

# LUTOPIK

Magazine trimestriel - Numéro 12 - Automne 2016 - 5 €

LA SOLUTION TOILETTES SÈCHES

LES VOISINS VIGILANTS

AUTISME ET HABITAT

CHAMP COMMUN

## TOUS MOBILES, À QUELS PRIX ?

CRISE ENVIRONNEMENTALE, POIDS DU ROUTIER, DÉCLIN DU  
FERROVIAIRE, LA POLITIQUE DES TRANSPORTS INTERROGE

Octobre 2016



4. AUTISME : DES  
LOGEMENTS SOCIAUX  
POUR PLUS D'AUTONOMIE

### DOSSIER TRANSPORTS

6. TOUS MOBILES,  
À QUELS PRIX ?

8. ENTRETIEN AVEC JEAN-  
CHARLES KOHLHAAS, SPÉCIA-  
LISTE DES TRANSPORTS

13. MAIS OÙ VA LA SNCF ?

16. LE LOW-COST, ABERRA-  
TION ÉCONOMIQUE

18. LA GUERRE DES BUS

19. TRANSPORTS GRATUITS :  
UNE PISTE À SUIVRE

23. LES VILLES SE METTENT  
EN SELLE

25. LE COVOITURAGE  
TRACE SA ROUTE

28. TURQUIE-FRANCE  
EN AUTOSTOP

31. LU DANS LA PRESSE

32. PORTFOLIO :  
TRACES DE PHOSPHATE

36. LE CHAMP COMMUN:  
UN COMMERCE INCROYA-  
BLEMENT NORMAL

### TOILETTES SÈCHES

42. LES TOILETTES SÈCHES  
SORTENT DU TROU

46. GINK'OOP : FAIRE SES  
COURSES ET SES  
COMMISSIONS

48. QUARTIERS SOUS  
SURVEILLANCE

Édité par l'association Lutopik Magazine · 2 Sous-la-Côte 25340 Fontaine-lès-Clerval · Imprimé par Le Ravin Bleu · 7 rue Marie Pia 91480 Quincy-sous-Sénart

Directeur de la publication : Guillaume Clerc · Directrice de la rédaction : Sonia Pignet ·

N° CPPAP : 1021 D 91975 · N° ISSN : 2268-7467 · Dépôt légal : Octobre 2016

Ont participé à ce numéro : Clément Barraud, Aude Deraedt, Emilie Seto (qui signe le dessin en dernière de couverture), Benoît Perroud, Vladimir Slonska-Malvaud, Fanny Benoit, Tommy Dessine, Claire Cordel, Anick-Marie Bouchard, Komsasly et Stouff. Merci également aux relecteurs, à Jean-Luc et Michel du Ravin Bleu, et aux acteurs des logiciels libres, à commencer par Scribus.

# ÉDITO

À l'heure où des millions de réfugiés sont forcés à une mobilité imposée par la guerre ou la terreur, nos problèmes d'embouteillages, de manques de pistes cyclables et de tarifs ferroviaires exorbitants sont bien relatifs. Mais derrière ces tracasseries du quotidien, la question de la politique des transports soulève des enjeux très importants, à commencer par la préoccupation environnementale. Le transport est le principal émetteur de gaz à effets de serre tout en rejetant d'autres polluants, essentiellement à cause de la route. Car après avoir façonné le territoire, l'automobile en reste la reine.

Sur le rail, la vitesse est privilégiée au détriment d'un maillage du territoire. Les infrastructures de transports sont de plus en plus soumises aux règles des compagnies privées et à leur unique souci de rentabilité. Le fret est déjà ouvert à la concurrence et le trafic voyageur s'y prépare. Les autoroutes, elles, ont été vendues en 2006 par l'État à trois compagnies qui donnent des milliards à leurs actionnaires.

Se pencher sur ces questions, c'est imaginer l'idée d'un service public de transport, qui permettrait à chacun de se déplacer facilement sans trop polluer. L'idée qui revient souvent pour inverser la logique actuelle est de faire payer au routier le coût qu'il représente pour la société, ce qui permettrait véritablement de développer des alternatives.

C'est aussi questionner nos besoins de mobilité, et envisager de réduire nos déplacements en relocalisant certaines de nos activités. La voiture, en rendant très pratique le fait d'aller jusqu'au magasin plus loin et moins cher, a fini par condamner de

nombreux petits commerces de proximité. Or, comme vous pourrez aussi le lire dans ce numéro, l'ouverture d'un bar ou d'une épicerie contribue à insuffler de la vie en zone rurale et à réduire les déplacements. Un effort qui pourrait aussi être fait pour nos déjections, qui sont pour leur part transportées par l'eau jusqu'aux stations d'épuration. Les toilettes aussi auraient bien besoin d'une optimisation de leurs réseaux pour récolter une ressource plutôt que de se débarrasser d'une pollution. Quant aux Voisins vigilants, qui clôturent ce numéro, ils nous rappellent que certains déplacements peuvent être signalés comme suspects...

Et si vous l'êtes, vigilants, vous n'aurez pas manqué de constater que Lutopik a changé son prix, en affichant désormais cinq euros au lieu de quatre. C'est à la fois peu et beaucoup puisque cela représente potentiellement 25 % de recettes supplémentaires sur la vente de numéros ou d'abonnements, notre principale ressource. Nous n'avions jamais augmenté notre prix depuis la sortie du premier exemplaire en août 2013, voilà qui est fait ! Avec plus d'argent, nous espérons pouvoir continuer à rémunérer les contributeurs de ce magazine. Nous avons plus que jamais besoin de vous, chères lectrices et chers lecteurs, pour poursuivre cette aventure journalistique. Si vous nous appréciez, n'hésitez pas à le faire savoir autour de vous, à nous relayer sur les réseaux sociaux, à laisser traîner des numéros, à nous en commander plusieurs ou à tester notre nouvelle formule d'abonnement soutien à trente euros ou plus !

## JE M'ABONNE À LUTOPIK

## 4 N° / AN

Remplissez ce bulletin ou envoyez-nous une demande sur papier libre.

Lutopik fonctionne sans publicités ni actionnaires. N'hésitez pas à nous soutenir, à abonner vos amis, à en parler... Merci !

Par Internet : rendez-vous sur [www.lutopik.com](http://www.lutopik.com) à la page abonnement

**Abonnement simple**  
**1 an : 20€**

**Abonnement soutien**  
**1 an : 30€ ou plus**

Nom : \_\_\_\_\_

Prénom : \_\_\_\_\_

Adresse : \_\_\_\_\_

Email : \_\_\_\_\_

Je commence mon abonnement au n° : \_\_\_\_\_

Renvoyez ce bulletin d'abonnement accompagné de votre chèque (à l'ordre de Lutopik Magazine)  
**Lutopik Magazine - 2 Sous-la-Côte - 25340 Fontaine-lès-Clerval / [contact@lutopik.com](mailto:contact@lutopik.com)**

# AUTISME : DES LOGEMENTS SOCIAUX POUR PLUS D'AUTONOMIE

**C'est une première en France. Depuis décembre 2015, une résidence de logements sociaux accueille des personnes souffrant d'autisme. Une initiative de l'association Israa qui s'est donnée pour mission d'aider de jeunes adultes autistes à devenir autonomes.**

« Tu veux voir mon appartement ? » Madeline, 23 ans, sait recevoir et veut le montrer. Depuis neuf mois, la jeune femme aux cheveux courts habite à Roncq, près de Lille. Son studio flambant neuf, elle en est fière. C'est elle qui l'a décoré, avec ses parents, et qui en paye le loyer d'environ 500 euros. Il y a quelques années encore, cette jeune autiste n'aurait jamais pensé pouvoir prendre son indépendance hors des établissements spécialisés. Car les personnes qui, comme elle, souffrent de troubles envahissants du développement (TED) ont des difficultés de communication et d'interaction sociale. Elles sont rapidement

victimes d'angoisses et ont besoin d'un accompagnement dans les tâches du quotidien. Madeline est l'une des premières à avoir déposé un dossier auprès de l'association Israa (Innover Sensibiliser Agir pour l'Avenir de l'Autisme) pour le projet HabiTED, l'unique ensemble de logements sociaux destinés aux autistes en France.

Sur le bâtiment flambant neuf à la façade recouverte de bois, aucune plaque ni pancarte. « *Le but est de ne pas le différencier des autres logements* », explique Fabienne De Oliveira, la présidente de l'association, en poussant la porte de son bureau. Depuis décembre 2015, dix personnes atteintes d'autisme ont emménagé ici. Pour être admissible, il faut être âgé de 20 à 40 ans, diagnostiqué TED, bénéficiaire de l'A.A.H (Allocation Adulte Handicapé), en activité en journée et autonome dans les transports en commun. De la salle commune, au rez-de-chaussée, s'élèvent quelques rires. Assis autour d'une table colorée, les résidents et le personnel d'Israa s'apprentent à prendre un verre. L'ambiance est festive. Marine, qui prépare un Master Droit de la santé, termine aujourd'hui son stage. Elle a convié les habitants de l'immeuble à son pot de départ.

Parmi les invités, Louise, la fille de Fabienne De Oliveira. C'est grâce à elle et pour elle que le projet HabiTED a pu voir le jour. En 2011, les médecins diag-

*« Je vais apprendre à devenir autonome », se réjouit Madeline, 23 ans, qui habite depuis neuf mois dans ce studio à Roncq, près de Lille.*





nostiquent son autisme. Elle est alors âgée de 22 ans. « *Après 20 ans, il n'existe aucune prise en charge pour les personnes atteintes d'autisme* », déplore la présidente de l'Israa, qui a dû quitter son emploi pour s'occuper à temps plein de sa fille. Elle découvre un peu plus tard qu'il n'existe pas non plus d'accompagnement à domicile spécialisé pour personnes atteintes d'autisme. C'est le déclic. Fabienne décide de fonder l'Israa et de mettre en place ce type de service. « *À partir de là, je me suis dit : "Pourquoi pas un logement indépendant ?" Avec mon mari, on se demande toujours ce qui arriverait à notre fille si on avait un accident de voiture ou si on disparaissait... La réponse, c'est qu'elle serait envoyée en structure. Ce n'est pas ce que nous voulons, ni ce que souhaitent certains parents d'enfants atteints d'autisme.* » Fabienne rencontre alors le directeur général de Notre logis, un bailleur social, pour lui soumettre son projet. « *Il m'a dit : "On y va"* ». HabiTED est né.

## UN OVNI

Durant quatre ans, les obstacles s'accumulent, mais Fabienne De Oliveira les contourne tous. Au regard de la loi, HabiTED est un ovni. « *Ce n'est ni une maison relais, ni un logement social classique, ni une structure pour handicap. Il a fallu passer outre ces cases administratives par force de persuasion* », explique Fabienne De Oliveira, qui précise « *qu'HabiTED n'a pas encore de statut juridique précis* ». Il s'agit d'un logement ordinaire couplé avec des services d'accompagnement. « *Pour y arriver, il fallait être innovant et culotté.* » D'autant que le projet coûtait près de 1,4 million d'euros, en comptant les logements sociaux construits à côté, la plus grande partie d'HabiTED ayant été financée par le Conseil départemental du Nord. Mais pour Fabienne De Oliveira, « *il fallait quelque chose de neuf et d'adapté à l'autisme* ». Elle a été associée tout au long du projet aux discussions avec les architectes et les décorateurs. « *J'ai pu choisir les couleurs, les lumières, la disposition.* » Avant la fin de la construction, en décembre 2015, les futurs résidents, sélectionnés sur dossier avant d'être reçus en entretien avec leurs parents par la présidente de l'Israa, ont pu visiter leur studio pour se l'approprier.

## TRAVAILLER LA CONVIVIALITÉ

Le studio de Madeline est au deuxième étage. « *Bienvenue chez moi, tu peux entrer dans mon appartement* », récite-t-elle en ouvrant la porte, souriante. Dans la pièce principale, une cuisine, une table et quelques photos de famille. Un peu plus loin, contre le mur, un petit meuble télé. « *C'est mon papa qui l'a bricolé* », clame la jeune apprentie cuisinière avec fierté avant de nous montrer son lit sur lequel trône un oursin en peluche. « *J'aime bien être ici* », explique Madeline. « *Je vais apprendre à devenir indépendante.* »

La directrice de l'association toque à la porte. Madeline lui propose d'entrer comme on débite un poème, utilisant les mêmes mots que ceux avec lesquels elle nous a accueillis. « *L'un de nos buts, c'est de travailler la convivialité* », explique Fabienne De Oliveira. « *Les aider à comprendre comment recevoir quelqu'un chez soi en respectant les codes établis par la société.* » Pour les personnes souffrant d'autisme, ces codes ne sont pas innés. L'association organise deux fois par mois des repas à thème ou des auberges espagnoles afin d'apprendre aux résidents comment recevoir un invité.

Avant de se rendre au pot de départ, Louise prépare chez elle son repas, avec une éducatrice. Sur chaque meuble, des pictogrammes affichent les actions à suivre pour utiliser les appareils électro-ménagers. « *C'est pour ne rien oublier* », précise la jeune femme de 27 ans. « *Il faut qu'ils visualisent chaque étape pour comprendre comment se comporter de manière indépendante* », précise Fabienne De Oliveira. « *On avait oublié de représenter en image qu'il fallait fermer la porte de la machine à laver. On s'en est vite rendu compte : personne n'arrivait à aller au bout du processus et les machines ne démarraient pas.* »

Chaque semaine, les résidents s'inscrivent auprès du personnel de l'Israa pour utiliser la laverie. À la porte de cette pièce, au rez-de-chaussée, le planning est affiché. Aujourd'hui, c'est au tour de Kevin. Son voisin de palier débarque chez lui pour l'aider. Le planning est d'ailleurs aussi affiché dans son studio, bien en évi-

dence sur un meuble de cuisine. Mais il n'aime pas le système de fiches mis en place par l'association. « *Je préfère mes feuilles, où je peux barrer ce que j'ai fait.* » Une manière de ne rien oublier, mais surtout, de ne pas perturber la journée par des imprévus.

## UN JEU DE CHAISES MUSICALES

Mais pas question pour autant de faire de ce lieu un cocon. Le but, c'est de parvenir à rendre les résidents indépendants. « *Je suis convaincue que certains peuvent être autonomes* », affirme Fabienne De Oliveira. « *Il faut que ça fonctionne comme un jeu de chaises musicales. Il faut créer du flux, leur permettre de prendre leur propre logement.* »

Ici, la présence de professionnels est restreinte. Une convention avec l'association d'entraide aux personnes handicapées mentales Les Papillons blancs permet à un éducateur de passer deux fois par mois pour aider les résidents dans leurs démarches, telles que la recherche d'emploi. La mutualisation des heures de Prestation de Compensation du Handicap (PCH) permet de financer cinq personnes à temps plein. « *Les résidents sont libres* », souligne Fabienne De Oliveira. Ils peuvent sortir quand ils le souhaitent, du moment qu'ils signalent leur absence à l'entrée en retournant une petite fiche colorée. Faire les courses, recevoir de la visite, se promener... Hormis la réunion hebdomadaire du mercredi, qui sert à faire le point, rien n'est obligatoire. Pas même les activités organisées chaque samedi par les membres de l'association. Madeline, passionnée par l'allemand, reçoit ainsi deux fois par mois la visite d'un professeur.

Aujourd'hui, 20 personnes sont déjà sur liste d'attente, les dix studios disponibles étant occupés. Fabienne De Oliveira reçoit régulièrement des demandes de parents, parfois même de jeunes autistes directement. Elle les reçoit tous, mais la création de nouveaux logements n'est encore qu'un projet. « *Je suis vraiment heureuse qu'HabiTED ait pu aboutir, de voir les résidents progresser vers l'autonomie. Mais c'est en même temps une déchirure de devoir dire à ceux qui souhaitent nous rejoindre d'attendre plusieurs mois, voire plusieurs années.* »

**Aude Deraedt**



# TOUS MOBILES, À QUELS PRIX ?

Les politiques de transport ont toujours favorisé la voiture, qui impose aujourd'hui sa marque au territoire jusqu'à le saturer. La situation est pourtant critique, que ce soit sur le plan de l'environnement, de l'étalement urbain ou des inégalités sociales. Si la marche ou le vélo peuvent concurrencer marginalement la voiture, il semblerait opportun de favoriser les transports en commun et de songer au sens de notre mobilité.

*Manifestation contre le doublement de l'autoroute reliant Saint-Etienne et Lyon, le 18 septembre dernier.*



En à peine plus de 150 ans, nous sommes passés d'une société presque immobile, pas plus rapide qu'un cheval au galop, à une société en mouvement, où nous pouvons facilement réserver un avion et prendre une semaine de vacances à des milliers de kilomètres. Toutefois, la révolution la plus spectaculaire de la

mobilité a sans doute été l'avènement de la voiture, qui a transformé en profondeur nos modes de vie et nos paysages.

En permettant de relier facilement différents points de la carte, les réseaux de transports ont contribué à façonner des territoires de plus en plus spécialisés, comme le sont les cités ou les lotissements-dortoirs, les zones commerciales, les centres de travail et les lieux de loisirs. Résultat, la mobilité est devenue presque inévitable. « Les mobilités ont augmenté l'étalement urbain, qui lui-même fait augmenter les mobilités », résume Sylvie Fol, urbaniste et professeur à l'université Paris 1 Panthéon-Sorbonne. La plupart des aménagements sont conçus pour favoriser un accès par la route et en 2015, 87 % du transport de personnes était effectué sur le macadam, dont presque 80 % dans des voitures particulières et 8 % en bus. Le ferroviaire n'y contribue que pour 11 %.

## LA VOITURE, UN OUTIL DISCRIMINANT

Si nous allons plus loin et plus vite, l'essentiel de la mobilité est cependant subi et contraint. Il faut en moyenne 50 minutes par jour aux

Français pour aller au travail et en revenir. En Île-de-France, c'est 92 minutes, un temps en hausse de plus de quinze minutes depuis les années 80. Il existe aussi de fortes disparités en ce qui concerne l'accès au transport selon le lieu de résidence : centre-ville, périphéries, banlieue, campagne. Les plus aisés peuvent se permettre d'habiter à proximité d'une ligne de métro, d'un péage autoroutier ou d'une zone bien desservie en services. Les plus défavorisés ont beaucoup plus de difficultés à se déplacer tout en étant soumis à la norme de la mobilité. Dans les zones rurales, la voiture est quasiment indispensable si l'on veut aller faire ses courses ou trouver un travail. Ne pas en avoir constitue un vrai handicap.

L'accroissement de la mobilité a également un impact majeur sur l'environnement. Le secteur des transports est en effet le plus important émetteur de gaz à effet de serre (GES) avec 29 % des émissions totales en France. Le poids du routier est écrasant puisqu'il est responsable de 92 % des rejets de GES de l'ensemble des transports, suivi par l'avion (3,8 %) et le ferroviaire (0,4 %). La consommation énergétique du transport, après avoir plus que doublé entre 1971 et 2012, décroît légèrement depuis quelques années. Le secteur reste néanmoins le poste le plus consommateur d'énergie, avec 33 % du total.

## RELOCALISER

Les défis à relever sont donc nombreux, et les voitures électriques, maintenant autonomes, sont présentées avec engouement par le secteur routier, qui ne pourra à l'avenir plus compter sur le pétrole. Mais l'électricité ne pourra pas tout remplacer, et il faudrait d'abord la produire de façon plus propre et plus sûre. Seule solution à l'embouteillage programmé : réduire notre usage des moyens de locomotion individuels. Certaines villes commencent à bannir progressivement les voitures, en imposant des restrictions de stationnement ou de circulation. Tout cela favorise les modes de transports doux, la marche et le vélo, qui restent sans doute les meilleures options pour les petits trajets.

Pour un réseau de transports le moins polluant possible, en mesure de couvrir des longues ou petites distances en assurant un service au plus grand nombre, l'une des pistes réside dans l'intermodalité, c'est-à-dire la connexion entre les différents moyens de transport... Cela nécessiterait de ré-investir dans le réseau ferroviaire pour l'instant délaissé. La mobilité et son réseau d'infrastructures pourraient très bien être envisagés en tant que commun. Cela supposerait un accès facilité, des dessertes utiles et régulières, un maillage fin du territoire et une prise en charge par la collectivité de son entretien. Une autre piste serait aussi de réfléchir à nos besoins de mobilité et de vitesse. Ils seraient réduits avec une relocalisation de nos activités et peut-être que l'on pourrait être aussi heureux en allant moins loin, moins souvent et moins vite.

**Clément et Guillaume**

## AUTOROUTES, NIDS À PROFITS

Le développement des autoroutes démarre avec le boom des voitures dans les années d'après-guerre. La première autoroute voit le jour en 1946. Elle relie Saint-Cloud et Orgeval (Yvelines), sur une vingtaine de kilomètres. La loi de 1955 « portant statut des autoroutes » institue le régime de concession. L'État concède à des sociétés majoritairement publiques le soin de construire et d'exploiter des tronçons autoroutiers. En contrepartie, elles prélèvent un péage auprès des utilisateurs. En 1970, l'État commence à attribuer des concessions à des sociétés exclusivement privées et les soutient quand elles sont en difficultés. Cela a permis de construire un réseau autoroutier moderne à peu de frais. Il commence à céder des parts au début des années 2000 jusqu'à la privatisation totale des autoroutes en 2006, au moment où elles commencent à être amorties par les péages et à dégager des bénéfices faramineux. L'État les vend donc à Vinci, Eiffage et Abertis pour 14,8 milliards d'euros, alors qu'elles en valaient 10 milliards de plus selon un rapport de la Cour des comptes de 2009. Depuis cette date, les sociétés concessionnaires d'autoroutes versent chaque année plus de 1,5 milliard d'euros de dividendes à leurs actionnaires. En 2014, l'Autorité de la concurrence souligne d'ailleurs la rente exceptionnelle et non justifiée de ces sociétés. Par contre, pour les usagers, les tarifs ne cessent d'augmenter chaque année.

En avril 2015, le gouvernement signe un plan de modernisation du réseau autoroutier : les entreprises concessionnaires s'engagent à financer les travaux à hauteur de 3,2 milliards d'euros, en échange de l'extension jusqu'à 12 ans de la durée de leurs concessions. Mais impossible d'en savoir plus sur cet accord, notamment « sur les engagements de l'État », dénonce Raymond Avrillier, ancien conseiller municipal à Grenoble. Ce militant écologiste se bat depuis plus d'un an pour que le ministère de l'Économie rende public ce contrat. Il a saisi la Commission d'accès aux documents administratifs (Cada) qui a enjoint Bercy à publier les documents. Sans succès. En juillet dernier, le tribunal administratif de Paris ordonne finalement au ministère de transmettre l'accord dans les trois mois, mais celui-ci a encore refusé et s'est pourvu en cassation auprès du Conseil d'État. Entre temps, en septembre dernier, le gouvernement a annoncé un plan d'un milliard d'euros d'investissement public supplémentaire : les travaux seront financés par les collectivités locales et les usagers, entraînant une hausse des péages de 0,4 % entre 2018 et 2020. Ceux qui perçoivent les dividendes doivent apprécier.

# « NOUS FAISONS L'INVERSE DE CE QU'IL FAUDRAIT FAIRE »



**JEAN-CHARLES KOHLHAAS**

Infirmier de profession, Jean-Charles Kohlhaas est conseiller régional EELV en Rhône-Alpes. Fêré de transports ferroviaires, il a présidé la commission transports, déplacements et infrastructures, de 2010 à 2015.

**La société moderne est celle d'une mobilité poussée à l'extrême. Pour le travail ou les loisirs, les déplacements sont devenus indispensables et sont largement encouragés par les politiques de transport. Contre la vitesse et le tout-routier érigés en modèles, Jean-Charles Kohlhaas plaide pour un maillage territorial et une reprise en main des transports collectifs.**

## QUELS SONT LES GRANDS ENJEUX LIÉS À LA MOBILITÉ ?

Il y a d'abord le dérèglement climatique, qui nous oblige à repenser toute notre mobilité. Le secteur du transport de marchandises et de personnes est aujourd'hui responsable d'un gros quart des émissions de gaz à effet de serre. Il y a ensuite l'enjeu des nouvelles technologies, la mobilité ne se réfléchit plus comme il y a 30 ou 40 ans. Aujourd'hui, nous pouvons presque être mobiles sans nous déplacer. C'est le cas avec le télétravail comme avec plein d'autres choses. On peut voyager ou visiter des lieux derrière son écran d'ordinateur. Et ça marche aussi avec les objets connectés, dont on peut en connaître la position et les contrôler à distance. On peut également noter l'explosion des ventes par correspondance qui conduisent à une surmobilité des véhicules utilitaires ou des petits camions. Et puis il y a un troisième champ, particulièrement propre à la France, qui est la prédominance du routier et de ses trois puissants lobbys : ceux de l'industrie pétrolière, du BTP et de l'industrie routière, avec les constructeurs automobiles et les transporteurs. Nous envisageons encore la mobilité comme dans les années 70, c'est à dire centrée sur le routier et l'automobile. Cela ne nous incite pas trop à réfléchir à la révolution de la mobilité et à des technologies moins coûteuses pour les individus et la collectivité.

## QUELLES CONSÉQUENCES SUR NOS DÉPLACEMENTS QUOTIDIENS ?

Il s'agit essentiellement d'aller travailler ou étudier. Depuis 50 ans, le temps de parcours est resté presque identique, soit un peu moins d'une heure de trajet par jour. Mais les gens font beaucoup plus de kilomètres, avec des moyens de transport qui vont plus vite, que ce soit avec la voiture et ses voies rapides et ses autoroutes, ou avec les transports collectifs qui se sont développés, notamment le métro. Ce qui a changé, c'est l'étalement urbain et l'hyper-métropolisation. Mais nous arrivons à saturation, on ne peut plus développer de voiries routières, ou alors il faut les enterrer et ça coûte cher. Même si on construit des autoroutes pour arriver plus vite à la métropole, on se retrouve bloqués à l'entrée par des embouteillages. Les seules solutions pour ne pas rallonger le temps de parcours dans les grandes villes, c'est de réfléchir à des fonctionnements type RER, qui maillent l'ensemble du territoire. À Paris, on va chercher les gens en transport ferroviaire collectif, pas seulement dans la première couronne, mais bien au-delà, et en particulier dans les territoires périurbains et ruraux de la deuxième et troisième couronne. Le RER A transporte un million de personnes par jour avec seulement deux voies ferrées parallèles. Aucune route ne le permet. Il n'y a que comme ça que l'on arrivera à supporter l'augmentation de la population et réduire l'étalement urbain sans rallonger les temps de parcours.

## EN FRANCE, LA POLITIQUE DU TRANSPORT MISE PLUTÔT SUR LA VITESSE, AVEC LES TGV ET LES AUTOROUTES PLUTÔT QUE SUR UN MAILLAGE TERRITORIAL...

Le principe de la grande vitesse, qu'elle soit ferroviaire ou routière, c'est de s'arrêter le moins possible entre deux grosses villes. Bien sûr qu'entre Paris et Lyon, il y avait une justification à construire un TGV. En revanche, l'arrivée de la ligne à grande vitesse (LGV) est synonyme de mobilité dégradée pour tous les habitants des petites agglomérations ou des zones rurales. Nous confondons vitesse et gain de temps. Ces infrastructures obligent à rouler davantage pour y accéder, alors qu'il y avait probablement auparavant un train qui passait toutes les deux heures à proximité de leur lieu de vie.

Prenons un exemple concret. Il y a en ce moment un projet de LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon : le POCL. Cette ligne double le Paris-Lyon avec un nouveau TGV pour relier Paris et Lyon en moins de deux heures. Ses promoteurs le vendent en invoquant le fait qu'il va desservir Roanne, Clermont-Ferrand, Bourges, etc. Mais au lieu de 15 ou 20 trains par jour, il n'y aura plus que trois TGV. Certes, les habitants de ces communes iront plus vite à Paris ou à Lyon une fois dans le train, mais à la condition qu'il y ait un TGV à l'heure à laquelle ils veulent partir. On va gagner cinq minutes sur le trajet entre Paris et Lyon, en revanche, dans toutes les autres villes, on va perdre beaucoup de temps.

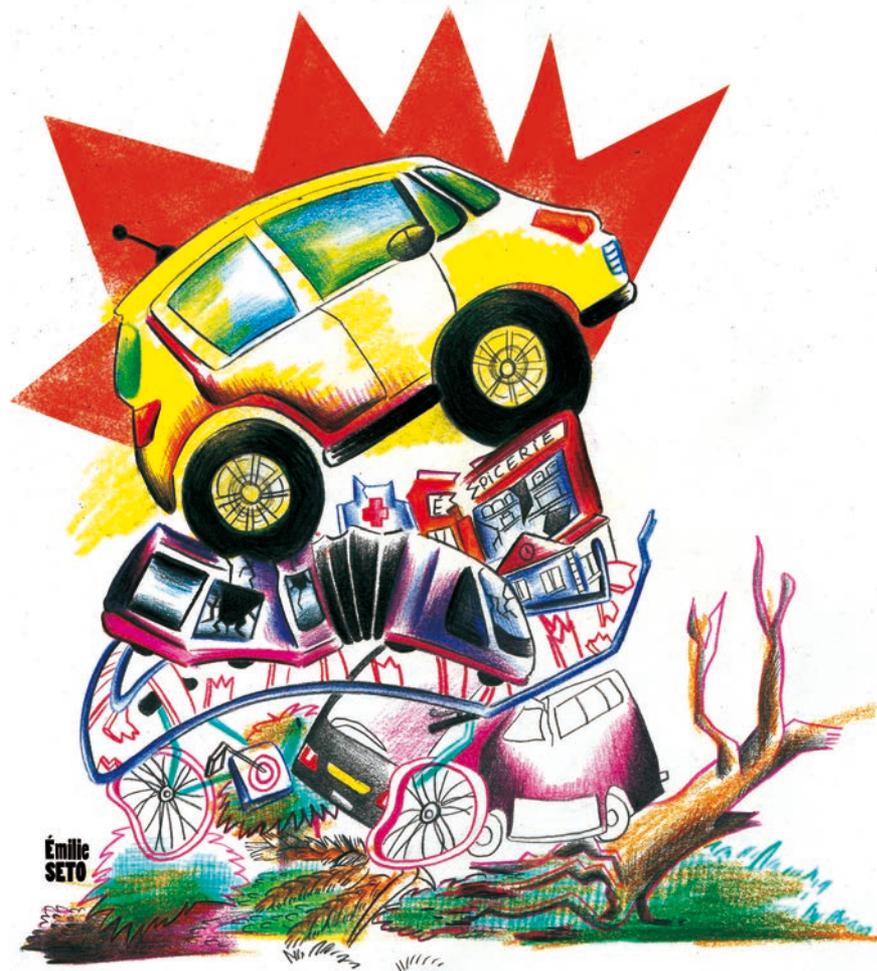
De plus, les TGV coûtent très cher, il faut donc qu'ils soient pleins. Pour cela, il faut qu'il passe par Paris, même si ce n'est pas le chemin direct. Alors certes, on va plus vite, mais on fait souvent quelques centaines de kilomètres en plus. On met moins de temps pour faire Lyon-Nantes avec un train qui roule à

200 km/h et qui s'arrête dans toutes les grandes villes, c'est-à-dire sept fois, que pour faire Lyon-Nantes avec un TGV qui roule à 350 km/h et qui passe par Paris.

### MAIS COMMENT EXPLIQUER CES CHOIX ?

Le déclin du maillage territorial s'explique par le rôle des lobbys routiers, mais aussi par l'absence de politique ferroviaire de l'État, qui a complètement délégué cette mission à la direction nationale de la SNCF. De plus, le TGV est vu comme le fleuron de l'industrie française, comme un outil miraculeux. Malgré les alertes lancées depuis 20 ans par tous les experts de la mobilité, on continue de prévoir des LGV au détriment de l'entretien du réseau ferroviaire classique. On démantèle progressivement le ferroviaire, on a commencé avec le transport de marchandises, que la SNCF concurrence elle-même via sa filiale Geodis, qui est le premier transporteur routier en France. Ensuite, en diminuant les fréquences et en allongeant les temps de parcours des trains grandes lignes, les Intercités que l'on appelle désormais les Trains d'équilibre du territoire. On supprime aussi les trains de nuit et on fait la même chose avec les TER, notamment via la concurrence des cars Macron dont les tickets sont vendus à perte. Là aussi, la SNCF participe à sa propre concurrence avec sa filiale OuiBus. Depuis 30 ou 40 ans, avec des gouvernements de droite comme de gauche, les choix politiques en matière de transport et de mobilité marchent complètement sur la tête.

D'autres pays européens se sont développés de manière complètement différente, comme la Suisse, qui dispose proportionnellement de beaucoup moins de routes et d'un maillage ferroviaire qui permet aux gens de se déplacer partout et tout le temps. Le réseau favorise aussi l'intermodalité avec le routier, les bus, le fluvial. Chaque petite commune garde une gare avec quatre voies ferrées, deux pour les voyageurs, deux pour les marchandises. En Suisse, les gens commandent par Internet et vont chercher dans la gare de leur commune le colis qui arrive deux jours plus tard sans transport routier.



## COMMENT RENDRE LES TRANSPORTS COLLECTIFS, NOTAMMENT FERROVIAIRES, EFFICACES ET ATTRACTIFS ?

Nous faisons l'inverse de ce qu'il faut. Il faudrait réduire la voirie routière. Tant qu'il y aura des routes, il y aura des voitures. C'est beaucoup plus pratique de prendre sa bagnole, même si ça coûte globalement beaucoup plus cher. Les modes de transport doux, la marche, le vélo, ne se développent que là où l'automobile est contrainte, on le voit dans les très grandes villes où elle n'a plus beaucoup de place. Mais la mobilité douce n'est valable que sur des petits ou moyens trajets, même avec les vélos à assistance électrique, on ne fait guère plus de 5-8 km quotidiennement. Il faut développer l'intermodalité, pouvoir passer de la marche à pied ou du vélo au transport collectif facilement, et inversement. Cela peut être rendu possible avec des vélos en libre-service par exemple, ou en mettant son vélo dans le train. Les transports collectifs doivent être réellement compétitifs, pas seulement sur le plan économique, mais aussi sur le temps de parcours.

Le troisième moyen c'est de faire payer le vrai coût que représente pour la société le transport routier, voyageurs et marchandises. Mais le problème, c'est qu'on ne sait pas le calculer dans son ensemble. Depuis une vingtaine d'années, on en connaît les coûts externes, qui comprennent la pollution, les émissions de gaz à effet de serre, les accidents, les maladies consécutives à tout ça, etc. C'est de l'ordre de 12 centimes d'euro du kilomètre en moyenne et longue distance, et à plus de 20 centimes en zone urbaine dense<sup>1</sup>. Cela représente environ 70 milliards d'euros par an en France pour la voiture, et autant pour les marchandises. Si on y ajoutait les coûts de construction, de maintenance, d'entretien des routes, de la police, des secours, on se rendrait compte que ça coûte beaucoup plus cher que le transport collectif ou le transport ferroviaire de marchandises. Quand vous prenez le TER, vous ne payez que 30 % du vrai coût du billet, tandis que la collectivité paye les 70 % restant. Dans ce cas, cela correspond au vrai prix : on fait payer la construction et l'amortissement de la voie ferrée, l'entretien, la police ferroviaire, le contrôle, etc. Alors qu'en voiture, si on ne croit payer que l'essence, il existe d'autres coûts à la charge de la collectivité.



Benoit Perroud



## VOUS SERIEZ DONC FAVORABLE À L'INSTAURATION D'UNE TAXE SUR LA CIRCULATION ROUTIÈRE ?

Tout à fait. Aujourd'hui, avec la directive euro-vignette, la taxe kilométrique pour les poids lourds a été mise en place dans la plupart des pays européens. En France, la fameuse écotaxe, qui était une vraie usine à gaz, a été abandonnée. Cependant, ce ne sera pas facile de faire payer tous les coûts réels. La Suisse, qui est à la pointe à ce niveau-là, ne fait payer que 20 %, et ça suffit à mettre sur le rail les deux tiers des marchandises. Et pourtant, c'est un petit pays et le transport de marchandises ferroviaire est surtout pertinent quand on fait des grandes distances. Si on appliquait la même redevance qu'en Suisse pour le transport de marchandises, on récupérerait de l'ordre de dix milliards d'euros par an. Sachant qu'il manque deux-milliards d'euros par an au budget de l'AFIT, l'agence française des infrastructures des transports, pour construire et maintenir en état les lignes ferroviaires, non seulement on aurait les moyens de maintenir et de mailler le réseau ferré, mais en plus on pourrait relancer des fréquences pour que les gens se remettent à prendre le train. Il faut réamorcer la pompe. Il ne s'agit pas d'une taxe en plus, mais d'une redevance, pour payer une partie du vrai coût du transport routier pour favoriser les alternatives.

## QUE PENSEZ-VOUS DE LA VOLONTÉ DE FAIRE ÉMERGER LA VOITURE ÉLECTRIQUE ?

Il y a deux plafonds de verre au développement de la mobilité électrique. Si on transférait tous les modes de mobilité sur l'énergie électrique, il faudrait couvrir le territoire français de centrales nucléaires ! Il est donc impossible que le véhicule électrique, que ce soit le camion ou la voiture, remplace complètement la mobilité routière actuelle. Il y a aussi le problème de l'espace. La problématique de la voiture aujourd'hui, ce n'est pas seulement celle de la pollution et des gaz à effets de serre, c'est aussi qu'elle prend de la place. Si on continue à la développer, avec ses routes et ses parkings, nous n'aurons plus d'espace. La voiture électrique est une solution plus propre pour un certain nombre de déplacements, à condition de développer fortement les énergies renouvelables. Mais ça ne sera pas une révolution ni la résolution de tous les problèmes. La mobilité électrique n'est efficace que si elle est collective. Le train, le métro et le tramway fonctionnent à l'électricité et consomment à la personne transportée ou à la marchandise beaucoup moins d'énergie que la voiture individuelle ou le camion électrique.

Je ne suis pas contre l'innovation, mais on innove surtout avec des choses très énergivores, comme la voiture électrique ou ce tube vide qui permettrait de relier très rapidement deux grandes agglomérations. C'est insoutenable sur le plan énergétique. On a aujourd'hui des solutions simples, vivables, soutenables, confortables et on ne les utilise pas. La vitesse n'est pas obligatoirement la bonne idée.

## EN PARLANT DE BONNE IDÉE, LA GRATUITÉ DANS LES TRANSPORTS EN COMMUN EST-ELLE UNE ?

La mobilité a un coût. Si ce n'est pas l'utilisateur qui la paye, c'est le contribuable. La gratuité entraîne une hyper mobilité, qui n'est en soi pas écologique. On en arrive à un système où puisque le transport n'est pas cher, voire gratuit, on délocalise des entreprises et on va habiter de plus en plus loin pour payer le logement moins cher. Ça favorise l'étalement urbain, ça détruit les territoires ruraux et ça désindustrialise nos territoires. Donc je suis plutôt partisan pour qu'on paye au moins une partie du coût du transport, même collectif. Pour moi, l'enjeu est plutôt d'avoir des tarifs sociaux adaptés pour que les plus pauvres puissent aussi bénéficier de la liberté de mobilité, voire en permettant la gratuité pour les plus démunis. Ça ne sert à rien qu'un cadre supérieur puisse prendre les transports en commun gratuits, ce n'est d'ailleurs pas ça qui l'incitera à les utiliser. Ce n'est pas tant l'argent, qui fait privilégier tel ou tel moyen de locomotion, parce que la voiture coûte déjà beaucoup plus cher que les transports collectifs. Le choix se

« IL FAUT RÉDUIRE LA VOIRIE ROUTIÈRE. TANT QU'IL Y AURA DES ROUTES, IL Y AURA DES VOITURES. C'EST BEAUCOUP PLUS PRATIQUE DE PRENDRE SA BAGNOLE, MÊME SI ÇA COÛTE GLOBALEMENT BEAUCOUP PLUS CHER. »

1. Source : *La monétarisation des effets locaux de la pollution atmosphérique*, par l'Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, 2004.



fait plutôt en fonction de l'offre de transport et du temps de parcours. Et pour proposer de l'offre et de la fréquence, il faut de l'argent.

### QUELLES SONT LES PISTES POUR PARVENIR À IMBRIQUER SUFFISAMMENT LES MAILLONS DU TRANSPORT ENTRE LES DIFFÉRENTS ÉCHELONS DU TERRITOIRE ?

À part en Ile-de-France, où le STIF (Syndicat des transports d'Ile-de-France) gère toute la mobilité alternative à la voiture individuelle, on a énormément de lieux de décision et d'autorités organisatrices de transports. Ce problème institutionnel rend la situation extrêmement complexe. La région fait des TER, les agglomérations et les métropoles font les transports urbains, les départements font des transports départementaux, et même si tous travaillent un peu ensemble, c'est autant de lieux de pouvoir que les gens ne veulent pas abandonner, et qui entrent parfois en concurrence. Il n'est pas rare de voir des cars départementaux parallèles à des lignes de TER. Surtout, ce foisonnement d'acteurs complique fortement l'organisation de l'intermodalité. La loi Notre va un petit peu dans le bon sens en donnant à la région un rôle beaucoup plus important en matière d'organisation des transports, mais cela reste insuffisant.

Je suis un farouche partisan du développement de services publics locaux et régionaux. La décentralisation est une excellente chose pour rapprocher les lieux de décisions du citoyen, donc les rendre plus pertinentes. Car au-delà de l'aspect public/privé, la taille du gestionnaire est elle aussi importante. Une entreprise publique de grande taille telle que la SNCF fonctionne comme une multinationale privée, tant sur le plan humain qu'économique. Des sociétés publiques locales de transport ou des sociétés publiques régionales pour les TER fonctionneraient de manière beaucoup plus efficace et efficiente, aussi bien sur le plan social que sur le plan du service rendu à l'utilisateur.

Le deuxième enjeu est financier. Tant qu'on ne mettra pas les budgets utiles et nécessaires pour développer les transports collectifs en faisant payer les transports individuels, on n'y arrivera pas.

### LA MOBILITÉ EST AUJOURD'HUI VALORISÉE, MAIS POURRA-T-ON CONSERVER LE MÊME NIVEAU DE MOBILITÉ DEMAIN ?

On a effectivement élevé au titre de concept le fait que pour réussir sa vie, il fallait être mobile, changer régulièrement de boulot et d'emploi. C'est pratique pour les capitaux qui, de ce fait, déplacent les usines et les emplois au gré de leurs intérêts. Mais je ne suis pas certain que ce soit un progrès pour les êtres humains et la vie en société. Car si chaque individu est mobile, la société, elle, ne l'est pas. Donc à chaque fois que quelqu'un se déplace de manière contrainte, il perd une part de ses attaches sociales, familiales, etc., ce qui n'est pas un progrès pour la vie en société. Et cela a un impact important sur les routes, parce que lorsqu'on change de lieu de travail, soit on change de logement, soit on se déplace, et le reste de la famille aussi.

La voiture électrique ou les transports collectifs ne sont pas des solutions miracles. Et vu que l'espace est contraint et que la population se développe, on ne va pas pouvoir avoir une croissance exponentielle de la mobilité. Il faut donc la diminuer, c'est d'ailleurs ce que l'on observe dans les zones urbaines denses, la mobilité baisse depuis une dizaine d'années. Les gens se déplacent moins, car on commence à faire l'inverse de ce que l'on fait depuis les années 70. On relocalise l'activité et ça, c'est important, y compris pour sauver nos territoires et éviter l'hyper métropolisation. Ça veut dire garder du commerce local dans les centres bourgs plutôt que développer des centres commerciaux à 10, 15 ou 20 km par exemple et conserver des entreprises dans les territoires ruraux. C'est l'un des moyens de réduire la mobilité, tout comme ses alternatives : le télétravail, le co-working, etc. Cela recrée de l'emploi, de la vie, du lien social, et ça permet aux gens d'avoir plus de temps libre et donc d'être plus heureux. Ça va ensemble, il ne s'agit pas que de pollution, c'est aussi un enjeu de société.

Propos recueillis par Guillaume

« ON A ÉLEVÉ AU TITRE DE CONCEPT LE FAIT QUE POUR RÉUSSIR SA VIE, IL FALLAIT ÊTRE MOBILE. C'EST PRATIQUE POUR LES CAPITALISÉS QUI, DE CE FAIT, DÉPLACENT LES USINES ET LES EMPLOIS AU GRÉ DE LEURS INTÉRÊTS. MAIS JE NE SUIS PAS CERTAIN QUE CE SOIT UN PROGRÈS POUR LES ÊTRES HUMAINS ET LA VIE EN SOCIÉTÉ. »



# MAIS OÙ VA LA SNCF ?

La politique ferroviaire a tout misé depuis 1980 sur les TGV, plus rentables que les lignes classiques désormais délaissées. Avec une dette de 45 milliards d'euros et des infrastructures usées, la mission de service public de la SNCF est remise en cause, et la prochaine ouverture à la concurrence des services ferroviaires de voyageurs ne devrait pas arranger les choses.

« LES INTÉRÊTS SONT CONTRADICTOIRES, L'UN VEUT FAIRE PAYER CHER LE DROIT D'ACCÈS AU RAIL EN RÉDUISANT LE MONTANT DES TRAVAUX, TANDIS QUE L'AUTRE VEUT UN RÉSEAU DE QUALITÉ ET PAYER LE MOINS CHER POSSIBLE. UN SYSTÈME FERROVIAIRE NE PEUT ÊTRE OPTIMAL QUE SI CES DEUX GESTIONS [DU TRANSPORT ET DU RÉSEAU] SONT ENTRE LES MÊMES MAINS »

Retards, annulations, hausse des prix, baisse de la qualité du service, etc. Le moins que l'on puisse dire, c'est que la fiabilité et le niveau de satisfaction ne sont pas les premiers termes associés à la SNCF, Société nationale des chemins de fer français. « *L'état de la SNCF est aujourd'hui très mauvais, même s'il n'a jamais été très bon et qu'elle a toujours manqué de moyens* », affirme Philippe Mühlstein, ingénieur retraité de la SNCF, toujours syndicaliste à Sud Rail. « *On observe un dysfonctionnement sur l'ensemble du réseau et une réduction considérable du nombre de lignes, de 41.000 km à la création de la SNCF en 1938 à 29.000 km actuellement* », renchérit Pierre Ménard, président de la Convergence nationale rail, qui regroupe différentes organisations et collectifs qui défendent le ferroviaire et dénoncent les fermetures de lignes.

Cette situation résulte d'une évolution marquée par d'importants changements. Au XIX<sup>e</sup> siècle, la puissance publique s'associe au privé pour développer le chemin de fer. L'État achète les terrains et impulse la création de lignes en finançant l'infrastructure et les ouvrages d'art. Des concessions de longues durées sont octroyées aux compagnies qui construisent et exploitent leurs propres réseaux. Elles doivent respecter un cahier des charges qui les oblige à desservir certaines destinations et leur impose un tarif. Les conditions sont avantageuses pour les compagnies : elles bénéficient de subventions et de l'assurance du versement par l'État de dividendes à leurs actionnaires en cas de déficit, ce qui arrive avec la multiplication des lignes moins fréquentées.

La SNCF est créée en 1938. Elle absorbe les compagnies privées et exploite l'ensemble des lignes ferroviaires du territoire. La nouvelle société d'économie mixte est détenue à 51 % par l'État, le reste revenant aux actionnaires des anciennes firmes. Le premier amendement à cette « *nationalisation* » intervient en 1971, lorsque la SNCF obtient l'autonomie de sa gestion. Elle a désormais plus de liberté sur sa politique tarifaire et sur ses choix de dessertes, mais a l'obligation d'être rentable. En contrepartie, l'État paie pour ses missions de service public, comme avec les RER, les Transiliens et les Intercités. Il rachète également progressivement les parts des actionnaires privés jusqu'à en devenir l'unique propriétaire. En 1983, la SNCF change de statut et devient un Épic (Établissement public à caractère industriel et commercial).

## RFF RÉMUNÈRE LA SNCF, QUI PAYE RFF

Selon Philippe Mühlstein, les choses commencent à vraiment mal tourner après 1991, lorsque l'Union européenne instaure progressivement l'ouverture à la concurrence. Elle impose pour cela de distinguer le gestionnaire réseau du gestionnaire transport, afin que plusieurs compagnies puissent faire circuler des trains en concurrence sur les mêmes lignes. « *On est allé plus loin que les directives européennes qui imposaient seulement une séparation comptable entre la gestion des infrastructures ferroviaires et celle des services* », déplore le syndicaliste. La France choisit en 1997 de créer une nouvelle entité, RFF (Réseau ferré de France), qui devient propriétaire des infrastructures et responsable de son entretien. La SNCF paie alors à RFF les « *sillons* », des redevances pour l'utilisation commerciale des lignes, tandis que RFF délègue à la SNCF les opérations de maintenance du réseau. « *Les intérêts sont contradictoires, l'un veut faire payer cher le droit d'accès au rail en réduisant le montant des travaux, tandis que l'autre veut un réseau de qualité et payer le moins cher possible. Un système ferroviaire ne peut être optimal que si ces deux gestions sont entre les mêmes mains* », estime Philippe Mühlstein.

Aujourd'hui, RFF n'existe plus. La nouvelle restructuration issue de la réforme de 2014, qui devait simplifier ce système complexe, a conduit à la création d'un « *groupe industriel public intégré* » composé de trois Épic : SNCF Réseau, le gestionnaire de l'infrastructure, SNCF Mobilité, qui exploite les trains, et SNCF tout court, qui chapeaute le tout. Mais cela ne règle toujours pas le principal problème de la SNCF, sa dette, qui dépasse 44 milliards d'euros. Rien que les intérêts lui coûtent chaque année 1,5 à 2 milliards d'euros. Pour répondre à l'obligation d'équilibrer ses comptes, la SNCF a emprunté sur les marchés financiers et a eu recours à des partenariats publics-privés pour développer ce qui était le plus rentable : les TGV. Mais les dernières lignes construites sont beaucoup moins intéressantes. « *La rentabilité d'un Lyon-Paris est supérieure à 10 %*,

Paris-Strasbourg de quelques pourcents et le Rhin-Rhône est déficitaire, il n'est pas assez fréquenté », constate Philippe Mühlstein. « Il y avait l'idée de lutter contre la concurrence des avions, cela se justifiait dans un certain nombre de cas, mais nous sommes tombés dans les excès. Les lignes à grande vitesse (LGV) coûtent extrêmement cher, mais sont devenues un argument électoral. On continue d'installer des LGV là où elles ne se justifient pas, parce qu'elles entrent en concurrence avec d'autres lignes classiques qui fonctionnent, mais qui nécessiteraient un entretien pour être efficaces », déclare quant à lui Pierre Ménard. La Cour des comptes est aussi parvenue plusieurs fois à la même conclusion.

## DÉFAILLANCES À LA CHAÎNE

« On a complètement laissé de côté les lignes classiques, le réseau et le matériel se sont dégradés et on en a vu les conséquences avec l'accident de Brétigny. C'est le point extrême, mais cette dégradation se traduit en général par de mauvaises conditions de circulation », alerte le président de la Convergence nationale rail. De nombreuses raisons expliquent ces défaillances. « On sait qu'il faut changer un aiguillage, mais on attend un an alors qu'il faudrait un entretien presque en continu. Dans l'attente des travaux, on met en place des limitations temporaires de vitesse. Il y a aujourd'hui environ 5.000 km de ralentissement pour attendre d'entretien, alors qu'il n'y en avait que quelques centaines dans les années 1980. Cela conduit à des engorgements, des retards, des trains qui sont supprimés pour des périodes d'un mois, six mois. L'entretien est réalisé par des boîtes qui ont l'habitude de travailler pour le BTP, et donc de fermer les routes. Quand la SNCF le faisait, il y avait suffisamment de savoir-faire pour effectuer les travaux tout en maintenant à peu près le trafic. Cela nécessitait plus de personnel, mais il y avait moins de retard. Les entreprises de BTP n'ont pas le même souci de la qualité du service rendu et ne sont pas redevables de la satisfaction du public », égraine Philippe Mühlstein. Pour noircir un peu plus le tableau, les Régions, qui ont mis beaucoup d'argent dans les TER après le désengagement de l'État, sont aujourd'hui elles aussi en difficultés. « Le transport est toujours leur premier poste de dépense, mais elles ont de moins en moins de moyens et commencent à supprimer des lignes de TER pour les remplacer par des autocars ».



Si l'on se base sur l'expérience du fret, l'ouverture à la concurrence pour les voyageurs prévue en 2020 pour les TGV et en 2023 pour les Intercités et les TER, ne devrait pas arranger la situation. Depuis 2006, le secteur du fret est entièrement ouvert à la concurrence, et il ne s'est jamais aussi mal porté qu'aujourd'hui : le trafic a baissé, les prix ont augmenté et certaines lignes ont été délaissées au profit du routier. En matière de fret ferroviaire, les trains rentables sont ceux dits complets, ceux qui joignent deux destinations sans manœuvre. Inversement, les wagons isolés coûtent cher. Quand un client demande un ou peu de wagons, il faut les acheminer vers une gare de triage pour constituer un train pour le trajet principal. Ils sont à nouveau manoeuvrés en triage afin d'être amenés ensuite à leur destination finale. « Avant la concurrence, le monopole de la SNCF permettait de conserver les wagons isolés en comblant leurs déficits. Mais le secteur privé ne cherche que la rentabilité et ne s'intéresse qu'aux trains entiers, ce qui a conduit la SNCF à abandonner des wagons isolés », explique Philippe Mühlstein.

## LA SNCF EST DEVENUE UNE FICTION

Avec l'ouverture à la concurrence, il n'est plus possible d'effectuer la balance des coûts et des recettes, qui permettait de compenser en partie les pertes de certaines activités. Cela inquiète d'autant Philippe Mühlstein que chaque offre de la SNCF, TGV, Intercités, Transiliens, fret, etc., effectue en autonomie sa propre gestion. « Ce sont autant d'entreprises distinctes, avec un personnel et du matériel dédiés. C'est dramatique pour les branches ou services peu ou pas rentables. La SNCF est devenue une fiction, composée en réalité d'entreprises distinctes placées les unes à côté des autres. Cela favorisera une privatisation par morceaux. Ils vont dire qu'ils ne vont pas le faire, mais ça a déjà commencé de manière rampante. La SNCF a créé des filiales de droit privé et confie la gestion de la restauration, le nettoyage des wagons, le gardiennage, la réparation des locomotives, l'entretien des infrastructures, à des prestataires privés. »

Pour lui, l'explication de ces choix politiques est simple. « Les raisons sont essentiellement financières, le ferroviaire est cher alors que le développement du transport routier est une vache à lait, grâce à la taxe sur les produits pétroliers et la TVA. Depuis 1990, on a dépensé en France 500 milliards d'euros pour les infrastructures de transport, dont les deux tiers pour la route, et seulement 18 % pour la SNCF, dont 7 % pour le TGV. L'État n'a jamais voulu reprendre la dette de la SNCF. Il faudrait une délibération, afin que les citoyens décident de ce qui doit relever d'un service public. Quand ce sera décidé, il faudra procéder à une véritable nationalisation du service public ferroviaire et l'État devra y mettre les moyens. Le débat public aurait permis de soulever la question de construire un TGV ou de privilégier les plus petites distances et l'entretien des infrastructures ». L'une des seules notes d'optimisme que relève Pierre Ménard dans la situation actuelle serait peut-être la réapparition des tramways dans certaines villes. « C'est dommage de les avoir fait disparaître, cela coûte cher aux collectivités et aux citoyens, mais on finit par revenir à des choses un peu plus sensées. » Espérons qu'on ne se rendra pas compte trop tard de la richesse que constituait un bon maillage ferroviaire comme moyen de transport.

Guillaume

# LE LOW-COST, RÊVE DU TRANSPORT AÉRIEN, ABERRATION ÉCONOMIQUE

**Le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes repose sur l'espoir que le trafic aérien croîtra sans limites. Mais rien n'est moins sûr. Entre dégâts écologiques et subventions cachées, le low-cost pourrait avoir son avenir derrière lui.**

Si la science économique a pu démontrer une chose, c'est sa totale incapacité à prévoir l'avenir. Et pourtant. « *Malgré la crise économique actuelle, le transport aérien devrait augmenter d'environ 5 % par an jusqu'en 2030* », avance la Commission européenne sur son site internet. Principal moteur de l'envolée annoncée, le succès des compagnies low-cost. Les chiffres de la décennie passée ont en effet de quoi rendre le secteur optimiste. En 2015, Ryanair a vu son nombre de passagers augmenter de 17 %. Sa concurrente EasyJet, de 6,9 %. Et ce ne serait que le début.

Comment arriver à une telle affirmation ? « *D'après les statistiques, 1 point de croissance du PIB mondial représente 1,5 point de hausse du trafic aérien. Les prévisions les plus basses tablent sur une croissance de l'économie mondiale de 3 % par an, le trafic aérien devrait bien encore doubler sur les quinze prochaines années* », calculait le journal Les Échos en 2013.

Plus précisément, le modèle économique qui a permis aux compagnies low-cost d'afficher une progression très supérieure à celle de leurs homologues classiques, et donc de dopper le trafic aérien, repose sur deux piliers : la baisse des coûts et, moins connu, la transformation de certains d'entre eux en bénéfices supplémentaires. La méthode utilisée pour baisser les coûts d'exploitation est bien connue des passagers : augmentation du nombre de sièges (quelques dizaines de plus), facturation de nombreux services et des bagages en soute, et recours à des aéroports secondaires, donc moins chers pour la compagnie.

Ce à quoi il convient d'ajouter une forte pression sur les conditions de travail des employés : « *La martingale de French Blue consistera à réduire les coûts au maximum. Principalement, les frais de personnel* », écrivait ainsi Le Monde dans un article consacré à cette nouvelle compagnie aérienne lancée en mars 2016. On se souviendra aussi de la condamnation du phare du low-cost européen, la compagnie irlandaise Ryanair, en octobre 2013, par le tribunal d'Aix-en-Provence. Plus de 8 millions d'euros de dommages et intérêts avaient dû être versés pour travail dissimulé et d'autres infractions au code du travail. La compagnie s'était en effet arrogé le droit de faire travailler 127 salariés de sa base de Marignane (Bouches-du-Rhône) sous contrat irlandais, évitant ainsi de payer les cotisations sociales en France. Aujourd'hui, les compagnies à bas coût opèrent une mue en chassant sur les terres des grandes compagnies nationales : aéroports internationaux et longs courriers. Les

conséquences sociales pourraient être très lourdes.

## LES CONTRIBUABLES COMPENSENT AVEC LEURS IMPÔTS

Mais surtout, la grande astuce des compagnies low-cost réside dans leur mise à profit des aéroports de petite ou de moyenne taille. Non seulement ceux-ci sont moins chers (parking, atterrissage, etc.), mais les collectivités locales sont parfois prêtes à leur octroyer de généreuses largesses... au nom du développement du territoire. Les bas prix affichés ne le sont en réalité que parce que les contribuables compensent en partie, avec leurs impôts. La très orthodoxe Cour des comptes était intervenue dans le débat, en 2008, dénonçant dans un rapport<sup>[1]</sup> les dérives les plus flagrantes de ce système.

Les subventions s'élèvent parfois à plusieurs millions d'euros. Pour Ryanair, à Beauvais, le chiffre se serait élevé à 7,4 millions d'euros. Certaines aides sont versées directement aux compagnies ; d'autres, plus subtilement, par les gestionnaires des aéroports, directement (comme pour l'ouverture d'une ligne), ou indirectement. La Cour note ainsi que « *sur de nombreux aéroports, la gratuité ou les réductions de tarif consenties sur les prestations, non réglementées, d'assistance en escale contribuent aux déficits d'exploitation. À Beauvais-Tillé par exemple, le centre de coût "assistance aéroportuaire" était largement déficitaire, de plus de 1,3 million d'euros en 2004 et 2005, en grande partie du fait d'avantages consentis à une compagnie* », en l'occurrence Ryanair. Les collectivités locales vont parfois jusqu'à mettre la main au pot pour aider les gestionnaires à financer « *les actions de promotion menées par les compagnies à bas coût, ou lancées pour attirer ces dernières* »<sup>[2]</sup>. Ainsi, 200.000 € d'argent public ont été dépensés pour l'aéroport de Reims-Champagne et 450.000 € pour Grenoble-Isère (ces chiffres datent du rapport de 2008).

Le déséquilibre ne s'arrête pas là, car les compagnies profitent souvent de « *dispositions contractuelles de désistement fort peu contraignantes* », toujours selon la Cour des comptes. Interruption de dessertes (Poitiers-Biard, Clermont-Ferrand-Auvergne, Dijon-Longvic, Caen-Carpique, Reims-Champagne et Deauville-Saint-Gatien), ou fréquence revue à la baisse (Rodez-Marcillac), retrait unilatéral, les compagnies s'octroient certains droits, en dépit des aides déjà touchées. Faute de revenus raisonnables, les gestionnaires d'aéroports décentralisés connaissent une situation de déficit chronique.

## L'ANGLE MORT DES ANALYSTES

Ces facteurs rendent les chiffres de croissance du trafic aérien annoncés pour le moins sujets à caution. Si une nouvelle crise ne vient pas frapper l'économie mondiale, si les prix du pétrole n'augmentent pas de manière trop importante, ils pourraient certes bien se réaliser... à condition que la politique et le climat n'en viennent pas à bout. Car c'est bien là l'angle mort des analystes : les hypothèses de calcul pourraient se résumer à l'affirmation suivante : « *Tout ira bien dans le meilleur des mondes.* » Sauf que les peuples pourraient bien finir, d'ici à 2050, par siffler la fin de la récréation néolibérale, privant les compagnies low-cost d'un des piliers de leur modèle économique : le dumping social ; qu'une crise écologique majeure est en cours, et que l'idée de faire un Paris-Nantes en avion finira peut-être par sembler une gabegie (on apprend en effet, à la faveur de journaux d'écoliers ayant visité « *gracieusement* » l'aéroport, que les quatre premières destinations au départ de Nantes-Atlantique sont Paris, Lyon, Marseille et Toulouse !<sup>[3]</sup>). L'aéroport de Nantes-Atlantique serait-il toujours saturé, et le projet de Notre-Dame-des-Landes jugé nécessaire, sans ces liaisons aisément remplaçables par le train ?

Dans l'Union européenne, 44 % du transport aérien de passagers se réalise à l'intérieur de l'EU-28. Les vols domestiques représentent 18 % du total. Résultat, « *d'ici à 2020, les émissions mondiales du secteur de l'aviation devraient être supérieures de 70 % à celles de 2005, malgré les progrès réalisés en matière de consommation de carburant (2 % par an).* Les statistiques de l'Icao [Organisation internationale de l'aviation civile] montrent qu'elles devraient augmenter de 300 % à 700 % d'ici à 2050 », énonce la Commission européenne <sup>[4]</sup>. Rien n'assure non plus que l'aérien continuera d'être le seul mode de transport public exempté de taxe sur le carburant. « *Le préfet de l'Oise considère que le rapport de la Cour des comptes devrait intégrer le fait que la viabilité de la compagnie low-cost Ryanair, principal opérateur sur l'aéroport de Beauvais-Tillé, est susceptible d'être impactée par la hausse du coût du carburant* », avertissait celui-ci dans les annexes de ce rapport.

Trop dépendantes du modèle de société dans lequel elle s'inscrit, ces prévisions risquent de s'avérer radicalement fausses au moindre accroissement dans le scénario modèle des experts. L'affirmation de la Commission européenne, selon laquelle « *la croissance a besoin du commerce, et le commerce a besoin de transports* », ici aérien, se révèle donc être un peu faible. Mais son intérêt ne réside peut-être pas tant dans leur incapacité à dire de quoi sera fait l'avenir, sinon à justifier la politique du court terme d'aujourd'hui. Réaliser des bénéfices immédiats, en empochant les subventions massives que l'on octroie pour faire croire au miracle ; justifier la construction d'infrastructures nouvelles, pour le bonheur des bétonneurs du jour. Peu importe si, finalement, le low-cost n'existe plus dans trente ans : après nous, le déluge.

Texte : Vladimir Slonska-Malvaud

Dessin : Fanny Benoit

Un article de



[1] Les aéroports français face aux mutations du transport aérien. La Cour des comptes, 2008.

[2] p. 22 du rapport mentionné ci-dessus

[3] Les CM visitent l'aéroport Nord-Atlantique. A lire sur [www.nantes.aeroport.fr/sites/nantes.aeroport.fr/files/lecolier.jpg](http://www.nantes.aeroport.fr/sites/nantes.aeroport.fr/files/lecolier.jpg)

[4] [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/aviation/index_en.htm)

# LA GUERRE DES BUS

**En 2015, la loi Macron autorise le transport par autocars sur des longues distances en France. Plusieurs sociétés s'engouffrent dans ce nouveau marché et déploient une stratégie économique très agressive. Parmi les victimes : la SNCF, les territoires ruraux et les petites sociétés de transport.**

Un Lyon-Montpellier à 1 €, ou encore un Dijon-Paris pour 4 € : les premières compagnies d'autocars à se lancer en août 2015 proposent des tarifs très attractifs pour attirer des passagers et concurrencer le rail et le co-voiturage. La stratégie du ticket quasi gratuit s'avère payante. D'après l'Arafer (l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières), 3,4 millions de personnes ont pris ces bus entre l'ouverture du marché et juin 2016. 193 villes sont alors desservies, et les « bus Macron » se sont fondus dans le paysage des transports.

Au départ, cinq sociétés se partagent cette activité. Même la SNCF, avec sa filiale Ouibus, s'est lancée sur le marché, quitte à concurrencer ses propres trains. Mais en onze mois, le secteur s'est concentré, ne maintenant à flot que les plus grosses compagnies. Les sociétés plus petites, qui n'ont pas eu d'autres choix que de s'aligner sur ces tickets bradés, n'ont pas pu supporter les pertes financières élevées. Transdev, qui exploite les bus Isilines, a par exemple perdu 25 millions d'euros fin 2015. Mais cette société, filiale de la Caisse des dépôts et des consignations (CDC) et de Veolia, avait la trésorerie suffisante pour tenir, tout comme Ouibus et le groupe allemand Flixbus. En revanche, Starshipper, un regroupement de sociétés locales d'autocaristes, et Megabus, filiale du groupe britannique Stagecoach, sont passés en 2016 sous le giron de Ouibus pour l'un, et de Flixbus pour le second.

## « AJUSTEMENT DE L'OFFRE »

Dans la foulée, les prix ont connu une augmentation notable. Un Lyon-Paris, par exemple, revient aujourd'hui à 15 euros, contre 7 euros il y a un an. Toujours moins chers que le train, les autocars attirent plutôt un public peu fortuné, jeune, et qui a du temps. Malgré les sièges inclinables, les trajets en bus sont vite longs et fatigants. De quoi expliquer, peut-être, le faible taux de remplissage de certaines lignes desservant pourtant de grosses villes. Sur le trajet Bordeaux-Marseille, qui dure 11 heures, le bus d'une cinquantaine de places est loin de faire le plein, oscillant entre 15 et 20 passagers. Selon l'Arafer, si « le taux de remplissage des véhicules [est] passé de 30,2 % en début d'année à près de 41 % au deuxième trimestre », il est loin d'assurer l'équilibre pour

les compagnies. Conséquence directe : hormis les très fréquentés Paris-Lille, Paris-Lyon et Paris-Rouen, d'autres trajets sont beaucoup moins intéressants pour les opérateurs, et subissent de plein fouet ce que l'Arafer nomme « l'ajustement de l'offre ».

C'est le cas de la ligne Bordeaux-Lyon, via Limoges et Guéret, assurée par Flixbus. Jugée peu rentable par le groupe, elle a été supprimée en septembre. Au grand dam de Serge Faure, le dirigeant de la société de transports Faure, basée en Corrèze, qui assurait la liaison tous les jours depuis début mars. Comme 47 autres sociétés locales d'autocari-

stes, son entreprise avait décroché un contrat de partenariat avec Flixbus, qui ne possède pas ses propres autocars contrairement aux autres compagnies. « On n'avait même pas une année d'existence sur ce trajet, il fallait nous laisser le temps d'arriver à l'équilibre. La fréquentation était à la hauteur de nos espérances, les recettes étaient correctes, on était en pleine croissance. On a gagné 77.000 euros en août, soit

13 % de plus qu'en juillet. Le taux de remplissage était de 50 % en août, contre 41 % en juillet. Mais pour les opérateurs, il faut aller plus vite », assure-t-il.

La petite entreprise locale avait investi 900.000 euros pour acheter trois bus supplémentaires, et avait embauché dix conducteurs en CDI. Le patron se demande s'il va pouvoir réaffecter ses bus sur d'autres lignes. Les salariés, eux, sont dans l'attente d'une solution, « soit un reclassement sur une de nos liaisons, soit un licenciement économique », explique Serge Faure. La direction de Flixbus assure que cette suppression est provisoire, et qu'elle reprendra début 2017. Pour l'heure, aucun autre opérateur de bus ne dessert ces villes sur cette liaison.

L'oligopole qui s'instaure sur ce marché ne nuit pas seulement aux entreprises locales. Il lèse aussi les populations de territoires déjà désertés par les infrastructures de transports. De plus, la SNCF, qui avait le monopole des transports de personnes sur les trajets nationaux de plus de 100 km, risque de perdre des recettes sur les liaisons les plus rentables, tout en restant la seule à supporter des obligations de service public sur des lignes moins fréquentées. La logique de profit des bus Macron se fait ainsi au détriment de l'intérêt général et du maillage territorial.

Clément Barraud

# TRANSPORTS GRATUITS : UNE PISTE À SUIVRE

**Pour contrer l'hégémonie de la voiture dans les centres urbains, lutter contre les pics de pollution ou les inégalités sociales, certaines villes et agglomérations appliquent la gratuité dans les transports en commun. Mais malgré les retours d'expérience positifs, cette pratique peine à s'étendre.**

Régulièrement, les grands médias abordent la question de la fraude dans les transports et le « coût » qu'elle représenterait pour la société. Pourtant, la gratuité des transports en commun pourrait régler bien des problèmes en limitant la pollution et en instaurant une vraie justice sociale. Des collectifs s'organisent aux quatre coins de la France pour promouvoir ce principe au nom de la défense d'un service public. Celui de Grenoble, par exemple, affirme dans un mémorandum publié en septembre que « *la mobilité dans la société d'aujourd'hui devrait être un droit reconnu pour toutes les personnes indépendamment de leurs situations sociales, familiales et administratives, de leurs âges et de leurs conditions de ressources* ». De Compiègne (Oise) à Issoudun (Indre), en passant par Vitry (Ille-et-Vilaine), Châteauroux (Indre encore) ou Aubagne (Bouches-du-Rhône), une trentaine de villes ou d'agglomérations françaises ont franchi le cap. D'autres ont également opté pour une gratuité partielle, cantonnée à quelques lignes ou à une partie du territoire. La plupart de ces collectivités sont de taille moyenne, même si ces dernières années, certaines villes plus importantes adoptent la gratuité ou s'y intéressent de près.

## ÊTRE PLUS DANS LE BUS

L'un des objectifs principaux des villes qui appliquent la gratuité est de remplir les bus, particulièrement sous-utilisés. C'est le cas de l'agglomération de Châteauroux, où vivent 75.000 habitants répartis dans 14 communes. En 2001, elle est la pre-

mière collectivité territoriale de cette taille à avoir mis en place un système de transports en commun gratuit, sous l'égide du maire UMP Jean-François Mayet. La fréquentation des bus explose en un an, « *de l'ordre de 80 %* », selon Emmanuel Gerber, responsable du service déplacements à la métropole de Châteauroux. En 15 ans, le nombre de voyages a triplé, passant de 1,5 million en 2001 à 4,6 millions aujourd'hui. Partout où les transports sont devenus gratuits, la fréquentation a bondi, rendant le service réellement utile à la population.

## DES ÉCONOMIES SUR LES COMPOSTEURS ET LES CONTRÔLEURS

Surtout, le maintien d'un réseau payant a peu de sens dans des villes où la vente de tickets ne constitue pas un facteur déterminant dans les frais de fonctionnement du réseau, comme à Châteauroux. « *La billetterie ne représentait que 14 % du coût du service, soit 400.000 euros par an. Le reste est pris en charge par la taxe versement-transport, payée par les*



entreprises de plus de 11 salariés, qui a été augmentée de 0,5 à 0,6 % en 2002. Cela rapporte à la ville 4 millions d'euros par an », explique Emmanuel Gerber. La hausse du versement-transport a largement compensé le manque à gagner dû à l'absence de recettes. Sans oublier que la gratuité permet de faire des économies, par exemple sur les composteurs de tickets ou les opérations de contrôles.

## UN CHOIX POLITIQUE

À Aubagne, la billetterie avait un impact encore plus faible puisqu'elle ne représentait que 7 % du coût de fonctionnement du service. L'agglomération a mis en place la gratuité sur son réseau de bus en 2009 avant de l'étendre au tramway en 2014, financé lui aussi en partie par la hausse du versement-transport. Une décision là aussi orientée par l'attrait limité des Aubagnais pour les transports collectifs, mais pas seulement. « Au départ, c'était clairement un choix politique, presque philosophique. Il faut bien se dire que la gratuité est la seule solu-

tion pour que les gens arrivent à prendre les transports en commun. Lorsqu'il y a un épisode de pollution à Paris ou dans d'autres grandes villes, les transports deviennent parfois gratuits », rappellent Maurice Dutot et Maurice Marsiglia, membres du Collectif de défense des transports gratuits du pays d'Aubagne. Le tramway dessert désormais sept arrêts, dont le quartier populaire du Charrel, excentré. Au total, la gratuité s'étend ici sur un territoire de plus de 100.000 habitants. En trois ans, l'agglomération a vu le nombre de voyages passer de 1,9 million à 5,5 millions, et celui des voitures diminuer de 5.000.

Aubagne, ville communiste depuis des décennies, est passée à droite en 2014, tout comme l'Agglomération. « Une droite obscurantiste, passéiste, et qui était farouchement hostile au passage en gratuit à l'époque des débats. Désormais au pouvoir, elle a complètement changé sa position et reprend même à son compte les arguments en faveur de la gratuité, pour la défendre et la développer », s'étonnent les membres du collectif pour le maintien de la gratuité. Ils sont in-

quiets, car ils craignent l'absorption du pays d'Aubagne et de l'Etoile par la métropole Aix-Marseille, dont les élus pourraient remettre en question la gratuité. « On nous a dit que les transports resteraient gratuits jusqu'en 2018, voire 2020, mais rien n'est sûr. On pointe du doigt le risque d'une fausse gratuité, car elle reposera à l'avenir sur un prélèvement du budget du futur conseil de territoire, à la place de l'actuelle taxe versement-transport ». En clair, la gratuité serait payée par une partie de l'impôt versé par les contribuables. Le collectif se méfie donc des orientations prises par les élus qui siègent à Marseille. « Non seulement on veut conserver notre gratuité, mais notre combat est aussi de l'étendre jusqu'à la métropole », assurent-ils. Jusqu'en 2014, les bus aubagnais affichaient fièrement la devise du réseau « Liberté, égalité, gratuité ». Aujourd'hui, le slogan a été remplacé par un timide « Bus gratuit » affiché sur les véhicules...

Les freins à la généralisation de la gratuité sont encore nombreux. Quand tout est monnayé ou presque, ne pas payer pour un service n'est pas naturel.





« La notion de gratuité attaque de front une certaine vision de la société, qui veut que les choses soient payantes », avance Bruno Cialdella, un des animateurs du collectif qui se bat pour la gratuité dans l'agglomération grenobloise. « Le fait de payer, même un prix bas, semble apporter de la valeur à un service... » Les craintes peuvent être de plusieurs ordres : peur d'une augmentation des impôts, risques d'incivilités ou de dégradations, service au rabais... Autant de chiffons rouges agités par les opposants à la gratuité. Dans les faits, sur les territoires passés au gratuit, la situation est loin d'être catastrophique.

À Châteauroux, par exemple, la mairie assure que la qualité du service n'a pas été détériorée par le passage à la gratuité : « Les arrêts sont desservis tous les quarts d'heure. Le cadencement de la ligne 1, la plus fréquentée, a même été renforcé en 2009. La gratuité n'empêche pas de faire des travaux régulièrement, d'acheter des nouveaux abribus, des systèmes d'aide aux voyageurs... On renouvelle deux à trois véhicules par an, sur un parc de 40. On ne fait pas du low-cost ! » À Aubagne, même constat : gratuité ne signifie pas délabrement du service, au contraire. « Le réseau a été étoffé, les fréquences ont été augmentées ». Plus globalement, le basculement vers un système gratuit a incité au respect du matériel roulant, d'après Maurice Marsiglia : « Les utilisateurs se sont approprié leurs transports. Il n'y a pas eu de dégradation des véhicules, ni d'agression de chauffeurs. Il y a eu aussi des conséquences sur les relations entre voyageurs, le climat a été apaisé, des liens inter-générationnels se sont créés... »

## POUR UN SERVICE PUBLIC GRATUIT

Pour certains, la taille des collectivités joue dans le fait de pouvoir ou non instaurer la gratuité dans les transports en commun. « Ça ne peut pas être transposable partout », estime Emmanuel Gerber. « C'est plus difficile pour une grosse ville, qui supporte des coûts beaucoup plus importants. Il faut faire du cas par cas, cela dépend du contexte local et de la position des habitants ». Même son de cloche du côté de Jérôme Baloge, le maire UDI de Niort qui, avec 117.000 habitants, sera la plus grande agglomération à passer son réseau de bus en gratuit en janvier 2017. « Ce n'est pas tenable partout ; il ne sera pas aisé de compenser des budgets de transport payés à 30 ou 40 % par la vente de tickets, comme à Paris par exemple ». Mais pour Maurice Marsiglia, à Aubagne, « l'argent de la billetterie ne couvre de toute façon pas l'ensemble du coût. Si c'est une volonté politique, il n'y a pas de barrières financières, même dans des villes d'un million d'habitants... »

La mise en place de la gratuité dépend surtout d'une démarche politique progressiste, guidée par une certaine idée du service public. Les exemples de villes passées au tout-gratuit sont autant d'encouragements à étendre ce principe ailleurs. À Grenoble, par exemple, il s'agit même d'une urgence sanitaire et environnementale, selon les défenseurs de la gratuité. La « cuvette » est la septième ville la plus embouteillée de France. Pourtant, la gratuité dans les transports

## ET À L'ÉTRANGER ?

Le principe de la gratuité dans les transports en commun est étudié et appliqué dans plusieurs régions du monde. Des États-Unis à l'Angleterre en passant par la Suède ou la République Tchèque, de nombreuses villes s'essaient aux transports gratuits, totalement ou en partie. À Amsterdam, la ville a mis en place le ferry gratuit, pour éviter de construire un pont qui aurait été très coûteux. Tallinn, la capitale de l'Estonie, est aujourd'hui la plus grande ville- et la seule capitale – au monde à avoir adopté la gratuité sur tout son territoire. Elle concerne uniquement les habitants de la ville, soit plus de 400.000 personnes. Avant le passage à la gratuité en 2013, la billetterie couvrait environ 23 % des coûts du transport public. Le manque à gagner a été comblé par l'arrivée de nouveaux habitants, conquis par la gratuité, et qui augmentent les recettes de la ville par leurs impôts locaux.

en commun n'est pas la priorité des élus locaux, loin de là. « On n'a clairement pas la volonté politique ici, que ce soit à la mairie, malgré l'élection d'Eric Piolle (Europe-Ecologie les Verts) ou à la Métropole », se désole Bruno Cialdella, membre du Collectif pour la gratuité, créé fin 2014 et qui regroupe plusieurs syndicats et partis politiques de l'agglomération. Selon lui, le contexte politique local n'aide pas à la prise en considération de la gratuité à Grenoble : « Les élus de la "Métro", en majorité de gauche, sont opposés à la gratuité par principe ». C'est notamment le cas du président du Syndicat Mixte des Transports en Commun de l'agglomération grenobloise, l'élu écologiste Yann Mongaburu, qui craint qu'il faille en contrepartie augmenter la participation des collectivités, alors que leurs budgets baissent fortement.

« ON EST PRÊT À DÉPENSER 400 MILLIONS D'EUROS POUR AMÉLIORER LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES, AU LIEU D'AVOIR UNE RÉFLEXION ÉCONOMIQUE SUR CE QUE COÛTENT LES TRANSPORTS EN COMMUN. »

Plus grave, selon Bruno Cialdella, les politiques mises en œuvre au niveau départemental vont plutôt dans le sens d'un renforcement du réseau routier pour fluidifier la circulation. « On est prêt à dépenser 400 millions d'euros pour améliorer les infrastructures routières, au lieu d'avoir une réflexion économique sur ce que coûtent les transports en commun ». Alors les membres du collectif grenoblois s'activent : « On organise des réunions publiques, des distributions de tracts dans le cadre de la semaine de la mobilité... » Parmi les arguments avancés : la barre du million de Français bénéficiaires des transports gratuits qui sera franchi en 2018, avec le passage de Dunkerque à la gratuité. Un chiffre symbolique, qui ne demande qu'à grimper.

Clément Barraud





# LES VILLES SE METTENT EN SELLE

**Dans les centres urbains, la petite reine tente de se frayer un chemin face à la voiture. Ses défenseurs militent pour une meilleure prise en compte de l'usage du vélo dans les politiques d'urbanisme.**

**B**ordeaux, place de la République, le 25 septembre dernier. Devant son orgue de barbarie, Katia Leroi-Godet, artiste de rue et plasticienne, interprète des chansons françaises. Avec elle, les dizaines de personnes présentes reprennent, sur des airs connus, des parodies orientées sur la question du climat. Accompagnés de leurs vélos, les participants affichent tous des banderoles ornées de plusieurs slogans : « *C'est la fin du pétrole, préparons nos guibolles* », « *On avance, on avance, on n'a pas besoin d'essence* ». Au total, quelque 200 personnes ont sorti leurs deux-roues pour cette « *Vélorution* », une déambulation festive et militante à travers la ville. Karine et Marie-Pierre, deux amies, sont venues avec leurs familles pour cette journée. « *On se déplace à vélo pour emmener les enfants à l'école et aller au travail. Pour nous, cet événement a un but éducatif, pour leur montrer les avantages du vélo en ville* ».

Une manifestation de ce type a lieu tous les ans dans la ville, organisée par un collectif d'associations (Greenpeace, Vélo-Cité, Jeunes écologistes, entre autres). « *L'objectif est de rassembler un public large et de militer de manière conviviale pour le vélo, qui est un bon moyen de contrer les gaz à effets de serre en ville* », explique Patrick Maupin, membre du groupe local de Greenpeace. « *C'est aussi un événement coup de poing pour alerter sur d'autres thématiques plus générales. Malgré l'accord sur le climat suite à la COP21, on ne va pas dans le bon sens, avec par exemple la relance des programmes autoroutiers ou la poursuite de ce projet climaticide et*

*idiot qu'est l'aéroport de Notre-Dame-des-Landes* ». Après l'introduction en chansons, la manifestation pédale en direction du centre-ville. Le Cours d'Albret, la place des Quinconces, les quais, le pont Chaban-Delmas... Des sites très fréquentés pour être plus visibles auprès des passants. La Vélorution s'achève autour du Pont de pierre, qui traverse la Garonne. « *La métropole de Bordeaux a adopté un Plan pour le vélo (le Plan REV, Réseau Express Vélo) il y a quatre ans, mais il n'est pas complètement mis en place* », s'offusque Patrick Maupin. « *Il y a des reculs et des insuffisances dans les politiques de déplacements, on demande donc aux collectivités de mettre en application leurs promesses* ».

## AU BOULOT EN VÉLO

« *Beaucoup de choses ont été faites, notamment depuis la création du tramway, ce qui a laissé de la place au vélo. L'ancienne Communauté urbaine de Bordeaux a agi sur de nouvelles réglementations, des tronçons réservés aux vélos, une facilité de passage aux giratoires, des feux tricolores pour les cyclistes...* », tempère Catherine Joannelle, membre de l'association Vélo-Cité, qui défend l'usage du vélo dans l'agglomération bordelaise. Mais l'association estime malgré tout qu'il reste encore beaucoup à faire : « *On est un peu déçus, car ça avance moins vite depuis quelques temps. Il faut aller plus loin dans le partage de la rue, entre usagers. On aimerait aussi que la Métropole s'intéresse aux gens qui vont travailler à vélo de Bordeaux jusqu'à l'extérieur de la ville, et qui galèrent sur certaines portions pas*

« **IL Y A PLEIN DE RAISONS DE FAIRE DU VÉLO. CELA PEUT ÊTRE PAR MILITANTISME, POUR LE CADRE DE VIE, POUR L'ASPECT ÉCONOMIQUE, CAR ÇA NE COÛTE RIEN PAR RAPPORT À UNE AUTO, OU POUR LA SANTÉ : APRÈS UNE JOURNÉE DE BOULOT, ON LIBÈRE SON ÉNERGIE.** »

toujours sécurisées où la proximité avec les automobilistes peut être dangereuse ». L'association plaide ainsi pour plus d'aménagements en faveur des cyclistes : couloirs de bus ouverts aux vélos, zones 30, double sens cyclable, rues cyclo-piétonnes...

« Il y a plein de raisons de faire du vélo. Cela peut être par militantisme, pour le cadre de vie, pour l'aspect économique, car ça ne coûte rien par rapport à une auto, ou pour la santé : après une journée de boulot, on libère son énergie... », énumère Catherine Joanlanne. Certaines entreprises l'ont bien compris et encouragent même leurs salariés à pédaler en installant des parkings pour vélos, voire des douches. Outre Bordeaux, plusieurs autres grandes villes françaises sont bien équipées pour l'usage du vélo, comme Strasbourg, Nantes ou Lyon. Le transport en vélo progresse, car il est très pratique au quotidien et rapide, même si les longues distances, le chargement, la météo ou le relief peuvent le freiner...

## SUCCÈS DE L'ÉLECTRIQUE

Mais développer la pratique du vélo n'est pas facile partout, comme à Poitiers, dont l'agglomération compte 140.000 habitants. Construite sur un éperon rocheux, la ville médiévale est truffée de rues étroites et pentues. Après quelques travaux d'urbanisme pour faire du centre-ville un « espace piétons et vélos » et la mise en place d'un système de location de vélos, les élus ont opté en 2010 pour le vélo électrique. Poitiers possède aujourd'hui le plus grand parc de vélos à assistance électrique (VAE) en location de France, avec 697 unités. Il faut réserver 24 h à l'avance et déboursier 8 € pour la location une journée. Plus courantes, les locations coûtent 30 euros mais il faut attendre longtemps ! « Tous les VAE sont loués et 300 personnes sont déjà inscrites sur une liste, ce qui représente un an et demi d'attente », indique Sylvain Rioland, responsable du pôle mobilités de l'Agglomération. Parmi les utilisateurs de ces vélos électriques, « 43 % ne se déplaçaient jamais en deux-roues auparavant », précise-t-il. Pour répondre à cette demande grandissante, le Grand Poitiers s'est fixé comme objectif d'avoir une flotte de 1.000 vélos électriques d'ici 2020. Après l'achat des vélos, d'un montant de 1.070 euros HT l'unité, l'exploitation coûte 120.000 euros par an à la collectivité, selon Sylvain Rioland. Contrairement au parc de 250 vélos classiques, il n'y a pas encore de tarifs étudiants ou pour les faibles revenus, mais l'idée est envisagée.

Pour les salariés à temps plein, la facture est remboursée à hauteur de 50 % par les employeurs, qui ont l'obligation de prendre en charge une partie de l'abonnement à une offre de transport dans le cadre du remboursement des frais domicile-travail. S'ils viennent à leur travail en pédalant avec leur propre monture, les salariés peuvent aussi bénéficier de l'indemnité kilométrique vélo, soit la prise en charge, en partie ou totalité, des frais qu'ils engagent. Le montant minimum est de 0,25 euro/km. Cette mesure, qui ne concernait que les salariés du privé, s'étend progressivement au public. Mais elle reste facultative pour les employeurs, et plafonnée à 200 euros d'exonération fiscale pour les salariés chaque année. Toutes ces dispositions sont encore insuffisantes pour donner un réel coup de pédale à la pratique du vélo comme mode de transport au quotidien.

Clément Barraud

## LE VÉLO, SPÉCIALITÉ NÉERLANDAISE

Avec ses 25.000 kilomètres de pistes cyclables, les Pays-Bas font office de royaume du vélo. La proportion de cyclistes quotidiens y atteint 36 %, contre seulement 4 % en France selon la Fédération européenne des cyclistes. Contrairement à la France où il reste vu comme un simple accompagnement de la voiture, et non une alternative, la Hollande considère le vélo comme un moyen de transport sérieux. Le pédalage est bien ancré dans la société néerlandaise grâce à la configuration plate du pays et à des politiques d'encouragement du deux-roues menées dès les années 1970. Là-bas, les aménagements ne se limitent d'ailleurs pas aux centres urbains. La première « super-piste cyclable », d'une dizaine de kilomètres, est née en 1998 entre les villes de Breda et Etten-Leur. En 2009, le pays a lancé un programme de pistes rapides reliant plusieurs grandes villes, pour un montant de 25 millions d'euros. Certaines voies cyclables sont même équipées de cellules photovoltaïques pour produire leur propre énergie, comme la « SolaRoad » à Amsterdam, inaugurée en 2014 et longue de 100 mètres.

Le Danemark aussi se distingue dans le domaine de l'aménagement en faveur des cyclistes. Plus de 55 % des déplacements dans le centre de Copenhague se font en vélo. Les pistes cyclables ont été élargies en empiétant sur le trottoir ou la chaussée pour permettre le passage de trois vélos et sur certaines voies, les feux sont calés sur la vitesse des cyclistes. L'augmentation du nombre de vélos a aussi un impact sur la sécurité. Plus les cyclistes sont nombreux et moins ils ont la malchance d'avoir un accident. Cela peut s'expliquer par un plus grand intérêt autour des infrastructures de transport, qui peuvent être séparées des voies automobiles par un terre-plein, ou à la plus grande vigilance des automobilistes. D'autres pays, comme la Belgique et l'Allemagne, développent aussi des programmes ambitieux en faveur du vélo. En attendant la France ?

# LE COVOITURAGE TRACE SA ROUTE

**Le covoiturage est aujourd'hui utilisé par des millions d'utilisateurs presque partout dans le monde. Ce mode de transport, à la base économique et convivial, s'est transformé en un secteur d'activité lucratif dominé par Blablacar. Derrière le géant, plusieurs dizaines de plateformes tentent d'exister ou de s'engouffrer dans la brèche.**

« On fait la chasse aux voitures vides ! » Chez Blablacar, l'objectif est affiché : que le covoiturage devienne un réflexe et que son site en soit la référence. En vogue depuis quelques années, le covoiturage représente aujourd'hui une véritable alternative au train et à ses prix prohibitifs ; il permet aussi de diminuer le nombre de véhicules et l'empreinte carbone par passager. Il est aussi devenu un marché à part entière, dominé par un acteur majeur, Blablacar. « *À terme, l'idée serait d'être présent partout où il y a des routes et des smartphones* », assure Kévin Deniau, responsable de la communication chez Blablacar. Implantée dans 22 pays et revendiquant 35 millions de membres, l'entreprise française créée en 2006 a construit son empire sur un principe simple comme bonjour : partager sa voiture et les frais qui vont avec le temps d'un trajet.

## POTENTIEL ÉCONOMIQUE

Comme d'autres plateformes similaires, Blablacar met en relation conducteurs et passagers, l'offre et la demande pour un même trajet. Au cours des premières années de fonctionnement, le service était gratuit. Les passagers ne payaient que le conducteur du véhicule de la main à la main, avec une somme souvent évolutive en fonction du taux de remplissage du véhicule. Le site se contentait de vendre des plateformes de covoiturage spécifiques aux collectivités locales (régions notamment) et aux entreprises (Ikea par exemple). « *Cela nous a financés au début, mais ce n'était pas une solution pérenne. La plateforme avait une croissance, il fallait payer les coûts inhérents à ce développement.* » Au-

jourd'hui, l'entreprise a mis de côté cette activité pour se concentrer exclusivement sur les particuliers avec un nouveau modèle économique.

En 2012, Blablacar modifie son fonctionnement en facturant désormais systématiquement son service de mise en relation. Il impose aux passagers le paiement en ligne du trajet avant qu'il ne soit effectué, et Blablacar reverse ensuite l'argent au conducteur, tout en empochant au passage une

commission, qui a tendance à augmenter. Pour les trajets de moins de 8 €, elle s'élève maintenant à 1,6 € (mais jamais supérieure à 20 %) ; pour les autres, elle est composée d'une part fixe de 1,19 € auquel il faut ajouter 14,28 % du prix fixé par le conducteur. Un tournant majeur dans la façon d'appréhender le covoiturage. Le principe original, basé sur le partage, devient une activité lucrative. La relation de confiance entre le conducteur et les passagers, notamment faite de petits arrangements sur les modalités du trajet, tend à

s'effacer derrière un service marchand bien rôdé et rigide. La convivialité et les échanges peuvent en pâtir : ce n'est pas rare que les passagers s'endorment immédiatement, regardent un film ou écoutent de la musique plutôt que de tenir compagnie au conducteur, partant du principe qu'ils payent pour un trajet, comme s'ils achetaient un ticket de train.

Le passage au payant est justifié par l'entreprise au nom d'un meilleur fonctionnement du service. « *Auparavant, le système était basé sur un engagement oral, mais cela entraînait du désistement, à hauteur de 35 %, ou du surbooking... Aujourd'hui, on a seulement 3 % de désistement* », avance Kévin Deniau.



Claire Cordel

Dix ans après son lancement et quelques levées de fonds, la start-up française poursuit sa lancée et rachète en 2015 le numéro un du covoiturage européen, Carpooling. Elle lève 200 millions de dollars la même année auprès de fonds d'investissement américains pour développer son activité en Amérique du Sud et en Asie. Blablacar enregistre ainsi 12 millions de voyages par trimestre sur l'ensemble des 22 pays dans lesquels elle est présente. Pour augmenter l'attractivité et fiabiliser davantage le covoiturage, la firme a signé des partenariats avec Total, qui offre un bon de 20 € d'essence à tout nouveau covoitureur, et avec Axa, qui garantit une arrivée à destination en cas de panne et assure le prêt du volant. Vinci offre également les frais de gestion au conducteur qui utilise Blablacar sur l'abonnement télépéage, et construit des aires dédiées au covoiturage à proximité des autoroutes.

## DIFFÉRENTS MODÈLES

Dans son sillage, des dizaines de plateformes Internet se lancent à l'assaut de ce nouveau marché. Essentiellement locales, elles ont ainsi investi le champ des trajets courts, notamment domicile-travail, un peu délaissé par Blablacar (où les trajets publiés

sont en moyenne de 330 kilomètres). Les plans de déplacements des entreprises, qui visent à optimiser le transport lié aux activités professionnelles, intègrent de plus en plus le covoiturage entre salariés comme une solution. « *On part de très loin, seulement 3 % de ces trajets sont covoiturés, selon l'Ademe* », lâche David Larcher, créateur de Coovia, un site spécialisé dans le covoiturage urbain. D'abord lancée à Toulouse en 2012, Coovia s'est également développée à Nantes, et compte aujourd'hui neuf salariés.

La particularité du site est de proposer à l'utilisateur des solutions sur tous les réseaux de transport d'une métropole. « *Pour un trajet donné, on va renvoyer toutes les possibilités, en incluant du covoiturage, mais aussi le bus, le métro ou les vélos en libre-service. On part du principe que la voiture peut être un transport en commun comme un autre* », affirme David Larcher. Les initiateurs du site évoquent d'ailleurs des « lignes » de covoiturage, que l'on peut combiner avec d'autres modes pour se rendre à destination. L'usage du covoiturage au quotidien diffère de celui sur longues distances. « *Les gens font toujours les mêmes trajets toute la semaine donc ils se connaissent, il y a une proximité qui se met en place, entre voisins, collègues...* » Aujourd'hui, Coovia propose 3.000 lignes de covoiturage, mais seules quelques dizaines sont utilisées. Comme sur Blablacar, le passager paie une commission, correspondant à 10 % du prix du trajet. La start-up a également des partenariats avec certaines entreprises locales, qu'elle souhaiterait développer, « *pour que les sociétés prennent un abonnement à Coovia et incitent leurs salariés à opter pour notre offre de covoiturage local* », précise David Larcher.

Grenoble, ville particulièrement embouteillée et sujette à des pics de pollution, possède également son expérience de covoiturage local. Trois étudiants de l'IAE, l'Institut d'Administration des Entreprises de Grenoble, ont lancé en avril dernier OpenCar, un site de covoiturage urbain complètement gratuit. Le passager n'a rien à déboursier. Les trajets proposés le sont dans un rayon de 50 kilomètres autour de Grenoble. « *On s'est rendu compte qu'il n'y avait pas de plateforme sur le territoire, à part*

1. *Etude nationale sur le covoiturage de courte distance*, par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie. Septembre 2015.





pour certaines entreprises », explique François Fantin, président de la SAS OpenCar. L'originalité du concept repose sur le partenariat avec des restaurants, bars, salles de sport, etc. Les conducteurs ne sont pas indemnisés, mais ils reçoivent des cadeaux : menus, bons de réduction, gadgets, cours de fitness... OpenCar se rémunère grâce à la publicité qu'elle vend sur son site. Encore très récente, la plateforme compte à ce jour environ 900 inscrits, pour 15 à 20 trajets par jour. « L'objectif est d'atteindre 8 000 inscrits », espère son président.

## UN BIEN COMMUN

Publicité ou commissions, la question du financement est au cœur des préoccupations des créateurs de sites de covoiturage qui espèrent vivre de ce concept. Le site covoiturage-libre, lui, a une démarche complètement différente. La plateforme est gérée par une association Loi 1901, qui compte sept personnes, toutes bénévoles. « On a lancé le site en 2011, au moment où Blablacar a commencé à créer un modèle d'équilibre économique basé sur les commissions », explique Bastien Sibille, président de l'association. « On s'est dit qu'il y avait la place pour une offre gratuite, pour faire en sorte que le service soit accessible au plus grand nombre. Blablacar n'est pas notre ennemi, ils ont fait naître un nouveau type de déplacements, mais il doit y avoir un espace pour une autre offre. »

« ON S'EST DIT QU'IL Y AVAIT LA PLACE POUR UNE OFFRE GRATUITE, POUR FAIRE EN SORTE QUE LE SERVICE SOIT ACCESSIBLE AU PLUS GRAND NOMBRE. BLABLACAR N'EST PAS NOTRE ENNEMI, ILS ONT FAIT NAÎTRE UN NOUVEAU TYPE DE DÉPLACEMENTS, MAIS IL DOIT Y AVOIR UN ESPACE POUR UNE AUTRE OFFRE. »

« On s'est dit qu'il y avait la place pour une offre gratuite, pour faire en sorte que le service soit accessible au plus grand nombre. Blablacar n'est pas notre ennemi, ils ont fait naître un nouveau type de déplacements, mais il doit y avoir un espace pour une autre offre. »

Conçu sous une forme participative, Covoiturage-libre appartient à une communauté d'utilisateurs impliqués, notamment sur Facebook (22.000 personnes). Parmi les cinq engagements inscrits sur le site, l'association affirme en particulier que la plateforme est un bien commun : « Nous ne serons jamais achetés ou cotés en bourse »... Animée par l'idée de créer du lien social et de préserver l'environnement, la communauté ne vit que de dons. Une campagne

récente lui a rapporté 2.000 euros. Malgré des moyens très limités, Covoiturage-libre propose quelque 100.000 trajets par an, une goutte d'eau par rapport à Blablacar. Par exemple pour un Paris-Lyon recherché deux semaines à l'avance, Blablacar propose 22 trajets, contre aucun pour Covoiturage-libre. Pour augmenter son offre, le site associatif devra s'améliorer : « On va refonder la plateforme pour avoir un service de plus haut niveau, créer un compte utilisateur par exemple. L'objectif est clairement d'avoir beaucoup plus de trajets à l'avenir », promet le président de l'association. Une condition indispensable pour inciter les gens à changer de plateforme, et l'enjeu est de taille. Blablacar, valorisé sur les marchés financiers à hauteur de 1,4 milliard €, profite de sa situation de monopole pour augmenter progressivement ses marges, au bénéfice des actionnaires plutôt que des voyageurs.

Clément Barraud

## COVOITURER PAR AFFINITÉS

Parfaitement intégré dans le paysage des transports, le covoiturage se décline désormais de mille façons, devenant un produit à part entière. Dans le but de favoriser le lien social et les rencontres, des sites Internet développent un covoiturage « affinitaire ». Ainsi, Covoiture-art, créé en 2014, propose des trajets vers des lieux culturels définis. « Certains sites sont difficilement accessibles autrement qu'en voiture. On travaille sur des lieux éloignés, ou dans le cadre de circuits touristiques », énonce Thibault Denis du Péage, cofondateur du site. Les utilisateurs de Covoiture-art combinent ainsi le principe du covoiturage et leurs « affinités culturelles ». Pour ce service, chaque covoitreur paye un tarif fixe et unique de 1,90 euro par trajet. Pour Thibault Denis du Péage, le fait de choisir un marché de niche répond à une logique : « Il y a environ 200 entreprises différentes de covoiturage en France, il faut revenir à du service spécifique, pour cibler un type de population », pense-t-il. À Bordeaux, des fans de glisse ont créé Co-Rider, une plateforme de covoiturage spécialement dédiée aux surfers, kitesurfers, skaters, skieurs, qui partagent les frais vers les lieux de pratique de ces sports. Ce système fait des émules. Du covoiturage périscolaire à celui axé sur la passion des voitures anciennes, les idées ne manquent pas. Avec le même objectif affiché par tous : réduire le nombre de voitures presque vides sur la route...





## LA GRANDE TRAVERSÉE : TURQUIE - FRANCE EN AUTOSTOP

**Anick-Marie a 35 ans et 15 années de pratique de l'auto-stop. Elle nous raconte ici son périple d'environ 5.000 km entre Antalya et Chambéry, réalisé à l'automne dernier. En prenant le temps des visites touristiques et amicales, ce trajet aura duré presque six semaines, dont douze jours sur les routes.**

**A**près un été passé à coordonner un rallye de vélos solaires depuis Antalya, en Turquie, j'ai choisi de rentrer à Chambéry en auto-stop. Je consacre à cette pratique une passion dévouée ; mon pouce levé affiche plus de 150 000 kilomètres au compteur, principalement à travers l'Europe et le Canada. « *Faire du pouce* » est pour moi un moyen efficace de me déplacer : c'est un mode de transport pratique puisque je n'ai pas à dénicher les horaires des bus ni à m'y contraindre. C'est aussi une petite ou une grande aventure puisque chaque trajet comporte sa part de hasard, ne serait-ce que par la diversité des rencontres que l'on y fait. En stop, j'ai appris et pratiqué des langues étrangères, notamment l'anglais et l'allemand, ainsi que les bases du turc et du russe. Enfin, c'est pour moi une école de vie qui enseigne la patience, l'ouverture d'esprit, l'écoute et la gestion des émotions à travers la richesse des relations humaines.

Mon itinéraire est préparé avec soin, de sorte que je puisse être hébergée auprès d'amis, puisque je n'ai pas de tente pour bivouaquer. Il s'agit de mon troisième séjour en Turquie, j'ai l'habitude. J'ai déjà eu le temps d'apprendre un peu la langue, assez pour me débrouiller. Nerede gidiyorsunuz, où allez-vous ? Teşekkür ederim, merci ! Seks yok, pas de sexe !

Le premier jour, j'atteins Izmir sans peine. La plupart de

mes conducteurs essaient de m'inviter à boire le thé ou à manger avec eux selon les règles de l'hospitalité turque, mais je refuse car je veux arriver rapidement à destination. Ce trajet est pour moi un déplacement plus qu'une aventure. Les gens sont parfois surpris de la rapidité à laquelle j'arrive à me déplacer, mais il n'y a pas de raison pour que le stop soit moins rapide que le bus. Quasiment à toute heure, il y a des voitures qui circulent et qui pourraient m'emmener. Si ce conducteur ne me prend pas, un autre le fera. Tant qu'il y aura des places vides et de la confiance, je pourrai solliciter un covoiturage spontané.

### PARLER DE TOUT, SAUF DE L'INTIME

Bien que l'attente au bord de la route soit courte, la Turquie n'est pas un pays pour l'auto-stoppeuse débutante. Les relations hommes-femmes y sont par moments lourdes à gérer. Je dois parfois débouter des demandes comme celle de cet homme âgé très respectueux près de Burhaniye ou cet électricien insistant près de Balıkesir. C'est dommage, mais je dois toujours garder le contrôle des conversations et éviter certains sujets qui pourraient être jugés « *provocants* », comme tout ce qui a trait à la sexualité, à mes relations intimes. Heureusement, il n'y a que ces sujets qui soient proscrits : on peut généralement

parler de tout avec les conducteurs, pour peu que ce soit fait avec écoute et respect.

On m'a souvent dit que voyager en stop en tant que femme, c'était prendre trop de risques. Les rares statistiques criminologiques<sup>[1]</sup> sur l'auto-stop confirment ce dont on se doute déjà : les femmes encaissent la majeure partie des violences sexuelles. On sait aussi que les agressions sont rarement préméditées, qu'elles sont plutôt opportunistes. Il me faut donc être alerte, prête à réagir rapidement si le conducteur me fait des avances ou dévie de sa route, afin de ne pas être perçue comme une victime potentielle. Il faut aussi être lucide : le risque zéro n'existe pas. Chacun doit juger des risques qu'il est prêt à prendre, que ce soit pour voyager seul, pour piloter un avion ou pour traverser une rue. Au bord des routes, la principale source de danger demeure le mouvement des véhicules.

## COMMUNIQUER EN « CRÉOLE ROUTIER »

La sortie d'Istanbul s'avère compliquée et je me retrouve sur des chemins détournés en Thrace. Sous un soleil de plomb, j'attends en bord de route LA voiture qui changera la donne. Cette fois, il s'agit de celle d'un Eurotürk, c'est-à-dire un Turc expatrié en Allemagne, qui rentre à Brême depuis Trébizonde. Il effectue en solo ce trajet de plus de 36 heures et veut rejoindre Belgrade ce soir. Nous arrivons à communiquer dans un de ces créoles routiers qui combinent le turc, l'allemand et les langues slaves. Chacun parle sa langue, mais on comprend l'essentiel, l'indicible, le signifiant.

La nuit est déjà tombée depuis un moment lorsque nous atteignons la frontière serbo-bulgare. Je suis à cent kilomètres de Niš, ma prochaine étape, et mon conducteur m'annonce qu'il s'arrête pour la nuit. Des amis m'attendent et je ne veux ni les inquiéter, ni les décevoir, alors je me résous à repartir seule. Me voyant ainsi déterminée, mon compagnon de route flanche et décide de poursuivre, plongeant avec moi dans les gorges de la rivière Nišava. Quand il me dépose en bordure d'autoroute, il me reste 4 kilomètres à faire. Je n'ai ni téléphone ni monnaie locale alors je me résous à marcher - c'est bon pour la santé.

Le lendemain, un routier essaye de me convaincre de rouler avec lui jusqu'à la capitale. J'ai cependant choisi d'éviter la route de Belgrade, car j'ai ouï-dire que la Hongrie érige un mur où les réfugiés s'entassent. Je me sens mal à l'aise face aux inégalités qui nous frappent, moi nomade par choix, eux fuyant la guerre ou la misère. Les frontières sont des lieux de souffrance que je ne traverse pas de gaieté de coeur.

J'ai plutôt envie de découvrir Sarajevo, mais encore faut-il que je l'atteigne en chassés-croisés, par les routes nationales et les Alpes Dinariques. J'alterne alors entre les véhicules et la marche en solitaire le temps de ressortir des villes. Les collines prennent forme et les vallées s'approfondissent.

L'arrivée dans les Balkans est une véritable bouffée d'air frais ; mes relations avec les conducteurs y sont plus détendues, moins genrées. Contrairement à la Turquie, il y a beaucoup de femmes seules au volant et celles-ci tendent à s'arrêter plus souvent, comme pour me protéger. J'ai de la chance de rencontrer ces femmes car elles prennent plus rarement mes collègues auto-stoppeurs masculins. J'attends donc généralement moins longtemps qu'eux et je rencontre une plus grande diversité de gens.

À Užice, une dame serbe me dépeint sa région avec verve, de la petite locomotive à vapeur du Huit de Šargan au village en bois de Drvengrad (Küstendorf) qu'a fait construire l'enfant prodige de la Serbie, le cinéaste Emir Kusturica. Puis c'est un Monténégrin bourru qui m'y emmène dans sa voiture de luxe immaculée, m'obligeant au passage à dérouter mon russe. Nous entrons sans encombre en république Serbe de Bosnie par les magnifiques gorges de la rivière Rzav. À Višegrad, la langue de mon conducteur se délie alors que l'on enjambe le vieux pont Ottoman sur la rivière Drina. « Il faut lire le livre d'Ivo Andrić, il a gagné un Nobel. C'est un pont célèbre ! » Il marque une pause, puis enchaîne sur Milosevic, les milliers de morts et les camps de viol dans la région. Difficile d'accepter qu'un lieu si idyllique ait connu un destin aussi tragique...

[1] California Highway Patrol, *Crimes and Accidents Associated with Hitchhiking* (Patrouille autoroutière de Californie, *Crimes et accidents associés à l'auto-stop*), 1974 et Joachim Fiedler, Bundeskriminalamt, *Anhalterwesen und Anhaltergefahren* (Bureau de la police criminelle allemand, *les conducteurs et les auto-stoppeurs*), 1989.



Pascal Dumont

Anick-Marie est canadienne et l'auteure du blog *Globestoppeuse.com*. Elle a également cosigné *La Bible des grands voyageurs*, aux éditions *Lonely Planet*.

« J'APPRÉCIE  
L'INCROYABLE DIVERSITÉ DES  
GENS QUI CROISENT MA  
ROUTE, ME RACONTANT LEUR  
VIE, LEUR PARCOURS ET LEUR  
RÉGION. ILS N'ONT  
VÉRITABLEMENT QUE DEUX  
CHOSSES EN COMMUN : ILS  
CONDUISENT UN VÉHICULE ET  
VEULENT M'AIDER. »

Sarajevo m'enchant et j'y reste quelques jours avant de reprendre la route de la Croatie. J'y croise un homme qui rentre chez lui après son quart de nuit à l'usine, une dame qui rentre d'un entretien d'embauche dans la ville voisine, un couple qui va inspecter une voiture d'occasion, un jeune routier à la fin de son trajet qui revient me chercher en mobylette pour me faire traverser la ville... J'apprécie l'incroyable diversité des gens qui croisent ma route, me racontant leur vie, leur parcours et leur région. Ils n'ont véritablement que deux choses en commun : ils conduisent un véhicule et veulent m'aider.

La suite de mon périple se fait en accéléré car les autoroutes de Croatie sont en bon état, même si je reste coincée un certain temps à la station-service du périphérique de Zagreb. J'essayais d'aller au nord, vers Maribor, direction Linz, mais la route en a décidé autrement. La camionnette qui s'arrête sera à Munich ce soir et moi aussi.

## AUTO-STOP VERSUS COVOITURAGE

En Europe de l'Ouest, l'auto-stop permet de parcourir de grandes distances sur les voies rapides, d'une aire de service à l'autre. L'été, je peux parcourir ainsi de 700 à 1.200 kilomètres par jour et traverser assez facilement un pays en une journée.

On dit parfois que le covoiturage a achevé de tuer l'auto-stop, mais ça me semble faux. Depuis 15 ans que je suis sur les routes, j'ai même vu le nombre d'auto-stoppeurs augmenter depuis quelques années. Certes, on en voit moins en bord de route, mis à part dans quelques régions de France comme la Bretagne, l'Ariège ou les Cévennes. La pratique a changé : on nous retrouve plutôt sur les aires de service des autoroutes ou encore à des endroits précis à la sortie des villes, généralement répertoriés sur Hitchwiki ([www.hitchwiki.org](http://www.hitchwiki.org)), le principal site de partage de connaissances et d'expériences sur le stop. L'Allemagne et la France sont les pays où je rencontre le plus de mes compères voyageurs. Il y en a parfois une dizaine au spot de Nikolasee pour quitter Berlin vers le sud ou l'ouest. Sur les trois jours de route qui me séparent de Chambéry, j'en rencontrerai plusieurs. Il faudra alors s'armer de patience car les premiers arrivés sont les premiers partis, c'est la règle !

Il y a beaucoup moins de stoppeurs en Suisse, la pratique étant peu enracinée dans la culture. Coup du destin, c'est un maître horloger qui me ramène depuis Bâle jusqu'au péage d'Annecy. Enfin, comme toujours, la dernière voiture me dépose devant chez moi. En quelques semaines, j'ai parcouru près de 5.000 kilomètres auprès des gens, au fil de la terre, en optimisant des trajets déjà réalisés. Ces kilomètres solidaires et écologiques sont ma fierté, mon bonheur.

**Anick-Marie Bouchard**



*Ci-dessus, en voiture en Turquie, prise en stop par une famille kurde. La photo de gauche a été faite en Allemagne.*

## DES BOULANGERS « BIO » CONDAMNÉS

Un couple de boulangers de la Somme a été condamné début octobre à 4.800 € d'amende pour tromperie sur la marchandise. Ils indiquaient sur un panneau que leur pain, au levain naturel, était fabriqué à partir de farine bio, et affichaient l'étiquette de la farine portant la mention AB. Leur pain était quant à lui labellisé Nature & Progrès (dont le cahier des charges est plus rigoureux que celui du label AB), ce qu'ils mentionnaient également. Bien qu'ils n'aient jamais affirmé vendre du « pain bio » (puisque'il faut le label AB pour utiliser le terme « bio »), des contrôleurs de la Direction départementale de protection de la population (DDPP) ont estimé qu'afficher l'étiquette de la farine faisait croire à leurs clients que leur pain était bio. Le couple a décidé de faire appel.

Source : [www.reporterre.net](http://www.reporterre.net)

## MALAISE DANS LES MAISONS DE RETRAITE

Les employés des maisons de retraite sont au bord de la crise de nerfs. Conséquence du vieillissement de la population, les résidents de maisons de retraite augmentent. La prise en charge de patients de plus en plus dépendants demande un temps plus important, mais n'est pas compensée par des moyens humains supplémentaires, selon une étude récente du ministère de la Santé. Résultat : les soins, l'hygiène ou les activités proposés aux résidents ne sont pas assurés comme ils devraient l'être. « Avec les réductions de personnel, nous ne pouvons plus donner qu'une vraie douche par semaine aux résidents. Et encore, parfois c'est une douche toutes les deux semaines », témoigne Anne, aide-soignante dans un établissement public d'hébergement pour personnes âgées dépendantes (Ehpad) près de Tours. Depuis cinq mois, elle et ses collègues sont en grève pour demander plus d'effectifs et de meilleures conditions de travail. Ils ont été rejoints dans la foulée par les personnels d'autres établissements privés et publics, en Île-de-France, à Niort et Bordeaux.

Source : [www.bastamag.net](http://www.bastamag.net)

## VENDRE DES JOURNAUX À LA CRIÉE, UN DÉLIT ?

L'équipe de la Brique, un média indépendant de Lille, a été verbalisée en février 2015 alors qu'elle vendait son journal sur le marché de Wazemmes. La raison : interdiction de faire de la politique au milieu des étals, selon un arrêté municipal. Le journal se défend en brandissant la loi Bichet de 1947 selon laquelle une entreprise de presse peut vendre ses journaux « par les moyens qu'elle jugera les plus convenables ». Mais en janvier 2016, la rédaction reçoit une notification d'amende, de 61 €. Refusant de payer, elle comparait début octobre devant le Tribunal de police.

## EN BREF

• Dans un long entretien donné à Pierre fendre, la feuille d'information des opposant-e-s jurassien-ne-s à **Center Parcs**, une ancienne salariée du groupe touristique raconte les conditions de travail au sein du groupe Pierre et Vacances. Celui-ci souhaite implanter plusieurs nouveaux centres de vacances au détriment de l'environnement. Elle démonte notamment l'argument de la création d'emplois, affirmant qu'une large majorité des postes sont des emplois saisonniers ou précaires.

• Moins médiatique que son grand frère **le Tafta**, **le Ceta**, l'accord de libre-échange avec le Canada, a lui aussi ses opposants au sein de l'opinion publique, notamment allemande, belge et française. Alors qu'il s'appête à être signé, les manifestations s'accroissent. Mi-octobre, les autorités wallonnes se sont positionnées contre la signature du gouvernement fédéral.

• Les **cyclistes auto-entrepreneurs** de l'entreprise **Take Eat Easy**, dont on vous parlait dans notre dernier numéro pour dénoncer leurs conditions de travail, ont gagné une victoire contre les combines du capitalisme 2.0, rapporte la revue **Frustration**. Alors que la société de livraison de repas à domicile a fait faillite en juillet, les ex-coursiers se sont unis en collectif pour faire valoir leurs droits et créer une coopérative afin de proposer une autre **organisation de l'économie collaborative**.

• Plusieurs rapports de **Frontex**, l'agence des frontières de l'Union européenne, montrent que l'usage d'armes à feu pour intercepter les bateaux conduits par des passeurs est fréquent pour les Européens, malgré le risque de blesser ou tuer des **réfugiés**. A lire à ce sujet le témoignage édifiant, recueilli par **The Intercept** et traduit par **Bastamag**, d'une **Syrienne réfugiée en Allemagne**.

# LU DANS LA PRESSE



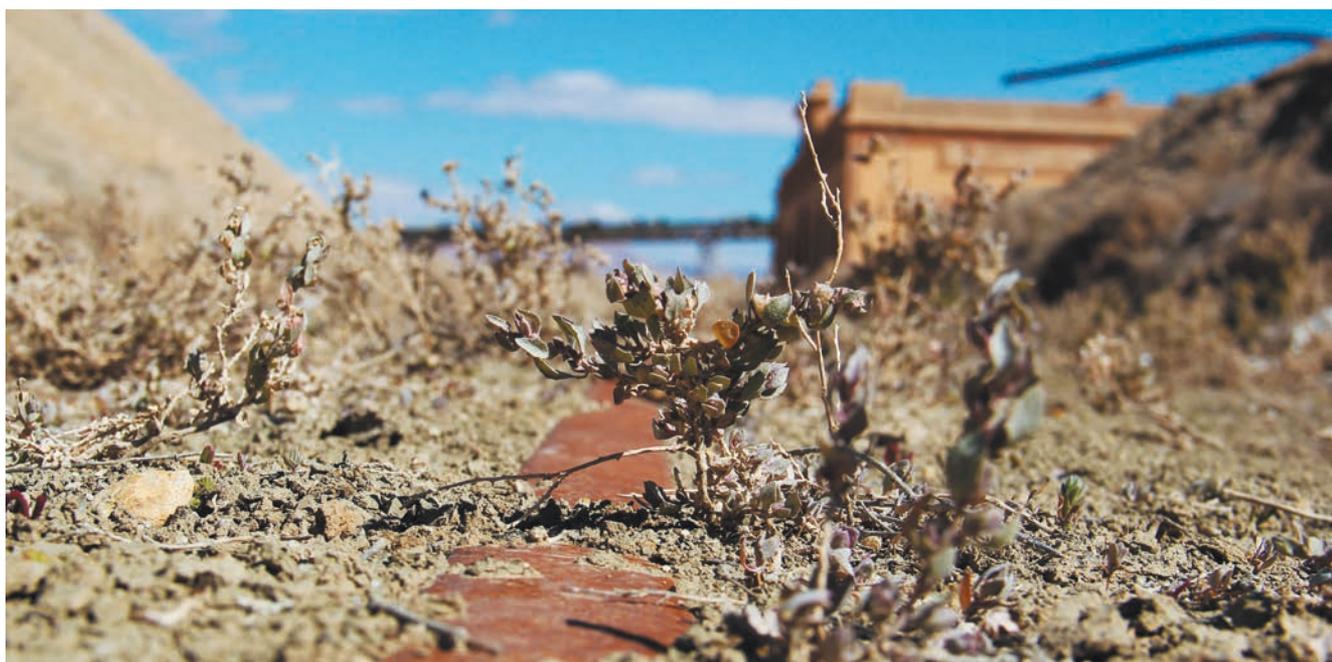
# TRACES DE PHOSPHATE



**Le phosphate, principalement utilisé comme engrais pour l'agriculture, constitue une ressource importante pour la Tunisie. Les gisements sont concentrés dans le bassin minier de Gafsa, dans le sud-ouest du pays. Avec le taux élevé de chômage dans la région, la Compagnie des phosphates de Gafsa (CPG) était jusqu'à récemment l'un des seuls espoirs de travailler, elle employait jusqu'à 30.000 personnes. Mais elle a eu du mal à se remettre de la révolution tunisienne de 2011, des troubles qui ont éclaté dans la région, des grèves et des blocages. Avec l'épuisement des réserves, la production a baissé de 40 % et beaucoup de sites ont fermé, comme cette mine abandonnée à M'Dhilla.**

Photos: Guillaume (2011)







# PORTFOLIO





# LE CHAMP COMMUN

## UN COMMERCE INCROYABLEMENT NORMAL

Réunir un bar, une épicerie et une brasserie sous le même toit, tel est le concept du Champ Commun. Rien d'extraordinaire en apparence, si ce n'est les nombreuses soirées concerts ou discussions qui ont lieu dans ce petit village breton. L'objectif de la coopérative est de montrer qu'il est possible de recréer un peu de vie en milieu rural, et la dynamique est bien là.

« On a voulu montrer qu'il était possible de créer un commerce multi-services dans le centre du bourg, un lieu d'activité et de convivialité qui s'adresse à l'ensemble de la population », expose Henry-George, l'un des fondateurs de la coopérative du Champ Commun. Six ans après l'ouverture d'un bar et d'une épicerie à Augan, situé à une cinquantaine de kilomètres au sud-ouest de Rennes, on peut dire que c'est réussi. Si les 1.500 habitants du village bénéficient de nouveaux services de proximité, ils ne sont pas les seuls à profiter du lieu et de l'Auganaise, sa bière. Le Champ Commun s'est forgé une certaine notoriété avec les nombreux événements qui s'y déroulent. Au moins

trois fois par semaine, des rendez-vous culturels : musique, spectacles ou discussions sont programmés. Depuis cet été, les artistes assurent leur représentation sur une nouvelle scène extérieure, construite, comme le mobilier de jardin et la terrasse, pendant un chantier collectif et avec des matériaux de récupération. À côté, la salle d'activité est à peine plus vieille, elle est opérationnelle depuis l'automne dernier. Elle sert de lieu de projection, de théâtre, de musique, de réunion, etc. D'autres projets sont en cours, comme l'installation d'un camping dans le verger ou l'aménagement d'une auberge à l'étage de la maison qui abrite l'Estaminet et le Garde-Manger, respectivement le bar et l'épicerie.



À l'origine, le projet est porté par deux sociologues qui ne pouvaient plus se satisfaire de la seule analyse critique d'un monde qui tourne de plus en plus mal. Henry-George et Mathieu, tous deux venus de Lille, voulaient s'ancrer dans le réel, agir en menant une action à la portée concrète. « *Ce n'est pas suffisant d'étudier ce qui va et ce qui ne va pas dans la société. On parle bien dans les médias des effets négatifs ou pervers du modèle néolibéral, mais c'est tout. L'analyse se termine comme ça, comme si nous étions complètement dépassés, que l'évolution du monde était une fatalité* », constate le premier. « *Avec le Champ commun, on avait le désir de montrer que cette vision pouvait être concurrencée par d'autres manières de voir. C'est par exemple le cas avec le commerce. La grande distribution est présentée comme incontournable, elle nous submerge, mais elle n'a que 40-50 ans* ».

## COOPÉRATIVE D'INTÉRÊT COLLECTIF

Pour caricaturer, on pourrait dire que le principal objet du Champ Commun est de prouver par la pratique que les campagnes ne sont pas prédestinées à ne devenir que des déserts agricoles. « *Avec la spécialisation des territoires, les zones rurales sont de plus en plus sacrifiées en termes de services, notamment de services publics. On ne leur dévolue plus qu'une mission agricole* », dénonce Henry-George. Ils sont bien embêtés quand on leur demande, à l'Union régionale des Scop ou à la Chambre de commerce et d'industrie quel est leur concept. « *Nous n'avions pas la même définition, notre concept était de faire normal. Et si on se considère comme un commerce normal, c'est que les autres ne le sont pas. On voulait faire différemment, sans trop s'appuyer sur la revendication alternative* », développe Henry-George, qui pourrait détailler avec précision les pratiques néfastes de la grande distribution. « *On a été confrontés à des personnes qui n'avaient pas l'espace pour penser que c'était possible. Pourtant, dès la première année, on est allés au-delà de notre prévisionnel.* »

L'installation du Champ Commun à Aujan est un peu le fruit du hasard, de l'amour et des rencontres de la vie. L'histoire commence quand les deux

sociologues sont sollicités pour accompagner les propriétaires de la boulangerie du village, qui avaient quelques soucis de gestion. L'idée était de les faire passer en coopérative, mais quand les choses allaient un peu mieux, le couple s'est avéré moins coopératif qu'annoncé et s'est tourné vers un autre projet. La boulangerie existe encore aujourd'hui et propose aussi des produits d'épicerie, mais tous de dépannage. Tout aurait pu s'arrêter là s'il n'y avait pas eu cet ancien magasin d'électroménager à vendre, dans lequel il y a avait aussi un petit bistrot qui ne tournait, lui non plus, pas très bien. Avec les connexions anciennes et nouvelles, l'implication dans divers réseaux, ils transforment leur idée de départ et trouvent des associés pour acheter le local.

L'étude de marché qu'ils mènent les conforte. « *Aujan était un bon territoire, il y a environ 40 associations pour 1.500 habitants. Ce n'était pas forcément des associations "alternatives", mais il y avait la connaissance de ce que c'est de faire des choses ensemble.* » Ils réunissent 64 associés et 75.000 € à la constitution. L'affaire est montée en SCIC, société coopérative d'intérêt collectif, qui donne à chaque sociétaire une voix dans les processus décisionnels. Elles vont plus loin que les Scop car les usagers, et pas seulement les salariés, peuvent détenir une part de capital, et donc une voix. « *C'est la seule société commerciale qui a l'obligation de se poser deux questions : celle de l'intérêt collectif et celle de l'utilité sociale. La question de l'intérêt collectif se pose avec un commerce, ça correspond à l'idée politique de notre projet* », décrit encore Henry-George. Ils sont aujourd'hui plus de 155 associés à apporter argent, bras et idées. La gouvernance repose sur une AG annuelle, et les associés, tous comme les salariés, sont invités à participer tous les quinze jours à l'une des six commissions : bar, épicerie, brasserie, chantier, auberge, vie coopérative. Des représentants viennent ensuite délivrer un compte-rendu au comité de soutien à la gérance, qui joue un peu le rôle d'un conseil d'administration.

C'est avant tout la mise en commun des énergies humaines et l'engouement suscité qui ont été les facteurs déterminants de l'installation. Rien n'aurait pu se concrétiser sans les

*A l'épicerie du Champ Commun les propositions en produits locaux et/ou bio côtoient les marques conventionnelles, et un code couleurs permet aux clients de les différencier rapidement. Conserver des produits en conventionnel est une volonté des co-fondateurs afin de toucher un large public et d'éviter de devenir une enseigne bio qui ressemble parfois un peu trop à un « ghetto » pour personnes issues « d'un même univers social ».*



nombreuses heures bénévoles passées derrière le bar ou à l'épicerie, à rénover ou aménager les locaux, à imaginer l'avenir. Il fallait aussi surmonter les peurs et les fantasmes qui accompagnent souvent les projets de ce type. Dans cette campagne bretonne, à deux pas de la forêt de Brocéliande, certains bruits couraient que les hippies fumeurs d'herbe étaient revenus, qu'ils ne respecteraient ni les horaires ni la propreté du lieu, que tout le monde coucherait avec tout le monde, que des enfants ne pourraient pas identifier leurs parents, etc. Si certains les attendaient au tournant, ou étaient même carrément hostiles, les réticences se sont largement dissipées au fil du temps et du respect concédé devant le travail accompli. Le bar est devenu un lieu de rendez-vous régulier à Augan.

Ce dimanche matin, Solène a la confirmation que la messe a bien lieu au village, alors elle prépare les biscuits apéro. « À la sortie de l'église, ils viennent toujours au bar. Ils ont leurs habitudes, les hommes se mettent là, et les femmes ici. » Elle est engagée au bar depuis janvier. Elle ne connaissait pas le métier, mais voulait travailler là parce que le projet lui correspondait. « Je suis plus ici pour l'aspect humain,

*Yann pose les capsules sur les bouteilles d'Auganaise. La bière est vendue au bar et à l'épicerie et représente un tiers des marges du Champ Commun, pour seulement une semaine de travail par mois.*



la rencontre, les découvertes. » Elle revendique l'importance de la mission de service qu'un café, ouvert tous les jours sauf le lundi, peut offrir. C'est l'une des conditions pour que les gens se rencontrent. « C'est important de rester un bar du quotidien, de ne pas devenir un café culturel, même si ce n'est pas rentable d'avoir quelqu'un ici le matin, que c'est beaucoup plus intéressant économiquement de n'ouvrir que pendant les concerts. » Si des personnes revendiquent des idées opposées aux siennes de l'autre côté du comptoir, elle est contente qu'une discussion puisse s'engager et qu'ils se confrontent à d'autres discours.

## UN LIEU POUR TOUS

La volonté de s'adresser au plus grand nombre se traduit aussi dans la formule choisie pour le Garde-Manger, l'épicerie du Champ Commun. Elle ne devait pas être que bio, non seulement parce qu'elle n'aurait sûrement pas bénéficié d'un potentiel économique suffisant, mais aussi parce qu'un tel magasin ne correspondait pas aux objectifs fixés. Pas question de créer ou de faire partie d'une enseigne bio qui ressemble parfois un peu trop à un « ghetto » pour personnes issues « d'un même univers social » et où la relation à la nourriture est uniquement thérapeutique selon Henry-George. « Une partie de la population locale ne veut pas entendre parler du bio, n'y croit pas. Pour toucher tout le monde, il fallait aussi avoir des produits conventionnels, tout en répondant aux besoins de ceux qui ne veulent acheter qu'en bio ». On trouve donc, presque, de tout au Garde-Manger. À côté de la plus célèbre des pâtes à tartiner, il y a deux propositions similaires en bio. À chaque fois que c'est possible, les références sont mélangées. Un code couleur a été mis en place pour mieux identifier les produits : vert pour le bio, bleu pour le local. Il y a environ 2.500 références en tout, dont 700 bios et 400 issues d'une production locale. L'épicerie a fixé des limites, comme le refus de vendre des produits premiers prix et des boissons énergisantes. Elle donne aussi l'avantage aux produits sains et à la soixantaine de producteurs locaux représentés. « La marge est variable. Globalement, on marge moins avec les producteurs locaux, moyen pour le bio et plus haut pour les produits industriels. Le but est de rendre un service à la population, on ne veut pas glisser petit à petit vers que du bio ou du local. Sinon, des gens ne viendraient plus, ils tiennent à leur camembert de marque ! Mais on a de plus en plus de références en bio et en local, alors qu'on stagne pour les produits industriels », explique Julien, épicier au Champ Commun. Il n'est pas rare aussi que des clients qui ne trouvaient plus tel produit se résolvent à en choisir un autre équivalent et y prennent goût, ou qu'ils soient satisfaits d'une autre variété de riz qu'ils ne connaissaient pas par exemple.

Comme au bar, il y a donc plusieurs types de clientèles qui se côtoient. « Pour certains, c'est le non-choix, ils n'ont pas de moyen de locomotion et sont contents de trouver les produits dont ils ont besoin ici. Il y a la clientèle militante, venue de la commune ou d'un peu plus loin, ce sont des convaincus. La clientèle familiale, qui ne consomme pas forcément bio ou local, ne prend que l'essentiel et va acheter le reste ailleurs. Ils viennent ici parce qu'ils n'ont pas beaucoup de temps, mais il y a quand même une tendance à soutenir les producteurs locaux. Il y a aussi la clientèle de dépannage qui cherche une bouteille de Ricard ou un pot de



*Ouvert tous les jours sauf le lundi, l'Estaminet et son bar tout en bois accueillent un public très varié.*

« mayo le week-end », détaille Julien. L'épicerie possède aussi sa petite réputation pour les fruits et légumes, et beaucoup de ceux qui ne peuvent aller au marché s'arrêtent ici. L'amplitude horaire est importante, fermée le jeudi, elle est ouverte tous les autres jours de 8 h à 20 h, sauf le dimanche, où elle l'est de 9 h à 13 h. Le Garde-Manger fait aussi office de bureau de Poste, ce qui permet d'y récupérer des colis, d'affranchir des lettres ou retirer de l'argent pour ceux qui ont un compte à la banque postale. Certains ne viennent d'ailleurs que pour ce service.

## 8 TEMPS PLEIN CRÉÉS EN 6 ANS

Côté finances, ça va plutôt bien pour le Champ Commun. Cette année, ce sera le troisième exercice comptable positif, avec un chiffre d'affaires de 678.000 euros et un bénéfice de 13.000 € en 2015. L'effectif salarial est monté en puissance et concerne aujourd'hui huit personnes à temps plein, trois à l'épicerie, trois au bar et deux à l'administratif et à la gestion. La mutualisation des activités permet à l'ensemble de fonctionner, et la bière y est pour beaucoup. Prévues dans les cartons dès le début, la brasserie a pu ouvrir en 2012. « Elle est centrale dans le projet économique, ça représente un tiers des marges », explique Yann dans la cave où il prépare la bière avec Adrien. « Deux binômes produisent deux fois par mois un brassin de 750 litres. Ça ne représente que deux fois trois jours de travail par mois, ce n'est donc pas beaucoup. » C'est tout juste suffisant pour fonctionner à flux tendu. Pour le moment, l'Auganaise est uniquement vendue à la pression à l'Estaminet et en bouteille au Garde-

Manger.

En ce moment, l'équipe est tournée vers la réalisation du « projet auberge », qui prévoit l'aménagement de huit chambres à l'étage pour 24 lits, d'une cuisine professionnelle pour assurer la restauration, le tout aux normes d'accessibilité handicapés. Ils n'attendent plus que les banques et d'autres investisseurs de l'économie sociale et solidaire leur prêtent enfin les 280.000 € qu'il manque encore, tout en regrettant leur frilosité malgré des indicateurs au vert. Ils ont déjà obtenu 190.000 euros de subventions de la part du département du Morbihan, de la Région Bretagne et de l'Europe pour cette réalisation, levé 35.000 € supplémentaires auprès des sociétaires et recueilli la même somme sur une plateforme de financement participatif. À part cette subvention accordée à l'auberge, le Champ Commun s'autofinance, même s'il a perçu 8.000 € du département à son ouverture comme tous les commerces. L'auberge est destinée à accueillir des touristes de passage et les personnes qui viendraient pour suivre des formations.

Maintenir un tel niveau de disponibilité peut parfois être épuisant pour les salariés payés au SMIC. « Ici, les gens sont tous au taquet », observe Romain, un des barmans en poste depuis trois ans. Il avait annoncé qu'il partirait s'il ne pouvait pas récupérer la responsabilité de la programmation culturelle et diversifier ainsi ses tâches, ne pas faire toutes les ouvertures et fermetures du bar. « J'en avais marre pour des questions de rythmes. C'est extrêmement énergivore, parce que le travail se cumule avec la vie coopérative. On fait la fermeture du bar, mais on renquille sur une réunion le matin, ça commençait à me peser. Il y a un gros turn-over

sur le bar, en six ans, on est une douzaine à y être passé. Les salariés sont presque tous célibataires, et ceux qui sont casés n'ont pas d'enfants. En comptant tout ce que je fais et ce qui est sur ma fiche de poste, je suis à 42-43 heures par semaines. » Son histoire personnelle est un peu compliquée, et il n'avait jamais eu de contraintes horaires avant son embauche ici. Les débuts étaient encore plus difficiles, quand ils n'étaient que deux au bar pour la même amplitude horaire. « On a réussi à embaucher une personne de plus au bar et à réduire d'une dizaine les heures supplémentaires par semaines, qui n'étaient pas payées bien sûr. »

### BEAUCOUP DE BOULOT

Avant son arrivée, Romain ne connaissait pas le Champ Commun, il n'a pas le même profil ni la même motivation que les autres. « Je ne suis pas venu pour le projet ou pour le collectif, mais pour le taf. Je n'ai pas cette flamme militante, activiste, qui les anime tous. Ils vivent, dorment, pensent Champ Commun. Il y a plein de choses auxquelles j'adhère, il faudrait être con pour s'y opposer, mais je ne me sacrifie pas pour la cause. Je pourrais me dire, j'ai fait mes 35 h et s'il reste du taf, ce n'est pas mon problème. Mais j'ai beaucoup de respect pour mes collègues, plus que pour la cause. Le degré d'implication n'est pas le même pour tous, certains peuvent faire 70h, plus de la représentation, des réunions avec d'autres collectifs. Il y a cet argument schizo-phrène, se faire exploiter par un patron capitaliste, c'est de la merde. Mais tu te retrouves ici à faire 60h et tu es exploité parce que c'est ton choix. Moi, mon implication en dehors des heures de travail est minime, je n'ai presque pas fait de chantier participatif, je ne fais partie d'aucune commission. Ça ne m'est pas reproché, mais je peux observer une distanciation, tu navigues en parallèle, en suivant le groupe. Il y a eu certains cas d'épuisement, sans que cela ne serve d'alerte, de remise en cause. Une fois que ça va mieux, c'est reparti. Si on arrive à faire évoluer les choses, je suis utile ici, sinon non. »

Aude était là pour l'inauguration du bar en 2009, elle est revenue pour participer aux chantiers collectifs avant d'être embauchée en tant que coordinatrice du projet auberge. Son poste a progressivement glissé vers la gestion administrative et financière, qu'elle a apprise sur le tas. Elle aussi constate l'énergie qu'il faut pour que le projet se maintienne. Aujourd'hui, elle est à l'épicerie. « C'est une structure qui demande de l'engagement, les décisions collectives prennent du temps. Tu peux aussi travailler en décalé, le soir, en week-end. C'est aussi un projet qui prend de la place dans la tête. À partir du moment où on est tous responsables de l'activité, on a envie de bien faire. » Il existe des périodes de stress et la coupure entre vie professionnelle et personnelle est parfois difficile, même si c'est un collectif de travail et pas d'habitat. « C'est une sorte de pack, tu connais le travail, le volume horaire, l'investissement nécessaire. Si tu viens bosser ici, tu acceptes ça, sinon, le

Champ Commun aurait du mal à tourner. J'ai l'impression de travailler pour quelque chose de juste, qui correspond à mes valeurs : un commerce en milieu rural, le fonctionnement collectif, la valorisation de la production locale, les activités artistiques. Il s'agit de voir l'économie de façon différente, sous forme de SCIC où l'aspect financier ne prime pas, même s'il est important. Tu as envie que ça existe, plutôt que de te tourner vers quelque chose où tu ne veux pas aller. Ça sert aussi à acquérir des compétences, on rencontre tellement d'autres collectifs, de gens de passage, c'est une vraie richesse aussi sur le plan personnel. »

### UNE INITIATIVE INSPIRANTE

Certains de ces visiteurs sont les compagnons du Réseau d'Échanges et de Pratiques Alternatives et Solidaires (Repas), dont le Champ Commun est l'un des membres. D'autres structures sont hébergées à l'étage de la maison, notamment l'association Localidées, dont Henry-George est salarié et qui se donne pour objectif d'essaimer. Ils ont reçu plus d'une centaine de sollicitations l'an dernier, pour des projets d'épicerie, de bar associatif, d'écoles, etc. Ceux qui le veulent peuvent trouver là quelques réponses aux questions juridiques, sur le montage financier, les modalités de gestion... Le groupe à l'origine du Champ Commun s'est aussi investi dans la création d'une radio locale, Timbre FM, qui émet depuis l'ancienne poste du village. Elle compte trois salariés et possède ses bureaux dans la maison. La radio, qui n'est pas celle du Champ Commun, en est néanmoins un partenaire privilégié. Elle peut co-organiser les concerts, faire les interviews des artistes, organiser une soirée par mois au bar et enregistrer les débats qui s'y tiennent. Le Galais, la nouvelle monnaie locale du pays de Ploërmel, a aussi son siège dans les locaux. Le Champ Commun a

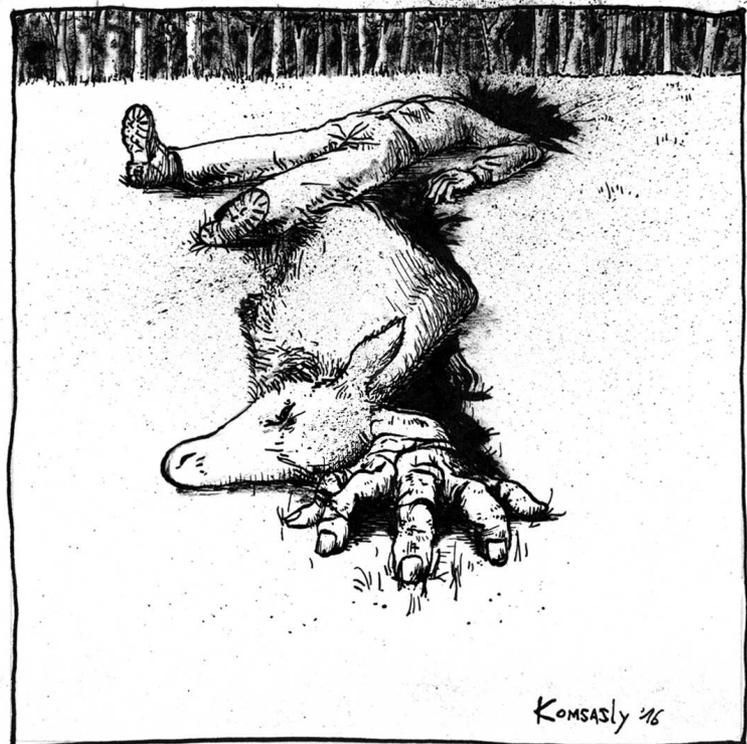
même pu inciter certains à déménager à Augan, comme Will, qui y habite depuis trois semaines. « Je suis venu ici parce que j'avais des amis dans le coin et parce que j'étais attiré par l'initiative. Le bar, l'épicerie, les concerts, les soirées, les débats qui font avancer, ça bouge. Ce sont des gens qui font revivre un petit bourg

« C'EST UNE STRUCTURE QUI DEMANDE DE L'ENGAGEMENT, LES DÉCISIONS COLLECTIVES PRENNENT DU TEMPS. TU PEUX AUSSI TRAVAILLER EN DÉCALÉ, LE SOIR, EN WEEK-END. »

où il ne se passait pas grand-chose. »

L'équipe regrette le manque d'intérêt de la part des pouvoirs politiques. « À chiffre d'affaires égal, un commerce comme le nôtre peut créer cinq fois plus d'emplois que la grande distribution. C'est une logique intéressante pour les finances publiques. Si l'emploi est la grande priorité, pourquoi continuer à développer la grande distribution ? Il faut se lancer dans ce genre de choses pour montrer que c'est possible, beaucoup de gens ont envie de vivre mieux. La situation n'est pas complètement inconfortable, mais quelque chose manque. La vie nous échappe, il n'y a pas beaucoup d'espace de choix. On a été lauréat du grand prix national des entrepreneurs solidaires pour l'innovation sociale. C'est sidérant d'être cité en exemple à ce titre parce qu'on a créé un bar et une épicerie », souligne Henry-Georges.

Guillaume



# OUVERTURE DE LA CHASSE



## LES TOILETTES SÈCHES SORTENT DU TROU

**De la cabine au fond du jardin au projet de récupération des urines à grande échelle, les toilettes sèches sont une solution à l'épuisement de notre système d'assainissement basé sur le tout-à-l'égout. Au lieu de polluer, nos déjections pourraient être recyclées pour nous apporter une précieuse source de fertilisants.**

Collecter l'urine et les matières fécales humaines pour les transformer en engrais, c'est la révolution annoncée des toilettes sèches. « *Les urines sont riches en azote et en phosphore tandis que les fèces le sont en matières organiques, qui permettent au sol de se structurer. Il n'y a pas de pertinence à les diluer dans une chasse d'eau alors qu'ils ont une valeur agronomique intéressante* », explique Florent Brun de Toilettes du monde, une association née dans la Drôme en 2000 et qui intervient sur la question de la précarité sanitaire. La structure est membre du Réseau de l'Assainissement Écologique (RAE) qui se base sur le principe de la collecte sélective des ordures ménagères pour promouvoir les avantages des toilettes sèches. « *On propose de faire la même chose avec les excréments et les eaux usées. Il faut réaliser la récolte en amont de la chaîne, au moment de la production* », propose Florent Brun.

Cela implique donc de repenser totalement notre modèle d'assainissement, largement basé sur le tout-à-l'égout. Très pratique puisque tout est envoyé dans un tuyau souterrain et transporté par l'eau, l'évacuation par les égouts des déjections et de toutes les immondices qui s'accumulent en ville a aussi considérablement limité la propagation de maladies. Mais le système arrive à saturation, tout en étant la source de nombreux gaspillages. Environ 20 % de l'eau potable d'un foyer est utilisée pour charrier urines et matières fécales, très vite mélangées aux eaux domestiques et de ruis-

sellement. Dans les égouts, l'ensemble des eaux usées est contaminé par les germes et bactéries fécales. L'azote et le phosphore y sont dilués et les stations d'épuration tentent principalement de les détruire. Ces ressources deviennent donc des pollutions et le traitement, qui demande beaucoup de moyens, ne parvient pas à tout éliminer.

### ON MARCHE SUR LA TÊTE

C'est dommage parce que tous les engrais vendus aux agriculteurs sont composés de potassium, de phosphore et d'azote, tous présents dans nos excréments, qui contiennent tout ce qu'il faut pour favoriser la croissance des plantes. Au lieu de recycler ce qui est abondamment accessible, nous élaborons des fertilisants par synthèse chimique ou par extraction minière, avec des procédés de fabrication eux-mêmes énergivores et polluants. De plus, comme toutes les ressources minières, le phosphore et la potasse ne sont pas renouvelables et localisés dans quelques endroits du globe. Un épuisement de ces ressources serait une catastrophe pour l'agriculture. Le gâchis est d'autant plus important que les résidus de ces engrais se retrouvent dans les milieux aquatiques sous forme de nitrates et de phosphates. En quelque sorte, on marche sur la tête.

Les toilettes sèches commencent à faire parler d'elles, mais restent encore très marginales. C'est dans les cam-

pagnes que l'on en trouve le plus, elles y sont bien plus faciles à mettre en œuvre. Il s'agit la plupart du temps de systèmes artisanaux, avec un seau vidé sur un tas pour obtenir un compost. En zone rurale, beaucoup d'habitations ne sont pas reliées au tout-à-l'égout. Elles relèvent du régime de l'assainissement non collectif (ANC), et les habitants sont responsables de l'épuration des eaux qu'ils rejettent. La plupart du temps, ils utilisent des fosses septiques ou des fosses toutes eaux. Le RAE estime que 5 % des habitations non reliées à l'égout seraient équipées de toilettes sèches. Les toilettes sèches ne sont mentionnées dans la loi que dans ce cadre de l'ANC. Un arrêté de 2009 stipule que « *les toilettes dites sèches (sans apport d'eau de dilution ou de transport) sont autorisées, à la condition qu'elles ne génèrent aucune nuisance pour le voisinage ni rejet liquide en dehors de la parcelle, ni pollution des eaux superficielles ou souterraines.* »

## ADAPTER LES SYSTÈMES D'ÉPURATION

C'est peut-être un début, mais tout cela reste beaucoup trop insuffisant pour encourager la pratique des toilettes sèches. « *Même avec des toilettes sèches, l'agrément du dispositif de traitement des eaux ménagères doit être identique à celui du traitement toutes eaux.* » Ce n'est pas très logique, parce que nous avons vu que les principales difficultés proviennent des eaux-vannes, celles qui sortent de la cuvette des W.C. S'il ne reste plus que les eaux ménagères, faiblement polluées, le dimensionnement des installations devrait donc être adapté en conséquence. Il existe d'autres systèmes d'épuration, écologiques et moins chers, comme les filtres plantés, les tranchées filtrantes, ou encore la pédo-épuration qui renvoie les eaux au pied des arbres. En autorisant d'autres systèmes d'assainissement pour les foyers utilisant des toilettes sèches, « *on se retrouverait avec un prix d'investissement intéressant et les gens pourraient plus facilement passer à l'acte. Il y a le côté environnemental qui joue, mais aussi l'aspect économique* », analyse Charline Marcos, également membre du RAE. Le réseau mise beaucoup sur une étude en cours menée en partenariat avec l'Ademe sur le traitement des seules eaux ménagères pour appuyer scientifiquement cette alternative et apporter des références pour les SPANC, le Service public d'assainissement non collectif chargé de contrôler les installations.

Outre les zones rurales, de plus en plus de festivals adoptent les toilettes sèches (voir article suivant). Il existe aussi quelques cabines publiques dans des écoles ou d'autres établissements relevant du public. « *Dans l'imaginaire des gens, elles sont toujours en bois, il faut jeter de la sciure et vider le seau sur un tas de compost quand il est plein. Mais ce n'est qu'un modèle parmi d'autres, il existe plusieurs types de toilettes sèches qui s'adaptent à différents contextes de vie* », précise Charline Marcos. Les toilettes sèches ne ressemblent donc pas toutes à des cabanes au fond des jardins, et des brevets sont déposés sur des modèles qui ne fonctionnent pas avec des copeaux de bois en guise de litière. Quelques expériences sont déjà menées pour tester la généralisation du recyclage de nos déjections. C'est le cas pour l'urine dans certains quartiers en Suède, la Hollande et l'Allemagne travaillent aussi sur des techniques de récupération sous vide des matières fécales ou en compostage en pied d'immeuble.

« *Il faut changer le paradigme de l'assainissement* », propose également Fabien Esculier, biogéochimiste à l'École des Ponts. Après avoir été responsable du service police de l'eau de la Seine à la direction régionale Ile-de-France du Ministère de l'Écologie, il travaille aujourd'hui sur le projet de recherche Ocap (Optimisation des cycles carbonés, azotes et phosphore en ville), lié au Grand Paris. « *L'objectif est de savoir si on peut envisager que les nouvelles constructions du Grand Paris soient gérées dans ce nouveau paradigme, c'est-à-dire que les toilettes ne seraient plus mélangées au reste des eaux usées pour valoriser l'urine et les matières fécales.* » C'était déjà son sujet de fin d'études en 2007 et on l'avait un peu pris pour un doux rêveur. « *Il y a eu un revirement, les gens ont compris qu'il fallait passer à une économie réellement circulaire.* » Dans ce cas, la solution qui apparaît la plus adaptée est de ne collecter que l'urine. « *Si vous prenez une journée de pipi et de caca, que vous enlevez toute l'eau et mettez le résidu sec sur une balance, elle est deux fois plus lourde côté urine. La plupart des ressources sont donc dans l'urine, et dans certaines conditions, il peut être plus facile ou plus intéressant de ne récupérer qu'elle. Le problème principal*

« **DANS L'IMAGINAIRE DES GENS, ELLES SONT TOUJOURS EN BOIS, IL FAUT JETER DE LA SCIURE ET VIDER LE SEAU SUR UN TAS DE COMPOST QUAND IL EST PLEIN. MAIS CE N'EST QU'UN MODÈLE PARMI D'AUTRES.** »

*pour la qualité de l'eau c'est l'azote et 90 % de l'azote que l'on rejette est dans l'urine. Même si on ne traite qu'une partie du problème, avec par exemple des urinoirs secs masculins dont on collecterait l'urine, on a déjà résolu 90 % du problème azote sur ce flux-là. »*

### DES PROJETS PILOTES

La transformation des polluants en ressources devient vitale pour Paris, et même indispensable en cas de réalisation du Grand Paris, qui planifie l'augmentation de la population. Pour tenter d'en analyser les conséquences, des groupes de travail se sont penchés sur diverses problématiques, comme l'approvisionnement énergétique, les déchets, etc. Celui dédié à l'assainissement a conclu à l'impossibilité technique de traiter un volume d'eau plus important avec le modèle actuel du tout-à-l'égout sans altérer irrémédiablement la qualité de la Seine. *« C'est un petit fleuve pour énormément d'habitants. On a beau traiter les effluents à hauteur de 90 %, ça ne suffit déjà pas. Cela ne s'arrangera pas, d'autant qu'avec le réchauffement climatique on prévoit 30 % de débit en moins à l'horizon 2050. On va donc perdre 30 % de dilution de pollution et rajouter 20 % de polluants à traiter. Nous sommes dans une impasse »,* alerte Fabien Esculier qui faisait partie du groupe.

Dans la pratique, la solution envisagée est l'intégration de toilettes à séparation dans les nouvelles constructions. Des toilettes semi-sèches, en quelque sorte. Les urines seraient dirigées vers des cuves de récupération, tandis que les fèces continueraient d'être évacuées dans les égouts jusqu'aux stations d'épuration, avec une chasse plus petite. *« Comme cela se pratique en Suède depuis plus de 20 ans, un agriculteur ou une entreprise passerait pour récupérer l'urine, la stocker et l'épandre telle quelle, comme on pourrait épandre du lisier porcin. On peut aussi appliquer un procédé pour faciliter le transport ou l'application sur les champs ».* Avec des bactéries, on peut transformer l'ammoniac en nitrates. Cette nitrification permet de désodoriser le liquide et de le concentrer par distillation jusqu'à obtenir 30 litres d'engrais puissants pour 1.000 litres d'urine. L'École des Ponts intègre déjà un projet pilote de collecte sélective des urines de même que le bâtiment d'exploitation de la station d'épuration d'Achères en cours de construction et qui accueillera 300 personnes. Des aéroports ont également été contactés pour tester le procédé, sans réponse positive pour l'instant. Le projet semble avancer plus vite pour les constructions prévues au plateau de Saclay, où il est envisagé d'urbaniser 350 ha de terres agricoles parmi les plus riches du pays.

*Les toilettes à séparation permettent de ne pas perdre l'urine dans les eaux usées (à condition que tout le monde soit assis), mais de les récupérer pour les réutiliser en engrais après traitement. Les selles suivent quant à elles le système conventionnel d'évacuation en actionnant la chasse d'eau.*



Toutes ces questions sont encore nouvelles et les toilettes sèches peuvent susciter quelques réticences. *« Introduire une nouveauté se heurte à des difficultés à tous les niveaux. C'est un sujet sur lequel il y a un verrouillage socio-technique autour de la chasse d'eau et des stations d'épuration. Que ce soit économiquement, en termes de compétences, de réglementation ou d'habitude des usagers, tout le monde fait appel à cette solution »,* dit Fabien Esculier. Florent Brun décèle *« deux types de culture : les fécoprophes et les fécoploiles, ceux que ça ne dérange pas. Cela dépend de chacun, mais en France, on est plutôt fécoprophes. »* Pour Charline Marcos, *« culturellement, les matières fécales sont le déchet ultime, moins on le voit, mieux on se porte. J'ai bossé l'année dernière dans une association à Toulouse qui faisait la promotion du compostage de résidus de cuisine. J'ai pu constater que même avec ces déchets là, qui ne sont que des épiluchures, il y a la peur des rats, des mouches, le fait que les voisins ne fassent pas comme on aimerait. »*

L'aspect *« acception sociale »* est un paramètre important à prendre en compte pour la généralisation d'un tel système, surtout en ville où se concentre l'essentiel de la population. La séparation des urines peut donc être une bonne solution pour les zones urbaines, et cela ne changerait pas grand-chose pour l'utilisateur. De plus, la récolte des matières fécales est contraignante en ville, de par la configuration et la densité des habi-



tats. Mais pour certains, le principe de séparation de l'urine et des matières fécales ne serait pas une bonne solution, car les deux sont indispensables pour faire un bon compost. Charline Marcos partage cet avis, mais est moins dogmatique. « *Quand je présente les toilettes à séparation, certaines personnes qui ne connaissent pas les toilettes sèches peuvent potentiellement trouver ça intéressant. Je trouve que c'est un premier pas, ce serait dommage de leur dire que ce n'est pas bien et qu'ils feraient mieux de faire un compost. Les toilettes à séparation sont intéressantes dans la mesure où elles réduisent le volume de matière à manipuler, mais je reste persuadée qu'il faut composter. Envoyer les urines par un tuyau directement sur un tas de compost est possible et facile à faire en assainissement non collectif.* »

## STOCKER POUR ASSAINIR

Les toilettes sèches représentent donc une alternative efficace et écologique, qui nous conduirait à concevoir l'assainissement selon un cercle vertueux. Il faut tout de même veiller à l'aspect sanitaire, qui pourrait représenter un risque si les choses sont mal faites. Mais il reste limité, ce que les premiers résultats des études menées avec l'Ademe ont tendance à prouver, notamment celle qui concerne les litières des toilettes sèches événementielles. Les germes se développent surtout dans un milieu aquatique, le processus du compostage permet de les éliminer. Pour l'urine, il n'y a presque pas de problème. Quand elle n'est pas mélangée aux matières fécales, elle ne possède pas beaucoup d'agents pathogènes et il suffit de la stocker entre un et six mois pour l'hygiéniser complètement.

Dans le cadre d'un compost, le processus est plus long, deux ans sont souvent préconisés, même si la durée peut être réduite avec une bonne connaissance des paramètres à prendre en compte. Une fois cette crainte dissipée, que les matières soient récoltées pour un compost ou séparées pour suivre un procédé techniquement plus complexe, il s'agit toujours de se rapprocher de l'une des lois de la nature qu'il serait urgent de respecter. Ce que l'on mange se trouve dans les champs, une partie de notre nourriture est rejetée sous forme d'excréments et ces derniers doivent d'une manière ou d'une autre retourner à la terre pour nourrir les plantes en retour. Les toilettes sèches sont l'interface qui permettrait de respecter ce cycle, dont les bénéfices apparaissent de plus en plus clairs. À bon chieur, bon recycleur !

**Guillaume**

## LE B.A.-BA DES TOILETTES SÈCHES À LA MAISON

- Les toilettes sèches nécessitent quelques opérations d'entretien, dont les principales sont la vidange et l'entretien du compost.
- Le principe est à peu près le même que pour un compostage des déchets verts ou de cuisine, mais il faut en plus veiller à l'élimination des bactéries fécales. Cela ne pose pas de risque sanitaire supplémentaire si des conseils de bon sens sont suivis. Un compostage réussi assure à la fois une hygiénisation des matières et leur transformation en amendement de qualité pour le sol. Plusieurs paramètres vont jouer sur l'élimination des agents pathogènes, dont la température, l'acidité, le temps de compostage, etc. On préconise souvent un stockage de deux ans après le dernier apport de matières fraîches pour détruire la plupart des bactéries.
- Il est recommandé de faire son compost directement au contact du sol pour favoriser le travail des micro-organismes présents sur les premiers centimètres du sol. Mais si votre sol n'est pas suffisamment imperméable, privilégiez le compostage sur une dalle bétonnée ou dans un bac hermétique pour éviter les pollutions des eaux souterraines. Placer le compost sous un arbre limitera les grosses chaleurs et les risques de dessèchement. Il est aussi préférable de couvrir les bacs de compostage pour le protéger des intempéries.
- Dans le cas de toilettes sèches à litières, les plus utilisées, on incorpore généralement de la sciure ou des copeaux de bois à chaque passage, ce qui absorbe l'humidité et supprime les odeurs (préférez le feuillus aux résineux

pour la qualité du compost). On peut aussi ajouter une matière plus riche en cellulose, comme des feuilles ou de l'herbe pour réduire le temps de compostage. Un excès de sciure conduit à un compost trop riche en carbone. Le compost peut alors être trop sec, et il faudra veiller à l'arroser. Une autre possibilité est d'y incorporer des déchets de cuisine ou de jardins, qui peuvent, eux, être trop riche en azote.

- Un bon compost est un compost qui respire, il faut donc le mélanger pour l'aérer. On peut également apporter des matières grossières comme des brindilles, de la paille, ou encore des feuilles mortes. C'est aussi efficace pour stopper les mauvaises odeurs qu'un compost trop humide peut dégager. L'idéal est de fonctionner avec trois composteurs. Lorsque le premier est plein, transférez le tout dans le deuxième en arrêtant d'y apporter des matières fraîches. Quand le premier bac est à nouveau plein, il faut transférer le 2 au 3, qui peut alors être utilisé au sol. Si un brassage régulier est opéré, on peut éviter le transfert et laisser mûrir le compost pendant deux ans, pendant qu'on en remplit un autre.

- Le résultat d'un bon compost est homogène, de couleur brun foncé, avec une odeur de sous-bois. Il peut être enfoui dans la couche superficielle du sol en automne et recouvert de paillage. Si l'on est sûr de soi, on peut l'utiliser dans le potager. Sinon, on peut le réserver à des productions consommées cuites, ou bien aux arbres ou aux fleurs.

**Pour en savoir plus :** [http://www.toilettesdu-monde.org/\\_data/file/guide-compostage-RAE.pdf](http://www.toilettesdu-monde.org/_data/file/guide-compostage-RAE.pdf)



# GINK'OOOP

## FAIRE SES COURSES ET SES COMMISSIONS



**Gink'oop est une coopérative créée autour de la location de toilettes sèches lors d'événements. L'idée a mûri en même temps que le festival des Vers Solidaires, qui dispose cette année de plus de vingt cabines et d'urinoirs. Cette activité a également permis l'autofinancement d'une épicerie et l'installation de boulangers.**

**A**ux heures de pointe, la file patiente à proximité d'un big bag de copeaux, chacun attend son tour pour remplir un petit godet et se diriger vers l'une des douze cabines disponibles. Ceux qui le peuvent se pressent aux urinoirs. Ce coin toilettes, plutôt agréable et apprécié, est le plus important du festival des Vers Solidaires à Saint-Gobain dans l'Aisne. En quelques années, le public s'est familiarisé avec les toilettes sèches et les réticences sont rares. Faire ses besoins dans un seau puis les recouvrir de sciure est une pratique de plus en plus courante lors d'événements ponctuels, où la solution par chasse d'eau n'est pas possible et celle des w.c. chimiques plutôt repoussante. Depuis la première édition en 2009, le groupe d'amis organisateurs des Vers Solidaires avait le souci d'offrir des toilettes écologiques et soignées. « *On avait besoin de toilettes sèches, on a fait appel à une boîte, les Copeaux d'abord. L'année suivante, on a construit des cabines avec notre association et on a vu qu'on pouvait développer une activité écono-*

*mique autour des toilettes sèches* », résume Fabien, l'un des trois cofondateurs de Gink'oop.

### DANS LE RESPECT DE L'HOMME ET DE L'ENVIRONNEMENT

La première activité de Gink'oop repose sur la fabrication et la location de cabines de toilettes temporaires. Ils satisfont les besoins de concerts, fêtes, festivals, mariages, brocantes, chantiers, etc. Ils vendent aussi, plus rarement, quelques cabines pour des installations fixes. Pour les fondateurs de Gink'oop, qui se définissent comme des défenseurs du respect de l'Homme et de l'environnement, développer les toilettes sèches était une manière d'agir en accord avec leurs idéaux. « *On a pu transposer nos idées, notre militantisme au travers du travail, c'est assez chouette* », se réjouit Fabien. La petite entreprise devient l'un des acteurs pionniers d'une voie d'avenir : l'assainissement écologique et le recy-

clage du fumier humain en fertilisant. Avec les bénéfices dégagés par cette spécialité encore rare, la coopérative a pu financer d'autres activités, comme l'ouverture d'une boulangerie en 2013, L'arbre à pain, et une épicerie bio inaugurée l'année suivante dans l'ancienne maison de la presse de Saint-Gobain. Des services qui s'inscrivent eux aussi dans une démarche écologique, et une volonté de maîtriser localement la chaîne alimentaire. La coopérative emploie aujourd'hui l'équivalent de six personnes à temps plein, dont quatre boulangers et deux personnes à l'épicerie.

Les bienfaits écologiques et la réputation de propreté dont jouissent les toilettes sèches auprès des festivaliers sont de précieux atouts, surtout face aux w.c. chimiques. « *J'ai beaucoup de mauvais souvenirs dans les festivals, les toilettes sont sales au bout de deux heures. J'appréhendais un peu avec la petite, mais j'étais contente de voir que c'était ça, je trouve que c'est plus hygiénique* », témoigne une mère soulagée. Elle et sa fille n'auront pas manqué de se laver les mains avec la solution de vinaigre et d'huiles essentielles laissée à disposition. Si ces toilettes sont plus propres et plus agréables que leurs équivalents chimiques, c'est aussi parce qu'une présence humaine accompagne le service. L'équipe chargée des sanitaires est disponible pour prodiguer quelques conseils d'utilisation et expliquer le principe et l'intérêt environnemental des toilettes sèches. Elle assure aussi les tâches de maintenance, pas toujours réjouissantes.

Derrière les cabines, Clément vide un seau plein de déjections, d'urine et de sciure dans un plus grand conteneur, « *tous les bénévoles ne veulent pas le faire !* ». C'est le responsable toilettes sur le festival, il coordonne les huit bénévoles, fait le tour des sites pour nettoyer, remet du papier, etc. La gestion des toilettes d'un événement qui rassemble presque une dizaine de milliers de personnes n'est pas une petite affaire. Il faut veiller sur 22 cabines et quatre urinoirs, pour lesquels il ne faut pas oublier d'actionner la pompe reliée à la cuve tampon pour renvoyer le liquide dans une autre. « *Sur le festival, il y a deux gros sites, ici avec onze cabines plus une accessible aux handicapés et cinq qui sont au camping, avec aussi un urinoir. Il y*

*a d'autres espaces plus petits pour les bénévoles ou pour la restauration* », précise Clément qui constate que, dans l'ensemble, les festivaliers sont assez propres, sûrement séduits par l'entretien régulier et l'esthétique de ces toilettes en bois qui incitent à laisser les lieux dans un état convenable.

## UN DÉCHET OU UNE RESSOURCE ?

Les toilettes sèches du festival auront permis de récolter cette année 2 à 3 m<sup>3</sup> d'urine et 4 tonnes de litière. Les récupérer procure un double avantage : elles ne seront pas à traiter dans le circuit classique de l'assainissement et serviront d'amendement au sol. Un camion-citerne viendra pomper l'urine qui, après une phase de repos de six mois, sera épandue comme engrais dans un champ où elle libérera azote et phosphore. Quand à la litière, elle sera déposée sur une plateforme de déchets verts pour être compostée pendant une année. « *On travaille avec plusieurs composteurs qu'on paie 70 € la tonne, transport compris. C'est un sacré budget, mais c'est un avantage pour la litière des toilettes sèches événementielles, qui peut être plus chargée en produits stupéfiants et résidus médicamenteux que celle d'un particulier* », souligne Fabien. Dans une plateforme de déchets verts, cette matière se mélange aux autres, ce qui réduit la concentration de traces médicamenteuses, que même une station d'épuration ne saurait éliminer. Gink'oop est d'ailleurs partenaire, avec quelques autres structures, d'une

étude scientifique menée avec l'Ademe pour mieux connaître l'impact et la composition d'un compost de toilettes sèches événementielles. La coopérative fournit régulièrement des échantillons de litière en début et en cours de compostage afin qu'ils soient analysés (voir article p.41). Les premiers résultats indiquent une concentration infime de traces chimiques.

Malgré l'essor et l'intérêt certain des toilettes sèches, cette activité ne rentre encore pas tout à fait dans les cases administratives. Sans directives claires, les déjections humaines ne sont pas toujours considérées comme un déchet, une condition indispensable pour pouvoir rejoindre une plateforme de traitement. « *Un composteur ne nous accepte plus, il a consulté la DREAL, qui lui a indiqué que c'est une matière qui ne peut pas être acceptée. Mais ça dépend des départements, il n'y a pas d'unité* », regrette Fabien. Afin de favoriser un recyclage local, ils attendent quelques informations légales avant de travailler avec un agriculteur de Saint-Gobain, qui prêterait une parcelle pour le compostage et serait prêt à utiliser la matière. « *On pourrait boucler la boucle* », se réjouit déjà Fabien, pour qui « *l'objectif est de rendre la matière à la terre et d'enrichir le sol, réussir à faire un compost de bonne qualité avec un meilleur système d'assainissement.* »

**Guillaume**

*Clément, salarié de Gink'oop, brasse la litière des toilettes sèches du festival des Vers Solidaires. Les quatre tonnes récupérées partiront ensuite chez un composteur.*





# QUARTIERS SOUS SURVEILLANCE

Depuis quelques années, le dispositif Voisins Vigilants s'affiche un peu partout. Ce réseau « d'entraide et de convivialité entre voisins » est mis en avant par des communes partenaires pour réduire les cambriolages. Mais son efficacité est contestée et derrière les panneaux se posent les questions de l'instrumentalisation de la peur et de la méfiance généralisée.



C'est une petite bourgade tranquille comme tant d'autres. Saint-Cyr, dans la Vienne, à une vingtaine de kilomètres de Poitiers, compte 1.098 habitants. Une commune "dortoir", dont la population est surtout composée de familles installées là pour la proximité avec les deux grandes villes du département, Poitiers et Châtellerauld, où travaillent la plupart des habitants.

Dans cette commune calme, plusieurs lotissements ont vu fleurir en un an des panneaux imposants – et inquiétants. L'œil grand ouvert, sur fond jaune, surmonté de la mention « *Voisins Vigilants* », ne laisse pas indifférent. Le visuel, sorti tout droit du roman 1984 de George Orwell, s'affiche depuis plusieurs années un peu partout en France. Il n'est pas rare de le voir également à l'entrée des villes, parfois complété de cette mise en garde : « *Si je n'alerte pas la police, mon voisin le fera* »...

En plus de ces panneaux, des dizaines de boîtes aux lettres sont ornées d'un autocollant similaire, signalant la présence dans la maison d'un voisin vigilant. Dans les lotissements de la Tour, des Clouzons et de la Minguètrie, une quarantaine de foyers font partie de la communauté Voisins Vigilants. La maison de Mickael Geoffroy et de sa famille a été cambriolée en 2013. « *Il y avait déjà eu d'autres cambriolages avant, les deux maisons à côté de la mienne par exemple. Les gens en ont eu ras-le-bol et ont décidé de faire partie du réseau Voisins Vigilants* ». Lui aussi, même s'il n'a pas affiché l'autocollant, pensant « *que ça n'aurait pas vraiment d'effet dissuasif sur les cambrioleurs* ». Presque tous ses proches voisins adhèrent au réseau, ce qui semble les rassurer.. « *Si une personne remarque quelque chose d'anormal, elle envoie un SMS à la communauté des voisins vigilants. Parmi eux, un voisin référent est chargé de vérifier si l'information est vraie et contacte ensuite la gendarmerie si*

*nécessaire. À aucun moment, les voisins n'interviennent, ce n'est pas à eux de le faire », explique Christian Roux, le maire divers droite de Saint-Cyr.*

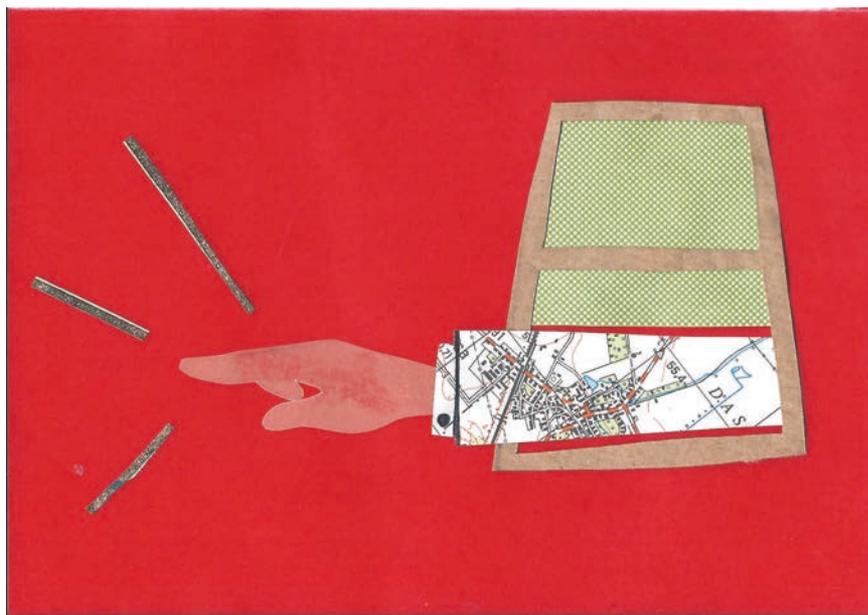
Suite à la mise en place de Voisins Vigilants dans le lotissement de la Tour à Saint-Cyr en 2013, la zone est passée de cinq cambriolages par an à aucun. Mais l'accalmie n'a pas duré. *« Rien que pour 2016, on en a déjà eu trois sur ce site. Donc je ne suis pas complètement certain qu'il y ait une corrélation entre Voisins Vigilants et la baisse des cambriolages », avoue le maire. De plus, « certains crient au loup à chaque fois, reconnaît Mickael Geoffroy. On reçoit certaines informations pour tout et n'importe quoi, parfois seulement pour signaler un passant à l'air louche qui s'avère être un riverain ».*

Pour lancer le dispositif dans son quartier, il suffit de s'inscrire sur le site des Voisins Vigilants, qui envoie alors gratuitement un kit comprenant des livrets et des autocollants à distribuer pour créer une communauté. Le voisin initiateur est alors appelé « référent » et sera l'élément central de Voisins Vigilants. C'est lui qui validera les adhésions et vérifiera les alertes lancées par les autres habitants. Voisins Vigilants revendique aujourd'hui 200.000 foyers inscrits en France, ceux qui arborent l'autocollant jaune. Mais tous ne sont pas actifs. *« On considère qu'une communauté est active quand elle regroupe au moins dix foyers, et qu'elle poste au moins un contenu par mois lu par la communauté », précise Thierry Chicha, le fondateur de Voisins Vigilants. L'entreprise estime à 2.000 le nombre de quartiers en France qui possèdent des communautés de voisins vigilants, pour un total de 50.000 foyers vraiment actifs.*

Comme c'est le cas à Saint-Cyr, les mairies peuvent valider le principe en signant avec la Préfecture et la Gendarmerie une convention de Participation Citoyenne. Ce texte, encouragé par une circulaire du ministère de l'intérieur de 2011, crée un partenariat privilégié entre la mairie et les pouvoirs publics, afin d'accélérer l'intervention des forces de l'ordre en cas d'événement. *« Si la gendarmerie est sur une autre affaire au moment où on l'appelle, on sera favorisés », explique Christian Roux. La « Participation citoyenne » encadre l'articulation entre forces de l'ordre, municipalité et préfecture, en complémentarité des Voisins Vigilants. Si la convention Participation Citoyenne est directement supervisée par l'État, le concept de Voisins Vigilants relève d'une initiative privée. Les panneaux Voisins Vigilants plantés sur la voie publique ont été achetés par la municipalité environ 100 € à l'entreprise Voisins Vigilants, basée à Vitrolles, dans les Bouches-du-Rhône.*

## VOISINS VIGILANTS, UNE SOCIÉTÉ PRIVÉE

Le dispositif s'inspire directement du concept anglo-saxon Neighborhood Watch, mis en place aux États-Unis dans les années 1970, puis au Royaume-Uni en 1982. En France, le principe a été lancé en 2002 sous forme d'initiative citoyenne dans les Alpes-Maritimes, de manière bénévole, selon Thierry Chicha. *« Au début c'était juste une chaîne d'entraide entre voisins, on se prevenait quand on partait en vacances, etc. Puis ça a fait boule de neige, dans le sud-est, notamment en Paca. En 2012, on a profité des outils web pour faciliter la communication entre les utilisateurs ». En 2014, l'association Voisins Vigilants devient une SARL. Elle compte aujourd'hui une quinzaine de salariés. « Il nous a fallu des moyens, car on ne demande rien mais on propose un service qui a un coût important, pour créer la signalétique, etc ». Thierry Chicha et Sébastien Arabasz, son associé, font alors appel à des investisseurs.*



En plus du concept de Voisins Vigilants pour les particuliers, l'entreprise permet aux communes qui souhaitent aller plus loin que le simple achat de panneaux de devenir « *Mairies Vigilantes* ». Pour cela, elles doivent payer un abonnement à la société d'en moyenne 1.000 euros par an. « *Le tarif dépend de la taille de la commune, de 250 euros pour un petit village à 13.000 euros pour des villes comme Perpignan (Pyrénées-Orientales) ou Colombes (Hauts-de-Seine)* », explique Thierry Chicha. Pour le dirigeant, cela permet à la mairie « *d'envoyer des informations locales, comme des vagues de cambriolages, d'indiquer des routes fermées, des réverbères en panne, directement aux administrés, sans qu'ils aient besoin d'aller sur le site de la mairie* ». Le site compte aujourd'hui 350 « *Mairies vigilantes* » à travers la France.

Il compte aussi nombre de détracteurs. Alors que le site des Voisins Vigilants vante une diminution des vols de 40 % grâce au dispositif, la réalité est un peu différente puisque le chiffre est tiré d'une circulaire du ministère de l'Intérieur en date de 2011<sup>1</sup> faisant état d'une « *baisse de 20 à 40 % des cambriolages constatés* », dans « *certaines communes de la Drôme* », rappelle la Ligue des Droits de l'Homme.

Au-delà de son efficacité, les critiques portent également sur sa propension à instrumentaliser la peur, encourager la délation et la création de milices privées. Faux procès, rétorque son dirigeant. « *Les gens ont peur, c'est vrai, mais ce n'est pas Voisins Vigilants qui créé la peur, il ne faut pas confondre le remède et le mal... On pose juste un outil de communication pour développer l'entraide, la bienveillance. Ces valeurs existaient avant, nous on recrée ça et c'est gratuit pour les particuliers. On ne développe pas une psychose sur notre site, autour du nombre de cambriolages, ni du fait que, selon les chiffres dont on dispose, sept Français sur dix vont se faire cambrioler...* » Pourtant, cet été sur Twitter, en plein mois d'août, Voisins Vigilants a relayé une campagne de prévention avec ce message : « *67 % des Français ont peur d'être cambriolés pendant leurs vacances !* »...

Pour contrer l'idée que son site entretient un sentiment de méfiance, le fondateur de Voisins Vigilants met en avant un autre argument : faire également du dispositif un réseau social de voisinage. Le site fait ainsi la promotion de la solidarité et la bienveillance entre voisins. « *Sur la "gazette", les gens postent des messages pour demander de l'aide, organiser un événement, publier des petites annonces...* ». Une sorte de Facebook de quartier, mais avec la sécurité comme porte d'entrée.

## RECRÉER DU COMMUN

Favoriser l'entraide, le partage, la solidarité, c'est justement l'objectif de l'association Vivre Aubagne Autrement, à l'origine du dispositif Voisins et Solidaires. Une initiative en forme de pied de nez au concept Voisins Vigilants, qui est arrivé à Aubagne (Bouches-du-Rhône) en même temps que la droite au pouvoir. Le slogan laisse d'ailleurs peu de place au doute : « *Soyons vigilants à être solidaires !* ». Frédéric Serves, président de l'association Vivre Aubagne Autrement, revient sur la genèse du mouvement : « *En 2014, des panneaux Voisins Vigilants ont été installés à plusieurs endroits de la ville. On a voulu proposer quelque chose de différent, s'aider les uns les*



autres. Notre but était d'apporter de l'utopie collective ».

L'association a vu le jour autour d'une charte que tout nouveau membre doit signer. Parmi les engagements à respecter : « *Être attentif à mes voisins et solidaire avec eux sans aucune discrimination* », « *Favoriser le mieux-être collectif avant le bien-être individuel* »... Une soixantaine de personnes l'ont signée, essentiellement sur Aubagne mais aussi dans le Tarn-et-Garonne et en Bretagne. Même si l'initiative balbutie encore, « *quelques activités, quelques coups de main de temps en temps* », l'association de citoyens ne veut pas laisser le champ libre à Voisins Vigilants. « *Quand je vois un autocollant Voisins Vigilants, j'ai les poils qui se hérissent, une envie de m'éloigner du quartier, lâche-t-il. Il y a un rapport direct à la police, et cela amène évidemment à de la suspicion, voire de la délation* ». De plus, lancer l'alerte en cas d'intrusion chez des voisins relève du civisme élémentaire : « *C'est du bon sens d'empêcher un cambriolage, ça fait partie de la citoyenneté, pas besoin de Voisins Vigilants pour ça !* ».

Recréer du collectif, du commun, sans en passer par la légitimation de la peur de l'autre, c'est l'objectif de ceux qui s'opposent à Voisins Vigilants. « *Ça commence dans le quartier, puis on se retrouve avec des caméras dans les écoles et en centre-ville. Tous les espaces collectifs sont désormais soumis à cet œil symbolique...* », regrette Frédéric Serves.

**Texte : Clément Barraud  
Dessins : Stouff**

<sup>1</sup>[http://www.voisinsvigilants.org/download/index/doc/circulaire\\_du\\_ministere\\_de\\_l\\_interieur\\_participation\\_citoyenne](http://www.voisinsvigilants.org/download/index/doc/circulaire_du_ministere_de_l_interieur_participation_citoyenne)



**ACHETER PLUSIEURS NUMEROS** à un tarif préférentiel pour les distribuer autour de vous.



**NOUS PROPOSER DE NOUVEAUX POINTS DE VENTE**, vous habitez une région où Lutopik n'est pas encore disponible, vous connaissez une librairie, une épicerie, un petit café, etc. où nos revues seraient les bienvenues, dites-le nous et on les contactera.



**EN PARLER AUTOUR DE VOUS**, faire tourner vos exemplaires, partager nos articles sur Internet, nous suivre sur les réseaux sociaux, etc.



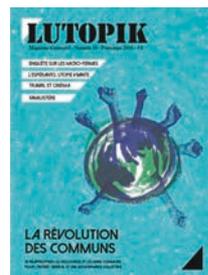
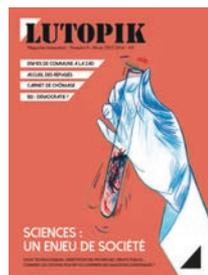
**TENIR UN STAND LUTOPIK** lors d'une manifestation près de chez vous (salon, foire, marché, festival...) : on vous enverra alors un paquet de magazines, quelques bulletins d'abonnement et des plaquettes du journal.

**NOS POINTS DE VENTE**

Voici la liste par département de nos points de vente (MP=Maison de la presse).

01- Bourg-en-Bresse: MP 02- Laon : MP 03- Moulins: MP 04-Forcalquier: Jojoba 09- Foix: Majuscule, Saint-Girons : A la Lettre, La Mousson 13- Martigues : MP, Marseille: Transit 15- Aurillac: Point Virgule 17- La Rochelle: MP 20- Ajaccio: La Marge 21- Dijon: Grangier, Black Market 22- Trégastel: MP 25- Audincourt: Les papiers bavards Besançon: MP, Les Sandales d'Empédocle, l'Autodidacte, l'Intranquille Clerval : Tabac Pontarlier: La Tisanerie, Librairie Rousseau, Serre-les-Sapins: Croc'Nature, La-bergement-St-Marie: tabac presse Miserey-Salines: Biocoop Valdahon: Super U 26-Die: Mosaïque, Hauterives: Baz'Art des mots Valence: Notre temps 29- Châteaulin : MP, Le Guivinec: MP 31- Toulouse: TerraNova 33- Bordeaux : La machine à lire 35- Rennes: MP Le Colombier, Forum du Livre, la Cour des miracles 37- Tours: La boîte à Livres 38- Grenoble : Antigone, La dérive, Vienne: Lucioles 39- Champagnole : MP, Dole: La Civette, Mouchard: MP, Lons-Le-Saunier: Guivelle, Poligny: Librairie Polinoise 41- Blois: Labbé 42- Montbrison: Plein Ciel 44- Nantes: Vent d'Ouest Clisson: Le Vers libre 45 - Gien: Au fil des Mots 49- Angers: La Marge 52- Langres: MP 56- Aугan: Le Champ Commun 54- Nancy: L'autre rive 58- Nevers : MP 59- Lille: Le Bateau livre 62- Ba-paume: MP 63- Clermont-Ferrand: Scop Les Volcans Billom: Il était une fois Domaize : le Demezous 64- Hendaye Plage: MP 67- Strasbourg: Quai des Brumes 69- Lyon: Le Bal des Ardents, Passages, La Gryffe, Villefranche-sur-Saône: Librairie des Marais, Le Bois d'Oingt: Cassiopée 72- Le Mans: Doucet 73- Chambéry: JJ. Rousseau 75- Paris: Publico, Les Guetteurs de Vent, Quilombo, Librairie, L'Humeur vagabonde, Presse à livres, l'Atelier, Le Monte en l'air 80- Amiens:MP 85- Les Sables d'Olonne: MP 86: Poitiers: La Belle aventure 87- Limoges: Page et Plume

**ANCIENS NUMEROS DISPONIBLES SUR NOTRE SITE : LUTOPIK.COM**



Pour tout renseignement : [contact@lutopik.com](mailto:contact@lutopik.com)





Émilie  
SETO