonne du temps aux soignants et aux patients. Les soignants sont tous salariés et travaillent 7h par jour. Ils reçoivent 5 à 6 patients par jour pour des consultations pouvant atteindre 45 min si nécessaire. Cela redonne de l'importance aux personnes et aux soins. Le Médocobus fonctionne 3 jours par semaine et s'appuie sur un pool de médecins. Si les médecins changent, l'infirmier reste le même : il est devenu la personne référente. Cela a contribué à obtenir la confiance des usagers parfois inquiets : « est-ce que ce sont de vrais médecins ? Est-ce que je vais avoir une vraie consultation ? L'intimité est-elle respectée ? ». Il a fallu également faire connaître le dispositif, rassurer et accompagner le changement pour que les patients retrouvent le réflexe de consulter.

Plus d'infos : [Voici une vidéo de Télévision Loire 7 sur le Médocobus](#)

Sélection de questions/ réponses

Qu'en est-il des craintes des patients à l'égard de l'intimité ?

Sylvie Nicosia. « Le Médicobus est un milieu intimiste qui favorise le dialogue et la création d'un climat de confiance. Le médecin n'est pas derrière un ordinateur, mais au plus proche du patient : il refait de la clinique. Au bout d'une ou deux consultations, les patients arrivent à se livrer, par exemple, sur leurs addictions. Dans ce cas, les professionnels redirigent les patients vers des services d'addictologie, de prévention, ou encore les services sociaux ».

Comment concilier le temps du professionnel (précieux, très demandé...) et le temps du patient ?

Sylvie Nicosia. « Nous avons priorisé le temps du patient. Le médecin exerce pleinement son métier, sans charges administratives et en étant payé, quel que soit le nombre de consultations assurées. Cette expérimentation redonne au médecin ses pleins pouvoirs de clinicien. Nous sommes conscients que nous avons créé une demande et que les patients ne voudront pas revenir en arrière ».



Motivea, un « Fit Truck » en milieu urbain pour libérer un temps pour soi et reprendre le sport : quelle transposition en rural, Assitan Keita et Alina Lasryn

L'association Motivea propose une salle de sport mobile, avec garderie pour enfants, permettant aux femmes de se retrouver, d'être accompagnée, de pratiquer et de prendre du temps pour elles. **Assitan Keita** et **Alina Lasryn**, respectivement fondatrice -directrice et coordinatrice de Motivea, sont revenues sur cette expérience réussie en région parisienne.

Motivea est née d'abord d'un constat. D'une part, Assitan Keita a vu sa mère et de nombreuses femmes se consacrer à leur famille et s'oublier au détriment de leur santé. D'autre part, il est très difficile pour elles de se dégager du temps pour une activité physique et pour accéder à une salle de sport. Une enquête réalisée auprès de 300 femmes a confirmé ces constats. L'association loi

1901 Motivea a été créée en 2015 dans le quartier de la Goutte d'Or (Paris 18^e). Au début, quelques créneaux d'une salle de sport sont mis à disposition de l'association et le service de gardes d'enfant, déterminant, est mis en place avec des bénévoles. Petit à petit, outre des activités sportives, Motivea propose d'autres animations, rencontres, événements visant à favoriser l'accomplissement personnel des femmes.

Avant la période Covid, un camion aménagé et mobile est testé afin de limiter les déplacements des femmes. Certaines faisaient 45 min de métro avec leurs trois enfants pour venir à la Goutte d'Or ! Le Fit Truck est né. Actuellement, entre 80 et 150 femmes sont accompagnées chaque semaine. Motivea propose des séances d'une heure de coaching et différents équipements sportifs (rameur, vélo elliptique, tapis de course...) ou bien-être (tapis automassant...). L'objectif est de les faire venir, quelle que soit leur forme physique ou leur appétence pour le sport. « On commence par échanger avec elles au parc, puis on les invite à tester le tapis automassant, puis le vélo, ... On échange beaucoup, les femmes ont vraiment besoin de s'exprimer en toute confiance, de retrouver une communauté bienveillante. Ensuite, on leur propose des séances collectives, hors du camion, comme du step, de la zumba ou encore du basket, de la boxe. Progressivement, par le biais de la pratique sportive, les femmes se libèrent de leurs charges mentales et de leurs complexes et retrouvent une vie sociale. Nous veillons aussi à respecter leur intimité, leur rapport au corps, et à leur proposer un environnement sécurisant. On réalise un travail à la fois mental et physique » explique Alina Lasryn.

Motivea accueille de plus en plus de femmes aux problématiques lourdes (violences, mal-logement, difficultés dans la scolarité de leurs enfants...). C'est pourquoi l'association développe ses contacts avec les Mairies du 18^e et du 19^e arrondissements de Paris et les associations locales afin de pouvoir orienter ces femmes au mieux.

Sélection de questions/ réponses

Comment gérez-vous la question de l'intimité ? C'est un frein majeur pour les femmes qui leur fait arrêter le sport ou les empêche de le reprendre, après par exemple une grossesse, des violences, ..
Assitan Keita. « Le Fit Truck a été pensé pour cela et nous adaptons notre accompagnement à la personne ».

Alina Lasryn. « Nous faisons très attention à mettre en place et préserver un espace chaleureux et sûr pour toutes les femmes. Nous avons construit avec de jeunes femmes de 16 à 25 ans un programme sur-mesure pour que, dès leur plus jeune âge, elles prennent du temps pour elles ».

Les femmes fréquentant le fit truck vous amènent-elles d'autres femmes ?

Assitan Keita. « Oui, surtout les mamans plus âgées. Elles connaissent des femmes isolées et les invitent à nous rencontrer. Le fait de proposer un service de garde d'enfant est également déterminant ».

Santé et ruralité : que conclure ?

Isabelle Dugelet, maire de la Gresle (42), commune rurale accueillant le Médicobus, est revenue sur son expérience d'élue face à la pénurie de services de santé dans les territoires ruraux. En tant que Vice-présidente de l'AMRF, elle porte au Ministère de la Santé, avec Gilles Noël, la voix des élus ruraux sur les problématiques d'accès aux soins et de prévention.

Les habitants de la Gresle n'avaient pas de médecins au village. Quand le médecin le plus proche, à 10 km, a pris sa retraite, 3000 personnes n'avaient plus de médecin. Certaines ont trouvé des médecins traitants à plus d'une heure de route, d'autres ne consultaient plus, malgré les risques pour leur santé. L'arrivée du Médicobus a été bien accueillie par les élus. « Notre rôle a surtout été de communiquer auprès des habitants, d'aller les chercher, de leur expliquer le service proposé », explique Isabelle Dugelet. Parmi les avantages du Médicobus, il y a le fait que les rendez-vous se prennent par téléphone et que les délais sont réduits. Ce premier contact permet d'apprécier l'urgence de la demande, voire d'orienter le patient sur un autre point d'arrêt si sa situation ne peut attendre le jour où le bus est présent dans sa commune. En territoire rural, les personnes sont habituées et prêtes à faire une demi-heure de trajet si nécessaire. Le rapport aux temps et aux distances n'est pas le même qu'en ville.



La Maire de la Gresle travaille depuis plus de cinq ans sur les questions de santé et d'accès aux soins. La jeune génération n'est pas forcément prête à travailler autant qu'avant, à travailler en territoire rural, à assurer des gardes... Il faudra donc un nombre plus important de soignants pour répondre aux besoins. Cette situation pèse sur la santé des habitants mais rejaillit aussi sur les élus. Isabelle Dugelet a été appelée un dimanche par l'EHPAD de sa commune en 2019 car il n'y avait aucun

médecin de garde pour constater un décès. Elle a dû faire une réquisition administrative pour que quelqu'un vienne plusieurs heures après, au mépris du respect de la famille et du défunt. « Dans la foulée, j'ai pris un arrêté volontairement sarcastique pour interdire aux habitants de la Gresle de mourir les samedis, dimanches et jours fériés... un arrêté ayant fait un buzz médiatique. Heureusement, les choses ont évolué depuis, car des infirmiers formés peuvent constater des décès et l'ARS a modifié les secteurs de garde. J'ai connu en tant qu'élue bien d'autres situations déchirantes ».

Malgré les promesses, les ministres successifs n'ont pas résolu les problématiques touchant les territoires ruraux et en particulier la pénurie de médecins. Le maillage reste insuffisant, la situation semble au point mort depuis deux ans. L'AMRF fait des propositions au Ministère, participe à des groupes de travail, travaille avec les internes en médecine, ... Chaque ministre fait des propositions, puis est trop rapidement remplacé pour les appliquer. L'AMRF soutient une proposition du plan France ruralité de l'ANCT, à savoir le déploiement d'internes de 4^e année en priorité dans les territoires ruraux. 3600 devraient arriver en novembre 2026, « mais les décrets ne sont toujours pas publiés et pourraient être retardés. Ces docteurs-juniors sont aussi très convoités par les territoires urbains en tension », constate Isabelle Dugelet.

<Axe 3> Des nouvelles solidarités temporelles entre le rural et l'urbain



Le temps de mieux (se) nourrir.

Métropole vs ruralité, l'enjeu alimentaire, Mohamed Gnabaly

La Ferme des Possibles (Seine-Saint-Denis) est une société coopérative d'intérêt collectif (SCIC) à but non lucratif qui a pour ambition de construire des solutions locales et collectives aux problèmes écologiques et sociaux. Son cofondateur **Mohamed Gnabaly**, également Maire de L'Île-Saint-Denis et président de l'association départementale des maires de Seine-Saint-Denis, est revenu sur l'origine du projet et son fonctionnement, associant les territoires ruraux et urbains autour de l'enjeu alimentaire.

La Ferme des Possibles a été fondée en 2015 par quatre amis d'enfance originaires de Seine-Saint-Denis, attachés à l'égalité et soucieux de préserver l'environnement, la santé et le bien-être des personnes. Elle découle de plusieurs associations et projets :

- Capitale Banlieue (2011), association favorisant la réussite scolaire et l'insertion professionnelle des jeunes des quartiers ;
- Novaedia (2012-2013), projet d'insertion professionnelle des jeunes des quartiers populaires à travers des activités agricoles et alimentaires biologiques, puis association d'insertion par l'activité économique des personnes éloignées de l'emploi et en situation de handicap ;
- Et du projet La Ferme des Possibles (2014), qui était initialement un lieu d'exploitation agricole biologique, de formation et de sensibilisation à la nature et à l'alimentation durable sur 1 hectare.

« Tous ces projets reposent sur le capital des banlieues : les gens. Il n'y a pas de gens fragiles, mais une société qui fragilise les gens. Comment on prend notre destin en main et on arrête d'attendre des autres est la philosophie générale de la SCIC ». Les projets ont progressivement pris de l'ampleur, mais ils étaient limités par le temps des institutions publiques et par les appels à projets ne correspondant jamais tout à fait à leurs activités. Les cofondateurs sont donc allés chercher des

financements. Ils ont par exemple démarché les exploitations agricoles familiales présentes en Seine-Saint-Denis pour leur proposer de la main-d'œuvre et leur demander en contrepartie des produits à moindre coût. Le petit service de corbeilles de fruits à destination des entreprises a grandi depuis et l'activité gère à présent 5 tonnes de marchandises par semaine. Puis l'idée d'avoir leur propre site d'agroforesterie est né, avec toujours comme fil conducteur, la volonté de construire collectivement un bien commun et de développer les capacités et l'émancipation des personnes.

La Ferme des Possibles porte un projet de boucle alimentaire de la graine à l'assiette, en lien avec de nombreux partenaires : la ville de Stains, Plaine Commune, le Département de Seine-Saint-Denis, la Région, différents services de l'État, des associations d'insertion et du médico-social, des entreprises. Fermes urbaines, alimentation durable, traiteur solidaire, événements et restaurations d'entreprises, la SCIC a développé une large offre de services. Elle continue de développer des programmes ciblés, par exemple à destination des seniors et de mères isolées prêts à donner de leur temps à la ferme en échange de fruits et légumes à prix réduit. « La Ferme des Possibles, c'est la volonté de permettre à chacun de trouver sa place dans une communauté autour de l'alimentation durable », résume Mohamed Gnabaly. « Faire dialoguer les parties prenantes, habitants, administrations, élus, partenaires, n'a pas été simple. **On a dû construire des temps communs et surtout une culture commune** », ajoute-t-il.

Aujourd'hui, en tant que directeur général de la SCIC, il reste en veille sur les plans alimentaires territoriaux, régionaux, départementaux, métropolitains, communaux, ainsi que sur les politiques publiques, afin d'identifier les croisements avec les activités de la Ferme des Possibles. Celle-ci ne cesse de se transformer avec la construction récente d'un bâtiment bioclimatique de 1800 m², la récupération de 2 hectares supplémentaires, le projet de construction d'un autre bâtiment, ... La Ferme des Possibles compte 65 salariés tous profils : personnes en situation de handicap, migrants, sortants de prison, mères isolées, jeunes de quartiers, diplômés Bac+5 et Bac+8. « Dans cet écosystème, c'est la place du citoyen et son émancipation qui priment et, bien sûr, faire commun », conclut Mohamed Gnabaly.

Sélection de questions/réponses

Comment lancez-vous et financez-vous vos projets ?

Mohamed Gnabaly. « Nos premiers contributeurs ont été les particuliers, nous avons réussi à lever 100 000 € autour de nous. Ensuite, nous nous sommes adressés aux collectivités qui nous ont accompagnés. La Ferme des Possibles représente 4 millions d'investissements. Notre modèle économique repose aujourd'hui à 95 % sur notre chiffre d'affaires. Nous envisageons les politiques publiques et les mécènes comme des boîtes à outils que nous mobilisons pour nos projets : insertion des jeunes des quartiers populaires, alimentation durable, coopérative... Aujourd'hui, un de nos combats est la sanctuarisation des terres agricoles, qui historiquement nourrissaient Paris et les rois de France ».

Le point central de la Ferme des Possibles reste l'agriculture ?

« Notre projet est l'émancipation des gens. L'agriculture ne représente que 10 à 20 % de notre modèle économique. Nous gérons une exploitation agricole, mais aussi deux restaurants, un traiteur événementiel, nous sommes aussi logisticien du dernier kilomètre... Ce sont des supports d'activité pour recruter des gens et cultiver le lien social, la cohésion, l'accompagnement ».

Pour que cet ensemble fonctionne, il importe que les horaires soient coordonnés, les temps d'usages mis en cohérence.

Laboratoire de transformation alimentaire et épicerie solidaire : deux projets engagés valorisant les circuits courts du territoire clunisois, Marie Fauvet



Avant de devenir Maire de Cluny, jusqu'en 2026, **Marie Fauvet** a contribué au développement de deux projets locaux en lien avec l'alimentation : un laboratoire de transformation alimentaire et une épicerie sociale. Elle est revenue sur les moments clés de ces projets et leurs enseignements.

Il y a une dizaine d'années, la laiterie Bernard était menacée en raison de difficultés économiques. La Préfecture a sommé la Communauté de Communes du Clunisois de sauver cette entreprise de 15 salariés. Un projet de cuisine collective pour répondre aux besoins des petites cantines du territoire, et fédérer les activités anti-gaspillage, de solidarité alimentaire et de transformation de produits du territoire était déjà engagé. Un des bâtiments de la laiterie a été pressenti pour accueillir ce projet de cuisine. Au bout d'un peu plus d'un an de recherche de financement et de travail, cette option n'a finalement pas été retenue en raison de trop grandes problématiques techniques. Les élus n'ont pas rejeté le projet pour autant et étaient décidés à trouver un autre site. Quant à la laiterie, elle a été rachetée par la Communauté de Communes et son activité a perduré.

Un nouveau projet de création de laboratoire agroalimentaire a donc été lancé. La collectivité était prête à investir dans l'immobilier, avec l'aide de financements régionaux et européens. Une association de futurs usagers du laboratoire (Melting Popote) a été créée pour réunir tout le matériel nécessaire au fonctionnement du laboratoire. Là aussi, il a fallu chercher des financements, défendre le projet, ...

Le laboratoire de transformation alimentaire a finalement ouvert ses portes en 2020. Les débuts ont été difficiles, en raison de l'épidémie de Covid-19, mais également sur le plan réglementaire et sanitaire. Réunir dans un même lieu la préparation de repas de cantines, la transformation de viandes, d'escargots, de légumes, ..., est très exigeant : il faut obtenir des agréments européens pour chaque activité. Assez vite, l'association Melting Popote en charge de la gestion du laboratoire s'est retrouvée en situation de dépôt de bilan. En 2023, la Communauté de Communes du Clunisois a décidé de reprendre entièrement l'activité du laboratoire en régie.

Aujourd'hui, 2,5 équivalents temps plein travaillent dans ce laboratoire : ils se chargent de préparer les repas des cantines (environ 20 000 repas/an) et gèrent également les espaces mis à disposition des producteurs locaux pour la transformation de leurs produits. L'activité de transformation de la filière anti-gaspillage démarre tout juste, elle exige une logistique importante pour récupérer les surplus chez les producteurs, les transformer, obtenir les agréments sanitaires, garantir la qualité de l'ensemble de la chaîne...

Le laboratoire de transformation alimentaire (Salornay-sur-Guye, 71) :

1 bâtiment de 1 million d'€ financé par la Communauté de Communes du Clunisois, avec l'aide de l'Europe, de l'État et de la Région

250 000 € d'investissements pour l'association Melting Popote

Quant à l'épicerie solidaire, elle est le fruit du travail d'InCluniso, le PTCE (pôle territorial de coopération économique) créé en 2017 dans le Clunisois, qui a également travaillé sur le laboratoire de transformation alimentaire. Le projet d'épicerie solidaire a également nécessité beaucoup de temps et un travail d'animation des différentes associations d'aide alimentaire (Croix-Rouge,

Restos du Cœur...). Le SIRTOM (syndicat assurant la gestion des déchets) et les acteurs de l'économie circulaire ont été des maillons clés pour ce projet.

L'épicerie est ouverte depuis 2023, deux jours par semaine à Cluny, et accueille des familles orientées par les travailleurs sociaux. Les produits proposés sont à des tarifs avantageux, 10 à 20 % des tarifs du marché. Les denrées sont données, achetées à la banque alimentaire, ou récupérées par la filière anti-gaspillage auprès des grandes surfaces. L'épicerie est portée par l'association ETAP, qui gère également l'accueil d'urgence à Cluny. L'épicerie mobilise deux équivalents temps plein et un peu de temps d'un agent de la Communauté de Communes. Sur une année, 45 foyers sont accueillis et 28 tonnes de denrées environ sont distribuées.

Sélection de questions/réponses

Quels ont été les points de rencontre entre le rural et l'urbain dans vos projets ?

Marie Fauvet. « Quand le regroupement d'associations, Cantines en mouvement, a démarré sa réflexion autour des cantines scolaires du Sud Bourgogne en 2011, ce sont surtout les villes qui se saisissaient de la question des circuits courts. Mais on s'est vite rendu compte que copier-coller leurs manières de faire n'était pas approprié. On a inventé notre modèle. En revanche, pour l'essaimage, nous avons été soutenus par le FEADER sur l'ingénierie du projet et participé à plusieurs ateliers de travail avec des pays européens. L'Espagne, le Portugal et l'Italie étaient très en demande d'informations sur notre projet. On sentait que ça vibrait du côté des territoires ruraux. Plusieurs sont venus nous voir ».

Mohamed Gnabaly. « Ce qui relie les territoires est aussi la motivation de trouver des solutions pour pouvoir vivre dans nos territoires et à l'échelle des bassins de vie. Pour reprendre l'exemple des cantines scolaires, la Ferme des Possibles a été sollicitée mais c'est impossible au regard des volumes nécessaires en Seine-Saint-Denis. Mais avec sa bonne connaissance du territoire et de ses habitants, elle développe d'autres activités et d'autres possibles ».

Avez-vous rencontré des freins politiques ?

Mohamed Gnabaly. « Oui, dans la mesure où l'institution donne sa vision, développe ses politiques publiques et s'attend à ce que les initiatives locales y répondent. Nous étions plutôt en mode : personne ne nous donne notre vision, on fait ce qu'on veut... même si on ne rentre dans aucune case, si on doit rendre des subventions. Nous ne nous demandons pas si le politique est pour ou contre nos projets, mais comment utiliser les politiques publiques au service de nos projets et des besoins de nos territoires. Mais ce qui a été le plus dur pour nous, ce n'est pas le politique mais l'administration. J'arrivais à convaincre les élus, mais pas forcément les agents. Nous leur proposons de venir travailler à la Ferme des Possibles pour qu'ils comprennent mieux notre fonctionnement ».

Marie Fauvet. « À l'époque, l'opposition, la droite, ne considérait pas l'ESS comme de la vraie économie. On partait donc d'assez loin. Notre parti-pris a été d'avancer et de tracer notre chemin ».

Jean-Luc Delpuech. « L'État n'est pas toujours aidant non plus. Nous avons passé du temps et une énergie considérable sur les PMS (plans de maîtrise sanitaire) du laboratoire de transformation alimentaire pour qu'ils acceptent de venir nous voir et de constater que tout était en règle. Nous avons mis trois ans à les convaincre, ils ne savaient pas dans quelle case nous mettre ».

Alimentation et agriculture : changer de modèle ? Jérôme Escalier

Après avoir rappelé les fondements de l'agriculture paysanne, **Jérôme Escalier**, confédération paysanne⁷¹ et maraîcher, a expliqué en quoi les politiques publiques alimentaires étaient déconnectées des politiques agricoles. Pour sortir du système agro-industriel actuel, la Confédération paysanne propose un autre projet politique : la socialisation de l'alimentation.

La Confédération paysanne défend l'agriculture paysanne. Elle est minoritaire en France, mais reste importante au niveau mondial. L'agriculture française est majoritairement industrielle, soi-disant moderne. La Confédération paysanne défend aussi les paysans, ne veut pas de compétition entre paysans français et étrangers et dénonce le capitalisme et les arrangements internationaux libéraux.

Le modèle agricole proposé par la Confédération paysanne respecte le paysan et répond aux attentes de la société. Il repose sur six grands principes :

- L'agriculture paysanne veut répartir équitablement les volumes de production ;
- Elle permet de développer la qualité et le goût de la production agricole ;
- Elle permet de développer l'autonomie des fermes ;
- Elle donne les moyens aux paysans pour transmettre leur ferme aux nouvelles générations ;
- La nature est le principal capital des paysans. L'agriculture paysanne veut travailler avec elle et non contre elle ;
- Le paysan est un acteur local dynamique et participe au développement local.



Les paysans ont beaucoup travaillé sur la qualité des produits en adoptant les cultures bio, mais les produits bio ne se vendent pas et ne permettent pas aux paysans de dégager un revenu suffisant. Comment faire pour que les citoyens et citoyennes aient accès à une alimentation de qualité et durable ? La Confédération paysanne propose un accès universel à une alimentation choisie par les citoyens et qui rémunère les paysans qui la produisent, via un système de conventionnement. La sécurité sociale de l'alimentation permettrait de sécuriser un budget alimentaire grâce à une cotisation sociale prélevée à tous sur le principe du fonctionnement de la sécurité sociale.

Cela suppose d'abandonner les aides à l'aide alimentaire qui profitent surtout à l'agriculture industrielle. « L'agriculteur industriel surproduit de l'alimentation et rend des gens pauvres. Et après, elle demande à l'État et aux collectivités locales de payer pour que la nourriture soit gratuite pour ces gens pauvres. Cela n'a pas de sens. Il faut rediriger ses fonds vers l'agriculture paysanne, reprendre la main sur notre alimentation et la démonétiser », explique Jérôme Escalier. La sécurité sociale de l'alimentation s'appuie sur :

- Le principe d'universalité, c'est-à-dire le droit pour tous d'accéder à l'alimentation de son choix ;
- La cotisation. Chaque citoyen finance le système de sécurité sociale de l'alimentation en fonction de ses moyens et utilise sa carte de sécurité sociale alimentaire selon ses besoins ;

- Le conventionnement démocratique. Des citoyens décident en assemblées collectives de leur alimentation, des types de produits qu'ils souhaitent manger et assurent un revenu pour les paysans conventionnés. Cela permet de dissocier les prix agricoles du marché.

« C'est aussi un pari sur les citoyens qui est fait, mais une opportunité de pouvoir reprendre en main les décisions locales et ses décisions personnelles sur l'alimentation », précise Jérôme Escalier.

Dans les objectifs avancés par la Confédération Paysanne, le respect de temps de la Nature et du vivant l'emporte sur une commercialisation (financiarisation) internationale chère en coût carbone et en temps de transports.

Sélection de questions/réponses

Une élue lyonnaise connaît quelques exemples de sécurité sociale alimentaire en France et constate que ces initiatives se montent plutôt en milieux urbains. Des caisses sont amorcées, le plus souvent par les collectivités qui portent aussi ces projets politiquement. Passer à la mise à l'échelle et repenser complètement l'aide alimentaire paraissent compliqués.

Des élus locaux et représentants associatifs de Saône-et-Loire partagent diverses initiatives visant à rapprocher les producteurs et les consommateurs, telles que le projet MIAM (Mutualisons les Initiatives entre Agriculteurs et Mangeurs), le laboratoire de transformation alimentaire du Clunisois qui a pris le parti de pallier un chaînon manquant, la mise en place d'une filière d'entraide alimentaire et un système de contrepartie pour les producteurs dans le cadre du Projet alimentaire territorial. Petit à petit, les enjeux de santé publique et de la santé de la planète progressent dans les esprits et les actes. Une des urgences reste de sensibiliser la population à ces enjeux.

Jérôme Escalier. « La sécurité sociale alimentaire n'est pas un projet local, mais un projet politique plus large. Les outils et initiatives permettent d'expliquer que d'autres manières de produire et de consommer sont possibles. Mais il faut aller vers un autre modèle, sortir du capitalisme, trouver des cotisations, instaurer des prix minimums d'entrée pour les importations... ».

Un participant conseille la lecture d'une étude portée par le Secours catholique, le réseau Civam, Solidarité Paysans et la Fédération Française des Diabétiques, intitulée « L'injuste prix de notre alimentation ». Elle démontre que notre système agricole et alimentaire génère des impacts économiques, sanitaires et environnements dramatiques et que l'argent public qui lui est consacré n'est pas aujourd'hui alloué de manière pertinente ([lien vers la synthèse de l'étude](#) et [vers la vidéo](#)).

Le temps de l'engagement citoyen

Yvan Lubraneski, Chantal Tramoy, Françoise Rahard & Charles Bour

Le temps de faire en commun, Yvan Lubraneski



Yvan Lubraneski, Vice-président de l'AMRF et Maire des Molières (Essonne), est revenu sur le fonctionnement coopératif mis en place avec les citoyens en amont de son élection, et durant son mandat de Maire, pour la révision des rythmes scolaires.

Durant l'année ayant précédé son élection en 2014, Yvan Lubraneski a participé à construire un projet pour Molières, une commune rurale, avec ses habitants et à « livre ouvert ». Chacun pouvait prendre part aux échanges, s'exprimer et débattre au sein de comités citoyens. À la fin du processus, il a été décidé collectivement qu'Yvan Lubraneski porterait le projet au sein du conseil municipal. Les comités citoyens ont perduré pendant son 1^{er} et son 2^e mandat : « les citoyens aspiraient plus à rester dans les comités qu'à venir au conseil municipal et se confronter à l'ensemble des sujets, parce que notre nature, c'est d'être amoureux d'un thème ou d'un sujet et d'essayer de le pousser. Et il faut aller chercher les citoyens par ce qui les anime. Et ce sont rarement des causes généralistes. Les comités offrent également une manière différente de contribuer. Il y a des gens, rien que le mot réunion, vous ne les avez plus. Donc ces comités ont beaucoup compté ».

Cet exercice démocratique a fonctionné parce qu'il s'appuyait sur les éléments interdépendants suivants :

- Le nombre. Cela veut dire inviter tous les citoyens, garantir leur écoute et la prise en compte de leur parole, consolider la démocratie représentative qui est une fraction du nombre. Placer les sectarismes et les dogmes dans une impasse ;
- Le temps : créer un processus, de l'individu au collectif, d'augmentation de la connaissance de chacun et de compréhension mutuelle et consolider les étapes ;
- La confiance : elle doit être issue du processus et permettre de nouveaux engagements. Elle est factuelle et nourrit un récit.

Plutôt que la démocratie participative, Yvan Lubraneski préfère la démocratie coopérative et l'explique aux maires ruraux de France. « La coopération, c'est se connaître, co-construire et, par extension, co-décider. Par peur de pratiques réellement démocratiques, vues comme un risque de partage du pouvoir et pour céder à une mode et à des attentes de participation, des processus parcellaires sont mis en place : des concertations sans co-construction, des budgets participatifs, des comités aux périmètres restreints... Ces faux-semblants n'éduquent pas vraiment les citoyens à l'exercice démocratique, à comprendre un budget communal, ... ». Pour Yvan Lubraneski, il faut cesser d'infantiliser les citoyens. Mieux vaut miser sur la co-responsabilité et le pouvoir d'agir. C'est pourquoi il défend l'idée de créer les conditions d'une démocratie « continue ». En outre, l'instance représentative ne sera que plus légitime si elle organise un processus en amont de ses décisions.

Concrètement, cela demande un peu d'agilité, notamment pour démarrer les choses. Les citoyens restent d'abord dans leur rôle de rappeler les difficultés, leurs attentes, ... Mais plusieurs conditions

permettent de changer cela et de s'appuyer sur l'intelligence collective : organiser des rencontres en cercle et faciliter les paroles, reconnaître que l' élu n'a pas l'exclusivité des idées, valoriser les participants et leur récit, multiplier les lieux d'échanges et les occasions, adapter les horaires...

La commune de Molières a mis en application ses principes pour aborder les rythmes scolaires. Après 18 mois de travail coopératif, avec deux accompagnateurs en intelligence collective, d'intervention d'experts, d'échanges, l'emploi du temps a totalement été revu pour mieux prendre en compte les rythmes de l'enfant : cinq matinées de travail par semaine, journées raccourcies, jeudi après-midi entièrement dédié aux activités périscolaires. Ce processus a mis en pratique les paramètres utiles à la démocratie déjà évoqués :

- Le temps. Plutôt qu'opter pour une décision hâtive du conseil municipal de renoncer aux activités périscolaires (décision rendue possible par le décret Blanquer de 2017) ou pour un sondage auprès des parents d'élèves, Molières a mis en place un groupe de travail ouvert à tous afin de décider collectivement quoi faire ;
- Le nombre. La décision est le fruit d'un travail collectif et non celle de certains professeurs, parents ou du conseil municipal ;
- La confiance des parents envers les élus et des élus envers les parents. Acquis au cours du processus de travail, c'est avec confiance que les parents d'élèves ont pu voter sur l'emploi du temps de leur choix et s'exprimer majoritairement pour l'emploi du temps avec cinq matinées.

Le bus Marguerite de la Communauté de communes du Clunisois

Le bus Marguerite sillonne les routes du Clunisois depuis 6 ans. Ce café citoyen nomade s'installe dans les communes chaque été et offre un espace chaleureux, propice à l'accueil de différentes activités. Lieu de travail, d'exposition ou de projection, de médiation, de rencontre, d'information, de café-débat, ..., le bus se prête à de nombreux usages et revisite les modes de rassemblement des habitants. Ce dispositif est né d'une concertation collective portée par le foyer rural de grand secteur clunisois, présentée par **Patrick Dubois**, membre du FRGS.

En 2018, le FRGS clunisois a réuni des acteurs du territoire pour identifier les enjeux de l'animation de la vie sociale et culturelle du territoire : comment (ré)activer ce potentiel que chacun connaissait dans ses activités ? Comment aller à la rencontre des usagers ? Plusieurs constats ont émergé : l'isolement dans les zones rurales ; les exclusions professionnelles, relationnelles, économiques, sanitaires ; le regret de voir s'éloigner les services de proximité ; la nécessité de maintenir la vitalité des associations, des collectifs, des habitants ...

Face à ces constats, l'itinérance s'est imposée comme une évidence, à l'instar des commerces ruraux ambulants. Aller là où les gens vivent et inventer de nouvelles manières d'être d'ensemble sont devenus les principes fondateurs du projet. Le FRGS a ensuite mis en place un comité de gouvernance afin d'organiser le travail collaboratif. « Il ne s'agissait pas de juxtaposer nos activités dans un programme, mais de favoriser la co-construction d'activités et d'interventions de professionnels et d'habitants », précise Patrick Dubois.

Petit à petit, les séjours du bus Marguerite se sont organisés avec la contribution des habitants des villages concernés pour répondre à leurs besoins et à leurs envies. Des associations et collectifs interviennent pour présenter les initiatives, des chargés de mission de la Communauté de Communes viennent régulièrement pour échanger sur la thématique dont ils sont responsables, ... Le bus Marguerite a entraîné une forte participation au cours de ses différentes saisons. « Et nous

essayons de faire en sorte que chacun s'engage et devienne acteur, et non consommateur, de son activité ». Trois logiques d'animation coexistent au sein de bus :

- Une programmation initiée par les communes souhaitant promouvoir des actions ou susciter des rencontres ;
- Une programmation thématique, intégrant des animations artistiques. Par exemple, le thème de la place des femmes dans la société a été proposé en octobre 2025 ;
- Et une logique plus expérimentale. La commune de Lournand a par exemple testé son projet de café citoyen au sein du bus.

Le comité de gouvernance (25 personnes) se réunit trois fois par an : une pour définir le calendrier et les thématiques de la saison à venir, une pour décider des villages visités, une pour évaluer collectivement la saison écoulée. Cette évaluation permet d'identifier les éléments à corriger, de « relire » les événements, de réajuster...

Le FRGS a aussi à cœur de faire perdurer la dynamique et les actions initiées ou relayées par le Bus Marguerite. Le tissu associatif veille à cela, à instaurer de nouvelles pratiques, à entretenir les connaissances... Pour Patrick Dubois, « la meilleure façon de se connaître est de faire des choses ensemble. Notre principale préoccupation est de pérenniser les actions, de faire éclore leur potentiel, mais aussi de pérenniser le Bus Marguerite qui doit faire face à une baisse des aides institutionnelles, la suppression d'un poste à temps partiel. À présent, tout repose exclusivement sur des bénévoles ».

Le réseau des Accorderies : s'engager ensemble et échanger autrement, Françoise Rahard et Charles Bour



Les Accorderies sont des communautés de vie et de solidarité fondées sur un système d'échanges de services, utilisant le temps comme « monnaie sociale ». Une heure de service donné équivaut à une heure de service reçu, quelle que soit la nature du service. **Françoise Rahard**, coordinatrice territoriale Sud-Est des Accorderies de France, et **Charles Bour**, accordeur en Nord-Drôme, ont présenté l'origine de ce concept, son fonctionnement et la recette du succès.

La première Accorderie est née à Québec en 2002. Constatant à la fois l'iniquité sociale et la richesse des savoir-faire et de l'expérience des bénéficiaires de l'aide sociale, les créateurs ont imaginé un système d'échanges de services. Il s'agissait à la fois de lutter contre la pauvreté et l'isolement et de créer des solidarités concrètes. « Le système fonctionne parce que les personnes s'accordent avant d'échanger. Toute personne peut donner et recevoir », souligne Françoise Rahard. Le concept est importé en France par le Secours catholique et la Fondation Macif, « tombés en amour » du concept. Le succès des premières Accorderies françaises à Paris et Chambéry a conduit à l'essaimage rapide du modèle. Aujourd'hui, on compte 30 Accorderies en France et 24 antennes, c'est-à-dire des espaces de rencontres de proximité. Un quart des Accorderies se situent en milieu rural, un quart en milieu urbain et la moitié en territoires mixtes. Il y a environ 12 500 accordeurs en France, 26 % d'entre eux sont pauvres (moins de 10 000 € de revenus/an) et 46 % sont des personnes seules.

Les Accorderies ne donnent pas de valeur au service : 1 h de soutien informatique, de ménage ou d'accompagnement administratif, de jardinage, ..., sont équivalentes. Ce concept favorise toutes les formes de mixité et développe le pouvoir d'agir des personnes et des collectifs. Chaque Accorderie s'appuie sur une personne salariée qui favorise l'implication des personnes et la rencontre des dons et des besoins. Les échanges peuvent concerner des individus (ex. un accordeur va tailler la haie d'un autre accordeur) et des groupes (ex. des accordeurs travaillent ensemble pour créer des paniers bio). Lorsqu'un besoin est identifié, l'Accorderie y répond par les compétences et le temps des uns et des autres.

Accordeur en milieu rural, dans la vallée de la Galaure, Charles Bour explique que l'Accorderie est née de demandes croissantes d'aide aux transports, adressées au Secours catholique. Les hôpitaux se situent parfois à 30, 50, voire 100 km des habitants et les bénévoles ne pouvaient trouver des solutions à tous les déplacements. La rencontre avec l'Accorderie de Chambéry a convaincu Charles Bour de réunir les communes rurales, des associations et des habitants pour créer une accorderie sur leur territoire. « Il a fallu un temps de réflexion et d'expérimentation pour voir si ce concept correspondait bien aux besoins. Notre Accorderie a rejoint le réseau des Accorderies en 2022. Aujourd'hui, il y a plus de 200 personnes inscrites habitant 14 villages », relate l'accordeur. Les activités sont extrêmement variées, pérennes ou non : de la balade botanique guidée par un passionné, à de l'aide au transport, en passant par l'atelier couture et le bricolage. Le lieu convivial ancré sur le territoire est très important : il favorise les rencontres et accueille les réunions et les partenaires. Le centre social, disposant d'un bus 9 places, est parfois sollicité pour aller au marché de Hauterives. « Nous écoutons beaucoup les habitants. Une accordeuse a réalisé une étude approfondie des transports en commun sur notre territoire (temps, coût, fonctionnement) que nous sommes allés présenter à la personne chargée des mobilités au Département de la Drôme. Cette démarche a conduit à des évolutions. En développant le pouvoir d'agir, en travaillant ensemble, on peut faire bouger les choses », explique Charles Bour. L'Accorderie de la Galaure a conçu un dépliant pour présenter les solutions de mobilité et travaille avec les mairies et les associations pour aller à la rencontre des personnes socialement isolées et/ou ne pouvant se rendre au local. Cette dynamique territoriale apporte plus de liens et de fraternité sur la Galaure.

Sélection de questions/réponses

[Est-ce que toutes les accorderies ont un ou une salarié\(e\)? Comment ces personnes sont-elles rémunérées?](#)

« Les études d'impact réalisées au Québec et en France démontrent que c'est indispensable, au même titre que le local. Ce sont même des conditions pour intégrer le réseau des Accorderies. Les salaires, de 0,6 ou 0,8 ETP en général, sont financés par les collectivités locales et le privé. Nous sommes toujours à la recherche de financements privés pour équilibrer le budget. Certaines accorderies ont obtenu l'agrément d'espace de vie sociale par la Caisse d'allocations familiales ».

<Rapport d'étonnement>, Patricia Andriot

Commissaire à l'aménagement au massif des Vosges, élue locale, déléguée communautaire, et vice-présidente du RTES (réseau des collectivités territoriales pour l'économie solidaire), **Patricia Andriot** a commencé par remercier Tempo Territorial pour son invitation et la richesse des débats. Ceux-ci ont globalement évité le langage jargonnant pour des propos plus concrets et actualisant des représentations généralement associées aux zones rurales.



Ces Temporelles ont permis de déconstruire plusieurs présupposés sur les territoires ruraux. Ceux-ci ne sont pas forcément des zones où « l'on a le temps » et où « l'on prend le temps ». La recherche d'efficacité y est très présente et le temps apparaît clairement comme un vecteur de renouveau des politiques publiques.

Grâce aux échanges centrés sur les temps du quotidien, plusieurs évidences ont été confirmées : l'importance de la créativité des territoires, du « faire ensemble », du lien social, de « l'aller vers », de l'articulation entre les initiatives citoyennes et sociales et les politiques publiques. Comment faire mieux ? Cette question parcourait en creux dans tous les propos.

Elle prend tout son sens dans un contexte de restrictions budgétaires, car « moins d'argent public, c'est moins de temps pour les autres, pour faire ensemble, moins d'accompagnement », explique Patricia Andriot. Le lien entre le temps et les inégalités sociales émerge aussi clairement des échanges : « le temps peut les accélérer ou les réduire ».

À l'inverse, plusieurs évidences ont été remises en cause. L'opposition rural/urbain n'est pas une grille de lecture satisfaisante, les initiatives présentées ont montré au contraire des points communs et des complémentarités. L'opposition semble plus prégnante entre les territoires riches et ceux plus fragiles. La distinction entre l'individuel et le collectif peut également être nuancée. Concilier du temps pour soi et pour les autres, le respect de l'intimité et l'émancipation, est possible. Les échanges ont montré par ailleurs l'importance de l'articulation et du décloisonnement des politiques publiques quand on s'intéresse aux temps. La coopération apparaît aussi clairement comme un gain de temps.

Plus discrets dans les échanges, les temps des choix, des bifurcations (voir l'histoire de la laiterie Bernard), de la reconnaissance et de la consécration méritent également la plus grande attention. La grande témoin souligne enfin l'évolution de notre rapport au temps, de la maîtrise du temps de l'individu, largement alimenté par le capitalisme, à sa reconquête par l'individu. « Les politiques temporelles sont en cela militantes, à l'instar des politiques alimentaires il y a une dizaine d'années qui ont depuis diffusé dans les politiques publiques. Elles rejoignent aussi les valeurs de l'économie sociale et solidaire : solidarité, coopération, démocratie et primauté de l'humain sur le profit », conclut Patricia Andriot.

<Propos conclusifs> Marina Lafay



Après avoir remercié l'ensemble des participants, l'ENSAM, la Communauté de Communes du Clunisois, l'AMRF et l'équipe de Tempo Territorial, **Marina Lafay**, présidente de Tempo Territorial, est revenue sur quelques éléments clés des Temporelles 2025.

Le droit à la mobilité, évoqué dans l'axe 1, est reconnu et conditionne le plein exercice d'autres droits, comme l'éducation, la culture, Il se rapproche en cela au droit au temps : chacun en a besoin pour s'éduquer, se former, prendre soin de soi et des autres, ... Le temps renvoie aussi à l'intime, au rapport à soi. Prendre du temps pour soi est essentiel, comme l'illustre bien l'expérience du « fit truck » Motivea. Pour ces raisons, Tempo Territorial milite pour la reconnaissance de ces temps consubstantiels au niveau européen et sensibilise aux enjeux de « pauvreté » ou encore de « famine temporelle ».

L'accès aux services publics, abordé dans l'axe 2, peut aussi être une affaire de temps. Les intervenants l'ont bien montré avec diverses initiatives. L'importance de « l'aller vers » n'est plus à démontrer pour réduire les inégalités et développer l'accessibilité des services publics en proximité. Ce principe fait écho aux villes du quart d'heure et aux territoires de la demi-heure pour les zones moins denses. Pour celles-ci, l'usage présupposé de la voiture peut être questionné, comme l'ont fait le Parc Régional de Millevaches et la Communauté de Communes du Clunisois. « Cela nous ramène aux territoires de haute qualité de vie sociétale, que nous avons défendus au cours de ces Temporelles. Bien vivre ensemble se rapproche aussi de la «bonne vie» d'Hartmut Rosa, philosophe spécialisé dans les questions d'accélération. C'est offrir une vie digne de sens pour chacun, disposer de droits effectifs et penser la résonance entre les individus. Et pour cela, il faut du temps », rappelle la Présidente de Tempo Territorial.

L'alimentation, évoquée dans l'axe 3, peut paraître de prime abord plus éloignée des questions temporelles. Mais la qualité alimentaire, la promotion des circuits courts, la durée des pauses méridiennes ..., sont autant de leviers pour penser le temps de façon plus large, comme les mouvements Slow Food et Slow Cities y invitent. Les réseaux se tissent et les réflexions progressent, y compris sur la Slow Democracy. Tout cela nécessite du temps pour l'acculturation, les débats, l'évaluation...

Ces Temporelles ont abordé aussi l'engagement citoyen. S'il existe de multiples dispositifs de participation citoyenne, d'autres options existent telles que le bénévolat, l'aidance... Des démarches sont accomplies au niveau européen pour faire reconnaître ces temps d'engagement citoyen. Celle conduite par Ulrich Mückenberger, juriste et expert auprès du Conseil de l'Europe, défend par exemple la comptabilisation des temps d'engagement dans le calcul de la retraite.

Tempo Territorial porte ces combats, et bien d'autres, car il s'agit d'opportunités pour les territoires comme pour les villes. « Les territoires ruraux développent des politiques temporelles comme Monsieur Jourdain fait de la prose », souligne Marina Lafay. Des petites initiatives menées dans des territoires ruraux inspirent des métropoles et vice-versa. Par exemple, l'ouverture des écoles rurales durant la période estivale a inspiré Lille, Strasbourg et Paris. La force des politiques temporelles réside aussi dans le fait qu'elles s'affranchissent des cultures en silos, lèvent des freins administratifs, réglementaires, ... Ces approches permettent aussi de préparer l'administration à aborder d'autres sujets complexes, tels que la transition.



Notre site web

tempoterritorial.fr

Nous contacter

[sur LinkedIn](#)

par mail: contact@tempoterritorial.fr