SESSION 2020
Métropole - Réunion

BREVET DE TECHNICIEN SUPÉRIEUR AGRICOLE

E7-1 ÉPREUVE INTÉGRATIVE

Option : Développement et animation des territoires ruraux

Durée : 240 minutes

Matériel(s) et document(s) autorisé(s) : **Aucun**

Le sujet comporte 23 pages

SUJET

PAYS DU BOCAGE

Situation :

Le Pays du Bocage ornais est un territoire de projet situé à l'ouest du département de l'Orne, région Normandie. Structuré en PETR (Pôle d'Équilibre Territorial et Rural), il est composé de 3 communautés de communes et de la communauté d'agglomération de Flers.
Marqué par une évolution démographique négative et une paupérisation de sa population, le pays du Bocage se mobilise pour que son territoire rural redevienne attractif par une politique éco-responsable.

Contexte :

Le Pays du Bocage ornais a signé un contrat de ruralité avec l'État et le Parc Naturel Régional Normandie-Maine qui le dote de moyens financiers pour soutenir des projets de développement local dans les domaines suivants :
- l'accès aux services et aux soins ;
- la revitalisation des centres-bourgs ;
- l'attractivité du territoire ;
- la mobilité et l'accessibilité ;
- la transition écologique et énergétique ;
- la cohésion sociale.

Il prévoit notamment le financement d'un projet d'autopartage électrique sur la commune nouvelle de Tinchebray-Bocage.
Il s'agit pour cette collectivité d'acquérir deux véhicules électriques pour les mettre en location auprès de la population à la journée ou à la demi-journée, à un tarif préférentiel et de prévoir la gestion de ce service de transport (borne de rechargement, réservation…) en proposant une alternative à la possession d'une voiture individuelle.

Mission :

Vous êtes chargé(e) de mission au PETR du Bocage ornais. Vous assistez le directeur du pays pour mettre en place un projet d'autopartage sur la commune nouvelle de Tinchebray-Bocage.

Consignes :

1- Évaluer l'opportunité du projet d'autopartage sur le territoire de la commune nouvelle de Tinchebray- Bocage.

Quelle que soit la réponse apportée à cette question, poursuivez le travail suivant :

2- Détailler les étapes nécessaires à la mise en place de ce projet.

3- Proposer un nouveau partenaire financier susceptible de soutenir ce projet en justifiant votre choix.

4- Construire un argumentaire visant à le convaincre de soutenir l'action.

5- Élaborer un plan de communication afin de sensibiliser les habitants du territoire à ce projet d'autopartage.

Documents

Document 1 : carte de situation du PETR du Pays du Bocage, *Contrat de Ruralité pour le Territoire pour le pôle d'Équilibre Territorial et Rural du Pays du Bocage,* mars 2017

Document 2 : carte du maillage routier autour de la commune nouvelle de Tinchebray-Bocage, www.geoportail.fr

Document 3 : La mobilité rurale, Extrait de « *mobilité en milieu rural : une nécessaire coordination des actions dans un souci d'équité* » le 4 pages n°9, PUCA, mai 2013

Document 4 : Présentation générale du territoire, *Contrat de Ruralité pour le Territoire pour le pôle d'Équilibre Territorial et Rural du Pays du Bocage,* mars 2017

Document 5 : Statistiques sociodémographiques de la commune de Tinchebray-Bocage (www.insee.fr)

Document 6 : Éléments clés de la mobilité en milieu rural, *Le plan de mobilité rurale ; Élaboration, mise en œuvre et évaluation ;* Cerama, Coll. Références, novembre 2016

Document 7 : L'autopartage en FRANCE, Définition, https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/autopartage-en-france

Document 8 : La politique du Conseil départemental de l'Orne en matière d'autopartage, www.orne.fr/actualites/autofree61-conseil-departemental-partage-vehicules-electriques

Document 9 : une expérience d'autopartage en milieu rural, www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/des-voitures-en-autopartage-en-milieu-rural-, Yann Léon, 29 10 2017

Document 10 : Extrait du Guide de bonnes pratiques sur la mobilité durable en territoire rural dans le département de la Vendée. http://www.vendee.gouv.fr/IMG/pdf/3-2_partage_de_la_voiture_web.pdf

Document 11 : Nouveau dispositif proposé par BlaBlaCar, Les Échos, 2017

Document 12 : PSA Fondation, https://www.fondation-psa.com/fr

Document 13 : GAL PAYS DU BOCAGE, https://www.reseaurural.fr/gal-pays-du-bocage

Données et documents modifiés pour les nécessités de l'épreuve

Grille d'évaluation

Capacités évaluées :

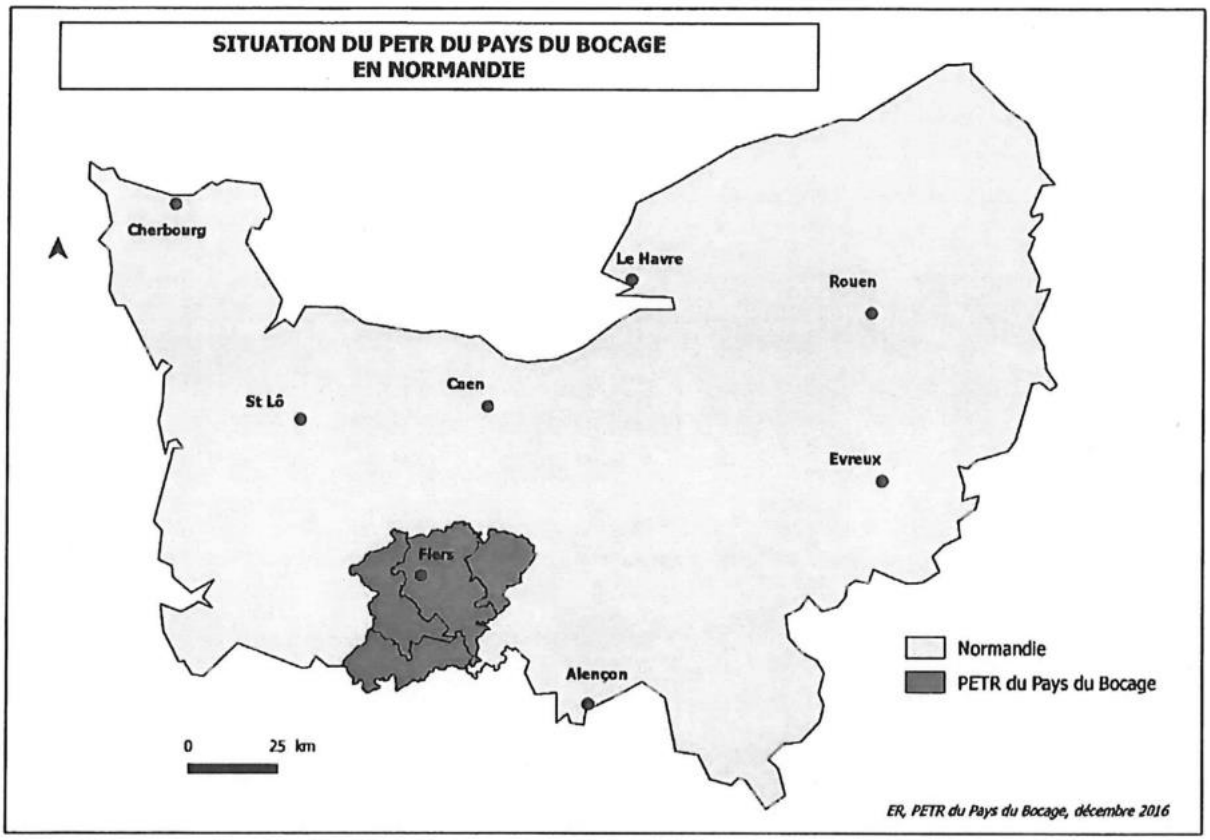
C10 – Mobiliser les acquis attendus du technicien supérieur en développement et animation des territoires ruraux pour faire face à une situation professionnelle.

C10.4 – Répondre à une commande professionnelle.

Questions	Critères	Barème
1- Évaluer l'opportunité du projet d'autopartage sur le territoire de la commune nouvelle de Tinchebray-Bocage.	Identification et analyse des éléments du contexte pour apprécier l'opportunité du projet. Prise de position argumentée. Pertinence et rigueur de l'argumentation.	**/4**
2- Détailler les étapes nécessaires à la mise en place de ce projet.	Proposition d'une méthodologie de projet contextualisée.	**/7**
3- Proposer un nouveau partenaire financier susceptible de soutenir ce projet en justifiant votre choix.	Choix, définition et justification du partenaire. Discernement dans le choix.	**/3**
4 - Construire un argumentaire visant à le convaincre de soutenir l'action.	Développement et justification des arguments adaptés au financeur ciblé. Pertinence et cohérence de l'argumentaire.	**/2**
5- Élaborer un plan de communication afin de sensibiliser les habitants du territoire à ce projet d'auto-partage.	Proposition d'un plan de communication adapté à l'objectif visé.	**/4**

DOCUMENT 1

Carte de situation du PETR du Pays du Bocage



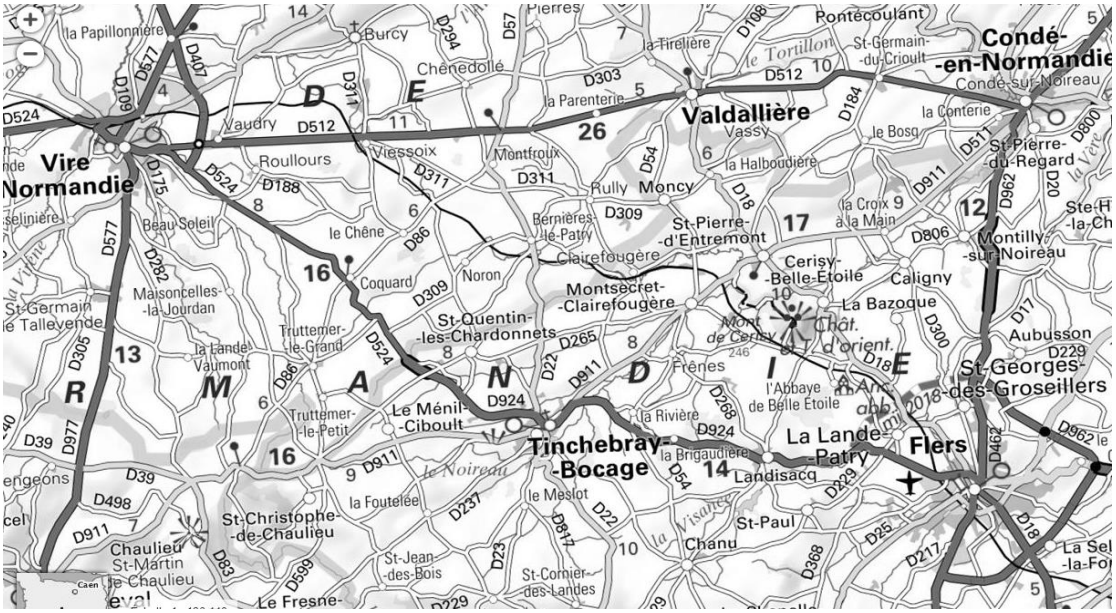
Source : Contrat de Ruralité pour le Territoire pour le pôle d'Équilibre Territorial et Rural du Pays du Bocage, mars 2017, page 3

DOCUMENT 2

Carte du maillage routier autour de la commune nouvelle de Tinchebray-Bocage

(Échelle 1/200 000, 1 cm sur la carte équivaut à 2 km dans la réalité.
Pour les candidats bénéficiant de l'aménagement d'épreuves « sujets agrandis au format A3 », l'échelle est d'environ 1/140 000,
1 cm sur la carte équivaut à 1,4 km dans la réalité)

Tinchebray-Bocage a été créée le 1er janvier 2015 par la fusion de sept communes : Beauchêne, Frênes, Larchamp, Saint-Cornier-des-Landes, Saint-Jean-des-Bois, Tinchebray et Yvrandes.



Source : www.geoportail.fr

DOCUMENT 3

La mobilité rurale

De manière générale, le milieu rural, caractérisé par une faible densité, rend la mise en place de lignes régulières de transport peu viable. Les déplacements des ménages vers le travail, les courses alimentaires, ou vers des lieux de loisir ou de santé se trouvent ainsi contraints : concrètement, la population dispersée ne peut se mouvoir, à moins de posséder une voiture particulière, la vitesse d'accès aux équipements compensant les distances parcourues. Se retrouvent alors en situation délicate les personnes privées de véhicule motorisé, que ce soit pour des raisons financières (adolescents, chômeurs, salariés à faibles revenus) et/ou physique (personnes âgées, handicapés, etc.). Le « droit au transport » pour tous est en jeu.

Extrait de « mobilité en milieu rural : une nécessaire coordination des actions dans un souci d'équité » le 4 pages n°9, PUCA, mai 2013

DOCUMENT 4

Présentation générale du territoire

Structuration et accès au territoire

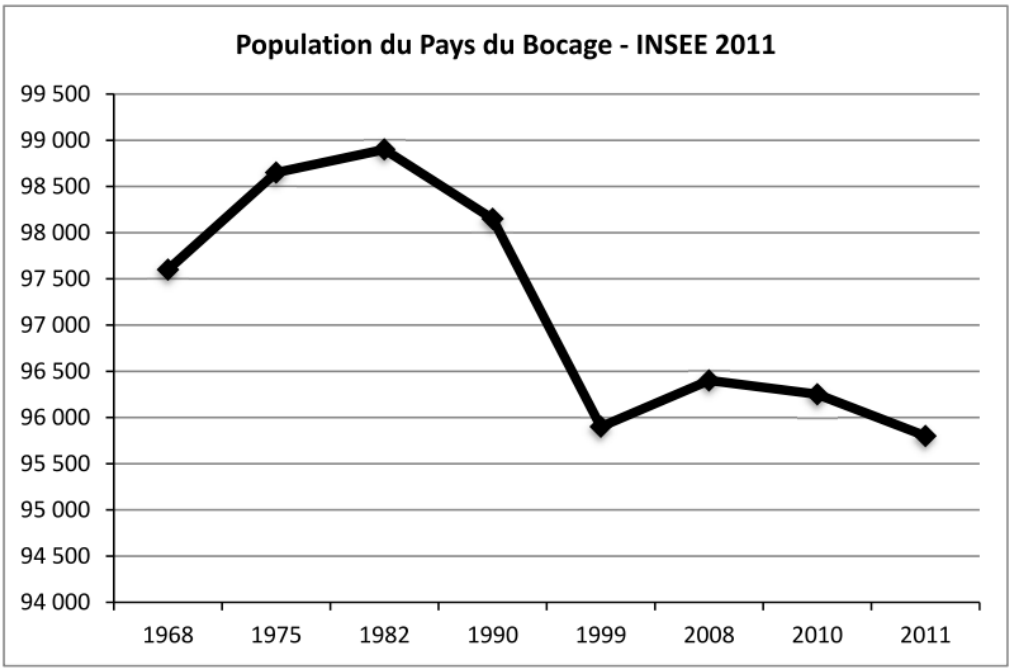
Le territoire est structuré autour de 3 villes principales que sont Flers, Domfront et La Ferté-Macé. Les espaces urbanisés sont principalement regroupés à la périphérie de ces 3 communes.

Le territoire apparaît enclavé et éloigné des grands axes de transport. Pour autant, il est relativement bien desservi par les infrastructures routières intermédiaires. Son accessibilité pourra être améliorée lorsque le projet de 2x2 voies reliant Flers à Argentan sera réalisé. Le Pays du Bocage n'est donc pas desservi par une autoroute, mais l'A84 et l'A88 passent à proximité de celui-ci.

Un seul axe ferroviaire, reliant Paris à Granville, traverse le territoire. Seules les gares de Briouze et de Flers sont desservies.

Profil social du territoire

Le Pays du Bocage rassemble un tiers de la population ornaise. Après avoir longtemps connu une baisse de la population, on observe une stabilisation entre 1999 et 2008 puis un retour à la baisse.



La population est répartie inégalement sur le territoire. La commune de Flers compte 15 077 habitants et celle de La Ferté-Macé 5 826 habitants. Au-delà de ces deux villes, on compte un certain nombre de communes intermédiaires et de nombreux petits villages, à l'image du plus petit d'entre eux qui regroupe 50 habitants.

La part la plus importante de la population est la tranche d'âge des 44-59 ans. Les jeunes (15-29 ans) sont peu nombreux et tendent à quitter le territoire, faute de formation supérieure adaptée, ou pour bénéficier d'un premier emploi.

Le solde naturel est négatif en 2012 (-193 habitants) mais on relève des disparités importantes entre communes.

Le solde migratoire est négatif, mais il s'est amélioré ces dernières années. Certaines communes au sud-ouest sont moins peuplées et perdent des habitants. Elles voient également leur population vieillir. C'est notamment le cas dans l'ensemble des pôles urbains.

Sans être alarmante, la situation sociale de la population du territoire est moins bonne que celle des habitants du reste de la Normandie. En effet, les revenus médians perçus par les locaux sont plus faibles que dans le reste de la région. Les résidents des communes du sud-ouest et de quelques communes du nord-est du Bocage sont plus particulièrement touchés par cette précarité. Une vigilance accrue doit être apportée à ces secteurs qui concentrent par ailleurs d'autres difficultés : vieillissement et éloignement des pôles urbains et des services. […]

Sur la question des transports, 38 000 actifs se déplacent pour aller à leur travail, 86 % restent sur le territoire du Bocage. De plus, le Pays accueille 5 200 actifs extérieurs au territoire. Les zones d'emplois de Flers, la Chapelle-d'Andaine et la Ferté-Macé polarisent une partie de ces déplacements.

Profil économique du territoire

[…] Concernant les services à la personne, le Bocage ornais est structuré autour de 3 pôles de centralité qui rassemblent les services, emploient et organisent l'activité du territoire. Les échanges avec Condé-sur-Noireau, situé en lisière du Pays, que ce soit pour les services ou l'emploi, sont importants.

DOCUMENT 4 (suite et fin)

Le maillage de services est correct, puisqu'il est possible d'accéder à un centre bourg doté de commerces en 15 minutes en tout point du territoire. Cependant, l'est du Pays du Bocage est moins doté en termes de services à la population. […]

État des lieux des démarches en cours en matière de développement local, de cohérence sociale et d'attractivité sur le territoire du Bocage.

[…] **Transition énergétique**

Concernant le développement des bornes de recharge électrique, le syndicat Territoire d'Énergie 61, avec le concours de l'ADEME, du département et de la région, accompagne les collectivités qui souhaitent voir installer une ou des borne(s) sur leur territoire. À l'échelle du PETR du Pays du Bocage, 5 bornes ont déjà été installées.

Ce territoire, qui comporte des atouts indéniables, doit être conforté dans sa démarche de développement économique. Pour cela, l'accès au numérique, la connexion des téléphones mobiles et la résorption des zones blanches sont des impératifs. L'État et le Conseil départemental, dans le cadre du Plan Numérique Ornais (PNO) adopté en 2013, accompagnent les foyers, les services publics et les entreprises identifiées comme prioritaires par les collectivités. […]

Le Pays du Bocage porte le programme de développement rural Leader 2014-2020. Doté d'une enveloppe de 2.500.000 €, il est destiné à soutenir les opérations innovantes en matière de développement.
Ce programme comporte 4 axes stratégiques :

- Innover pour créer les conditions favorables au développement de l'emploi en s'appuyant sur les ressources et les potentialités du territoire ;
- Innover pour développer la qualité de vie, permettre l'épanouissement de tous et le développement des liens sociaux ;
- Innover pour réussir la transition énergétique, et préserver et valoriser les ressources naturelles ;
- Innover dans la mise en œuvre du programme et dans les actions de coopération.

Source : Contrat de Ruralité pour le Territoire pour le pôle d'Équilibre Territorial et Rural du Pays du Bocage, mars 2017

DOCUMENT 5

Statistiques sociodémographiques de la commune de Tinchebray-Bocage

Évolution de la population

	1968	1975	1982	1990	1999	2010	2015
Population	5 586	5 460	5 334	5 154	5 067	4 980	4 999
Densité moyenne (hab/km²)	61,5	60,1	58,7	56,7	55,8	54,8	55

Population par grandes tranches d'âges en 2015

	Tinchebray		Orne
		en %	en %
Ensemble	4 999	100,0	100,0
0 à 14 ans	846	16,9	17,1
15 à 29 ans	663	13,3	14,8
30 à 44 ans	849	17,0	16,5
45 à 59 ans	994	19,9	20,6
60 à 74 ans	877	17,5	18,5
75 ans ou plus	770	15,4	12,5

Ménages fiscaux de l'année 2015

	Tinchebray	Orne
Nombre de ménages fiscaux	2 131	123 979
Nombre de personnes dans les ménages fiscaux	4 801	275 545
Médiane du revenu disponible par unité de consommation (en euros)	18 332	19 060
Part des ménages fiscaux imposés (en %)	44	49

DOCUMENT 5 (suite et fin)

Part des moyens de transport en % utilisés pour se rendre au travail en 2015

(actifs de 15 ans ou plus ayant un emploi)

	Tinchebray	Orne
Pas de transport	6,7	7,2
Marche à pied	9,0	7,0
Deux roues	2,0	2,6
Voiture, camion, fourgonnette	81,5	81,0
Transports en commun	0,7	2,2

Source : www.insee.fr

DOCUMENT 6

Éléments clés de la mobilité en milieu rural

Des déplacements quotidiens plus longs en distance mais pas en temps. Dans les territoires ruraux, la durée quotidienne moyenne de transport est estimée à près de 50 minutes, comme pour l'ensemble des autres territoires hors Île-de-France. Mais la distance moyenne parcourue s'élève à près de 30 km, ce qui est équivalent aux communes des aires urbaines de plus de 100 000 habitants et aux communes multipolarisées, alors que dans les aires urbaines de moins de 100 000 habitants, on observe des distances de déplacement de moins de 25 km.

Une part de l'usage de la voiture importante, estimée supérieure à 75 %. La part du transport collectif est faible, estimée à 3 % environ. Corrélativement, le taux de motorisation est donc élevé et en augmentation : 68 % des personnes appartiennent à un ménage comptant autant de voitures que de membres adultes, contre 54 % en 1994. Dans les grandes agglomérations, le mouvement est de moindre ampleur : respectivement 48 % et 43 %.

Une part importante de déplacements courts. Même dans ces territoires, la part des déplacements courts, de moins de 5 km, est loin d'être négligeable : on l'estime à près d'un déplacement sur deux. Ces trajets de quelques kilomètres constituent un potentiel de report modal(1) important, vers la marche, le vélo mais aussi vers les transports collectifs.

L'usage des automobiles pour ces déplacements pose des questions de stationnement et d'occupation de l'espace public dans les centres ainsi que des problèmes de sécurité, notamment autour des écoles.

Une immobilité plus forte qu'ailleurs notamment pour les personnes de plus de 65 ans. Si neuf personnes sur dix se déplacent quotidiennement à Paris et dans sa banlieue, c'est le cas de huit personnes sur dix dans l'espace à dominante rurale. Les zones rurales sont les territoires où la population se déplace le moins.

Un faible usage des déplacements intermodaux(2). En effet, les ruptures de charge (changement de mode de transport au cours d'un déplacement) sont pénalisantes en temps, notamment en milieu rural où les fréquences de passage des transports collectifs sont faibles. En outre, les pôles intermodaux apparaissent souvent comme des lieux anonymes et peu attractifs. On y observe des phénomènes de stationnement illégaux, des absences de points d'information, de panneaux distinctifs et de marquage au sol.

Source : Le plan de mobilité rurale ; Élaboration, mise en œuvre et évaluation ;
Cerama, Coll. Références, novembre 2016

(1) Le report modal est l'action de remplacer un mode de transport par un autre.
(2) Les déplacements intermodaux sont les déplacements de personnes, en zone urbaine ou périurbaine, qui combinent un mode de transport motorisé individuel avec un mode de transport collectif. (Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer)

DOCUMENT 7

L’autopartage en FRANCE, Définition

L'autopartage permet à plusieurs personnes d'utiliser un véhicule commun à ses utilisateurs ou abonnés.

L’activité d’autopartage est définie par l’article L.1231-14 du code des transports comme :

« la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules. Chaque abonné ou utilisateur habilité peut accéder à un véhicule sans conducteur pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. »

L’autopartage réduit la dépendance à la voiture et favorise le report vers d'autres modes de mobilité. En ce sens, il réduit la consommation d'énergie et les émissions de polluants. En outre, il permet de libérer de l'espace urbain utilisé auparavant pour le stationnement des véhicules.

Source : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/autopartage-en-france

DOCUMENT 8

La politique du Conseil départemental de l'Orne en matière d'autopartage

Progressivement, le conseil départemental va déployer dans ses propres services décentralisés (agences routières, services sociaux…) sur les différents sites le système libre-service de voitures électriques. Le conseil départemental propose aux collectivités ornaises qui le souhaitent, l'accès à sa plateforme de mobilité partagée. Une commune ou une communauté de communes souhaitant, soit partager un ou plusieurs véhicules de sa flotte municipale, ou proposer des véhicules dédiés, pourra intégrer le dispositif Autofree61. Ce nouveau service donnera la possibilité à toutes les collectivités, quelles que soient leurs tailles, de s'engager vers cette révolution de la mobilité et d'intégrer dans l'avenir ce dispositif sur leurs propres plateformes.

Quelques exemples des tarifs qui sont dégressifs à partir de 6 h de temps d'utilisation :

1 h = 1 €

8 h = 5 €

24 h = 12 €

La réservation des voitures électriques est obligatoire. Elle doit passer par une plateforme en ligne : www.clem.mobi. L'inscription sur cette plateforme est préalablement nécessaire avant de procéder à la réservation et de récupérer les clés à l'Hôtel de Département.

Par ailleurs, l'application « l'Orne dans ma poche » permettra via l'utilisation d'un onglet dédié, de connaître le nombre de véhicules disponibles.

Un dépôt d'une caution de 350 euros sera demandé. Une assistance téléphonique est assurée 24 heures sur 24 pour que le conducteur puisse prévenir d'un retard, prolonger sa réservation, obtenir des informations et signaler un problème. Des règles de bonnes pratiques sont à respecter : par exemple prendre soin du véhicule et le connecter à la borne, dès le retour, pour que l'utilisateur puisse le récupérer avec toute son autonomie. Chaque ZOE (berline) peut rouler en moyenne une centaine de kilomètres avant de devoir être rechargée. Un rechargement complet dure en moyenne, sur les bornes du Conseil départemental, 1h30. Les Kangoo (utilitaire) ont une autonomie de 80 km en moyenne pour un temps de rechargement proche des 8h.

Source : www.orne.fr/actualites/autofree61-conseil-departemental-partage-vehicules-electriques)

DOCUMENT 9

Une expérience d'autopartage en milieu rural

Votre formule :

La communauté de communes du mont des Avaloirs, en Mayenne, met en service des voitures électriques partagées. Objectif : réduire les émissions de CO_2 et favoriser la mobilité de tous.

Pourquoi lancer ce service en milieu rural ?

En septembre, la communauté de communes du mont des Avaloirs (CCMA), territoire rural situé dans le nord-est de la Mayenne, a lancé une première voiture en autopartage, basée à Pré-en-Pail-Saint-Samson, 2 335 habitants, et elle s'apprête à en mettre une deuxième en service, à Villaines-la-Juhel, 2 917 âmes, ce lundi. « Depuis 2015, nous sommes labélisés Territoire à énergie positive pour la croissance verte (TEPCV) », explique Daniel Lenoir, président de la CCMA. La collectivité a ainsi reçu 1 million d'euros de subventions de l'État, pour financer sa transition énergétique. [...]

Combien ça coûte ?

Pour les usagers, cela revient à 5 € la demi-journée et 8 € la journée, avec une autonomie permettant de parcourir 120 km. Pour la collectivité, ce service, baptisé Autonome, représente environ 50 000 € d'investissements, financés par le TEPCV. Cela comprend l'achat des deux voitures électriques Renault « Zoe » (on a cédé deux vieux véhicules diesel, ce qui a réduit la facture »), les bornes de rechargement et celles qui permettent de récupérer les clés, ainsi que la plateforme informatique qui gère le service. Quant aux frais de fonctionnement, cela revient à la collectivité à 150 € par mois, hors location des batteries. « Dans l'idéal, pour être à l'équilibre, il faudra au moins quinze utilisateurs par mois et par voiture. »

DOCUMENT 9 (suite et fin)

Comment ça marche ?

Il faut tout d'abord s'inscrire sur internet en scannant son permis de conduire et ses coordonnées bancaires. Il faut ensuite compter un petit délai avant que le compte soit validé et que les voitures puissent être réservées de 6 h à 22 h. En effet, il faut laisser complètement recharger les voitures la nuit. Sur l'emplacement qui est réservé aux deux Autonomes dans les deux communes, une borne permet de récupérer les clés avec un code reçu par SMS. Et c'est tout ! Reste à s'habituer au silence, à ne plus avoir d'embrayage ni de passage de vitesse, boîte automatique oblige. Et en cas de pépin, une assistance téléphonique est aussi prévue

www.ouest-france.fr/pays-de-la-loire/des-voitures-en-autopartage-en-milieu-rural-, Yann Léon, 29/10/2017

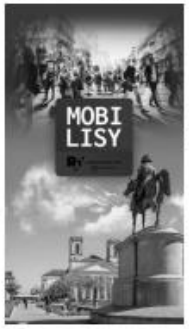
DOCUMENT 10

Extrait du Guide de bonnes pratiques sur la mobilité durable en territoire rural dans le département de la Vendée

Tous pour une... ...et une pour tous !

Le covoiturage local

permet d'utiliser au mieux son véhicule individuel ou de profiter des possibilités d'une voiture en termes de distance et de confort à faibles coûts.
La pratique des réseaux sociaux permet la démocratisation du covoiturage.



L'application de transport multimodal « Mobilisy », développé par la Communauté d'Agglomération de La Roche sur Yon, est téléchargeable gratuitement sur les appareils mobiles.

L'outil de mise en relation pour le covoiturage domicile-travail devrait être disponible d'ici l'automne 2017.

Affiche sur le covoiturage urbain - ADEME

REZO POUCE

Rézopouce est un réseau national d'autostop organisé qui a débuté à Moissac dans le Tarn et Garonne (82)

Le covoiturage solidaire

favorise les échanges inter-générationels et renforce l'entre-aide entre les habitants, en plus de proposer un mode de transport abordable pour les personnes en situation de précarité. De nombreux exemples se sont développés en Vendée (réseau des Familles rurales85, CCAS de St Hilaire de Riez...)

Logo et carte du site de covoiturage Blabla Car, principal réseau de covoiturage en France.

Bla Bla Car

Le covoiturage longue distance

est possible via des réseaux qui s'étendent à l'échelle nationale et au-delà.
Il est particulièrement adapté aux trajets plus longs, occasionnels principalement pour les loisirs ou réguliers lorsque le lieu de travail est éloigné du domicile..

*Panneau désignant l'autopartage par l'ADEME**

L'autopartage individuel

Désigne le partage d'un même véhicule entre différents usagers ou groupes de personnes. La répartition des jours d'utilisation et des coûts d'entretien est organisée par les utilisateurs.

L'autopartage professionel

S'inscrit dans un PDIE* et permet aux salariés d'une même entreprise ou d'une même zone d'activité de disposer d'un véhicule pour des trajets relatifs à leur travail.

L'autopartage institutionnel

Consiste en une flotte de véhicules mis à disposition sur une aire définie par la commune.

Les voitures Marguerite en autopartage à Nantes (44)

http://www.vendee.gouv.fr/IMG/pdf/3-2_partage_de_la_voiture_web.pdf

DOCUMENT 11

Nouveau dispositif proposé par BlaBlaCar

Hégémonique sur le covoiturage longue distance, BlaBlacar se lance sur le marché des trajets domicile-travail. La jeune pousse lance une appli dédiée aux trajets quotidiens, BlaBlaLines. Son fondateur, Frédéric Mazzella, promet « une expérience fluide et sans contrainte ».

Le potentiel est immense : 13,5 millions de Français se rendent chaque jour en voiture à leur travail, et seulement 3 % d'entre eux pratiquent le covoiturage. Mais les usages peinent à décoller, malgré les efforts d'une dizaine de start-up positionnées sur ce créneau, comme Karos ou iDvroom (filiale de la SNCF). Les difficultés à atteindre la masse critique (avoir suffisamment d'inscrits pour que chaque demande trouve une réponse), les réticences des conducteurs à faire un détour pour prendre un passager, et la crainte de ne pas avoir de solution pour le retour font partie des principaux freins au covoiturage courte distance. Frédéric Mazzella, président et fondateur de BlaBlaCar, espère les surmonter en proposant « *une expérience fluide et sans contraintes* ». BlaBlaLines va organiser pour cela des lignes de covoiturage, afin de favoriser le rapprochement entre l'offre et la demande sur les trajets reliant deux agglomérations.

Souplesse

L'offre sera testée sur les axes Reims-Châlons-en-Champagne et Toulouse-Montauban. Cette expérimentation devrait ensuite être élargie à la fin de l'année à une dizaine d'autres destinations, avant une extension sur toute la France annoncée par Frédéric Mazzella pour « *courant 2018* ». Le concept de ligne de covoiturage a été défriché par d'autres start-up, avec pour le mettre en pratique une série de lieux de rendez-vous prédéfinis. Cette organisation simplifie la mise en relation et permet pour les passagers de ne pas dépendre d'un seul chauffeur, ce qui offre plus de choix d'horaires à l'aller comme au retour. BlaBlaLines va décliner ce principe en y ajoutant plus de souplesse dans la fixation du lieu de rendez-vous, qui sera déterminé au cas par cas.

Celui-ci sera « *toujours sur la route du conducteur, à l'heure de son passage, et au plus proche de la localisation du passager* », précise la société. La mise en relation sera automatisée, et l'un comme l'autre pourront, chaque jour, accepter ou refuser d'un clic un trajet partagé.

DOCUMENT 11 (suite et fin)

De la main à la main

Ce premier test doit permettre d'affiner un certain nombre de sujets. La gestion du partage des frais par exemple, base du covoiturage et principal intérêt pour le conducteur. BlaBlaLines prévoit une participation de 5 euros pour un trajet de 50 kilomètres. Elle sera payée de la main à la main, alors que la transaction, sur BlaBlaCar, se fait par le biais du site. La nécessité de prévoir du liquide et d'avoir le compte juste pourrait finir par agacer les usagers. La mise en place d'un système de paiement dématérialisé est prévue à la fin de l'année.

Ce n'est qu'à ce moment-là que BlaBlaCar pourra potentiellement prélever une commission pour amortir l'investissement de plusieurs millions d'euros consentis pour lancer BlaBlaLines (Frédéric Mazzella préfère rester discret sur le chiffre précis). À terme, des entreprises ou des collectivités locales pourraient également apporter leur écot, mais une fois seulement que le système aura démontré son efficacité. […]

https://business.lesechos.fr/entrepreneurs/actu/0212031088129-blablacar-vise-les-trajets-domicile-travail-309218.php

DOCUMENT 12

PSA Fondation

UN CONSTAT : LE MONDE BOUGE, MAIS TOUT LE MONDE NE BOUGE PAS

Dans un monde en mouvement permanent, pouvoir se déplacer devrait être un acquis pour tous. Pourtant, certains d'entre nous, dans des territoires laissés en retrait, sont fragilisés parce qu'ils n'ont pas accès aux moyens de transport.

Ils sont, de fait, privés de lien social ou d'accès à l'emploi, à la formation, à l'éducation, à la culture… Près d'un Français sur quatre (23 %) dit avoir déjà refusé un travail ou une formation faute de moyen de transport pour s'y rendre, selon un sondage Elabe pour le Laboratoire de la mobilité inclusive en 2016.

La Fondation PSA soutient des structures reconnues d'intérêt général (associations, ONG...) qui s'adressent aux demandeurs d'emploi, aux bénéficiaires des minima sociaux et aux jeunes en difficulté. Ces publics sont généralement adressés par les prescripteurs sociaux.

La Fondation PSA construit des partenariats en faveur d'une mobilité solidaire avec ces associations. Ce partenariat est en adéquation avec les besoins de leur territoire, pour pallier les carences de transport et lutter contre l'isolement ou la perte de lien social.

DOCUMENT 12 (suite et fin)

MOBILITÉ SOLIDAIRE : DE NOMBREUX ACTEURS DE TERRAINS

Parmi ces associations figurent :

- les **garages solidaires**, qui permettent de faire réparer, de louer ou d'acheter des véhicules à moindres frais. Entreprises d'insertion, ils offrent aussi un retour à l'emploi à des personnes au chômage ;
- les **auto-écoles sociales** : à l'aide d'une pédagogie et de tarifs adaptés, elles rendent plus accessibles les examens de Brevet de Sécurité Routière (BSR), de code de la route et du permis de conduire. Elles constituent un formidable outil de réinsertion sociale et professionnelle ;
- les **loueurs solidaires** : une aide à la mobilité qui s'inscrit généralement dans un parcours d'insertion plus global ;
- les **services itinérants**, tels que le transport à la demande, le taxi social, le co-voiturage…, qui permettent aux personnes dépourvues de véhicule de se déplacer pour se faire soigner, se rendre à un entretien d'embauche, en formation, ou simplement faire leurs achats.

La Fondation PSA a également à cœur de soutenir les **plateformes de mobilité sociale et solidaire**, qui regroupent différents services de mobilité sur un territoire donné : diagnostic mobilité, location de véhicules à tarif solidaire, services de co-voiturage, transport à la demande, accès au permis de conduire…

https://www.fondation-psa.com/fr

DOCUMENT 13

GAL PAYS DU BOCAGE

« Innover pour accompagner le territoire dans son adaptation aux mutations économiques, sociales et environnementales afin de promouvoir un développement équilibré du Pays du Bocage. »

Caractéristiques du territoire

C'est un bassin de vie industriel et agricole impacté par des mutations socio-économiques et environnementales, à enjeux majeurs : maintenir un équilibre territorial efficient, diversifier les activités économiques par la valorisation des ressources locales, proposer une offre de services diversifiée et maintenir les spécificités naturelles et paysagères du Bocage.

Un programme d'actions décliné en 13 fiches :

[…]

Agir sur la mobilité

- Soutien à la promotion et au développement de l'électro mobilité et modes de transports collectifs alternatifs et à la mutualisation de l'offre.
- Soutien à l'élaboration d'études, plans de déplacement et aux réflexions sur l'interconnexion des moyens de transport.
- Soutien aux actions permettant d'améliorer la mobilité des publics en difficulté, dans une perspective d'insertion sociale et professionnelle.

DOCUMENT 13 (suite et fin)

Développer des énergies renouvelables innovantes pour le territoire et en relation avec ses ressources locales

- Soutien à l'expérimentation sur la méthanisation au sein des exploitations agricoles.
- Soutien à la mise en place d'animations et d'opérations de sensibilisation liées aux énergies renouvelables.
- Soutien aux études et investissements visant à structurer la filière (PP type coopérative ou société coopérative) […].

Rappel : Le GAL regroupe une cellule d'animation, de gestion et d'évaluation LEADER ainsi qu'un comité de programmation. Le GAL est une porte d'entrée pour les porteurs de projet vis-à-vis des programmes européens.

https://www.reseaurural.fr/gal-pays-du-bocage