

Abandons

En France métropolitaine, 95 % de la population vit sous l'influence des villes et profite ainsi de la proximité des services publics et privés, accessibles en transports publics. Dans les territoires ruraux isolés, qui représentent 70 % de la superficie totale du pays et ne regroupent que 5 % de la population, il faut plus de vingt minutes en moyenne, en voiture, pour accéder au premier service.

Depuis plusieurs décennies, la fermeture de nombreux services publics par décision politique et la faillite de nombreux petits commerces, notamment alimentaires, sous la pression économique des hypermarchés, privent les ruraux des services de proximité dont bénéficient les citoyens. Situation qui crée une forte dépendance à l'égard des moyens de transport. Les personnes ne disposant pas de moyen de locomotion personnel – par absence de ressources, de permis de conduire, par incapacité – se retrouvent dépendantes d'une offre de transport public de proximité. Lorsqu'elle existe, c'est rarement avec un maillage assez fin, une fréquence suffisante, des tarifs adaptés, des horaires et des réseaux coordonnés, des services ciblés, pour que les populations qui en ont le plus besoin puissent être satisfaites au quotidien.

Selon une étude menée en 2012 sur « Les habitants du rural et leurs services publics », publiée dans la revue *Sciences de la société*, quel que soit le service envisagé, les ruraux affirment presque systématiquement avoir besoin d'un véhicule pour se rendre à la Poste (70,3 %), à l'hôpital (98,2 %), chez le médecin le plus proche (81,8 %) ou simplement pour se rendre dans les petits commerces alimentaires qui subsistent encore (71,8 %). La non-possession de véhicule affecte principalement les jeunes, les personnes âgées ou handicapées, les mères de famille isolées, les publics fragiles et aux faibles revenus. Elle entraîne des détresses alimentaire, sanitaire, culturelle, sociale, qui creusent des inégalités territoriales déjà bien installées.

Volant de solidarité

DEPUIS VINGT ANS, DANS LA MANCHE, DES AUTOMOBILISTES SE METTENT AU SERVICE DES PERSONNES SANS MOYEN DE LOCOMOTION, POUR LES CONDUIRE DANS LEURS EMPLETTES ET DÉMARCHES QUOTIDIENNES. DE VÉRITABLES TAXIS DU CŒUR.

FF Répartis sur les douze communes de l'ancien canton de Marigny, nous sommes une vingtaine de conducteurs bénévoles, que les demandeurs de notre service peuvent appeler afin d'être emmenés là où ils le souhaitent », explique France Martin. À 70 ans, cette retraitée de Saint-Gilles, petite commune de la Manche, est présidente de l'association Familles Rurales de Marigny, un bourg situé cinq kilomètres plus loin et qui compte 2 250 habitants. C'est là que Familles rurales assure, depuis vingt ans, un service de transport solidaire en partenariat avec la Maison départementale des solidarités (MSA).

CHAUFFEUR SOCIAL

Sur le territoire de l'ancien canton, pas de transport public à l'horizon, ni bus, ni autocar. Deux gares seulement, à Carantilly et à Marigny, sur la ligne reliant entre elles Lison et Lamballe, et qui ne voient passer que trois trains par jour en période de pointe. « Notre service consiste à transporter des personnes qui n'ont pas de véhicule, ni accès aux transports publics et qui peuvent encore moins se payer une course de taxi. Il peut s'agir de personnes âgées, de jeunes qui n'ont pas le permis ou encore de mères de familles sans grandes ressources », détaille la septuagénaire. Le service rendu par les conducteurs bénévoles ne s'arrête pas à un simple aller-retour. Si besoin, on accompagne chez le médecin, on aide à faire les courses, on prend le temps de siroter un café en écoutant les dernières nouvelles. Cette dimension sociale motive les bénévoles, pour la plupart retraités, et donc « disponibles pour effectuer des courses dans la journée. Le but de ce service est aussi l'accompagnement et l'entretien du lien social en milieu rural. C'est dans ces

conditions que notre service prend toute sa valeur », estime la présidente locale. À bien y réfléchir, elle se demande d'ailleurs si les pouvoirs publics locaux, en relayant le service de Familles rurales au sein de leurs services, ne se dédouanent pas ainsi de leur responsabilité en termes d'offre de mobilité à leurs administrés.

UNE PRATIQUE ENCADRÉE

Le service de transport solidaire proposé dans cette petite commune de la Manche n'est pas un cas isolé. Familles rurales a dupliqué l'initiative de Marigny dans vingt départements où les transports publics ont abandonné de larges parties de territoire. « Le service a été lancé à la fin des années 1980 et n'a jamais cessé de se développer. Il s'agit de répondre à une carence et à une véritable inégalité territoriale », analyse Jean-Baptiste Baud, conseiller en relations institutionnelles au sein de la fédération Familles rurales qui compte 2 500 associations locales dans 94 départements. Si l'une d'entre elles s'intéresse au « service de navettes », elle profite de l'expérience accumulée. La pratique est bénévole, certes, mais elle n'en demeure pas moins encadrée et réglementée. Ainsi, ne peuvent bénéficier du service que des personnes non imposables sur le revenu, qui doivent toutefois s'acquitter des frais kilométriques auprès de leur chauffeur (de 0,25 à 0,35 euro/km selon les départements). Généralement, les courses n'ex-

LE SERVICE RENDU NE S'ARRÊTE PAS À UN SIMPLE ALLER-RETOUR.

cèdent que rarement les 30 kilomètres et, comme c'est le cas à Marigny, les conducteurs bénévoles utilisent pour la plupart leur auto, assurée par l'association. Côté organisation, une entente avec les services publics et les chauffeurs de taxis locaux est nécessaire pour assurer le bon déroulement du service.

SOLUTION OU DÉFAUSSE DE L'ÉTAT ?

Depuis peu, les contours et conditions du transport solidaire sont même inscrits dans la loi, celle des VTC/Taxis, dite « loi Grandguillaume ». La prochaine application du décret permettra aux associations locales de ne plus se voir reprocher, par certains profession-

17%

DE LA POPULATION RURALE EST « IMMOBILE »

C'EST-À-DIRE NE POUVANT QUITTER SON DOMICILE AU MOINS UN JOUR DANS LA SEMAINE.

nels zélés, de pratiquer une concurrence déloyale, malgré les faibles niveaux de revenu et l'isolement des publics concernés que ces mêmes professionnels ont toujours ignorés. « Nous en avons posé les bases en mai 2016, lors du Comité interministériel aux ruralités », précise Jean-Baptiste Baud. Nous avons alors été consultés, en tant qu'acteur du milieu rural, pour faire des propositions innovantes. C'est un bel exemple de l'intérêt que peuvent porter certains élus aux initiatives citoyennes de ce type. » Pour autant, doit-on faire du bénévolat la réponse durable aux faillites de l'État que l'on aimerait passagère ? ◉

VICTOR BRANQUART

