

# Premier rendu des comités ruralités

Constats et propositions pour nos ruralités

Juin 2023



**“La ruralité n’est pas un bloc homogène : l’État  
doit s’adapter à ses spécificités”**

Joël Giraud, ancien secrétaire d’État chargé de la Ruralité

DÉPUTÉ **JCRAUX**  
*des ruralités actives*

6<sup>ème</sup> circonscription de LOIRE-ATLANTIQUE

# Sommaire

## Préambule

1-2

Mot de Jean-Claude Raux  
Présentation des Comités ruralités  
Méthodologie de travail

## Services publics

3-4

Des services publics constamment détricotés  
Des personnes physiques derrière les guichets

## Transports et mobilités

4-7

L'importance de la voiture en quelques chiffres  
Comment se déplacer avec moins de voitures en pensant une alternative écologique accessible et désirable ?  
Penser à l'échelle des bassins de mobilités  
Comment rendre les alternatives à l'« autosolisme » désirables ?

## Chasse

7-8

Organisation des battues au gros gibier  
La chasse à courre

## Les générations

9-11

La petite enfance  
Grand âge

- Bien vieillir en milieu rural
- Quels sont les freins au maintien des seniors dans les communes rurales ?

## Rééquilibrer les relations villes-campagnes

12-14

Une asymétrie qui nécessite d'être refondée dans des espaces de dialogue  
La coopération villes-campagnes au service de la transition écologique

## Fiche résumée des 28 propositions

15-16

# Préambule

## Le mot de Jean-Claude Raux

Nous vivons en milieu rural et c'est une fierté.

Cela évoque le titre d'un ouvrage de Valérie Jousseume, « Plouc Pride » : un clin d'oeil et un espoir de la participation de la ruralité à l'invention du « nouveau monde ». Et il convient de dire que la ruralité est diverse, héritage mais aussi avenir.

Qu'on y ait passé sa vie ou qu'on y débarque, elle peut être facile à vivre ou source de complications, elle peut attirer ou faire peur...



Mais on y trouve l'envie d'échanger, de proposer, de se montrer actif-ve. Et c'était bien le but de ces comités thématiques, au rythme court mais intense, que de proposer à des habitant-es de la circo de se pencher sur des questions qui les, qui nous concernent et d'en faire des propositions concrètes. Nous pouvons être fier-es de leur travail que je vous laisse découvrir !"

## Présentation des comités ruralités

Dès l'annonce de sa candidature, Jean-Claude Raux a choisi comme axe les « Ruralités actives ». Ce gimmick a vocation à rappeler tout à la fois, la nature de la circonscription, son hétérogénéité dans les usages, la fierté d'habiter un territoire rural mais aussi les craintes et sentiments de relégation sociale qui le traversent.

Les rendez-vous et sollicitations des citoyen-nes, les rencontres avec les élu-es ou les échanges avec les associations ont renforcé cette intuition initiale ; nos territoires méritent un traitement spécifique de la part du législateur pour que son développement ne soit pas conditionné au seul fait économique d'une métropole. Les dernières annonces du gouvernement dans le cadre du plan ruralité interrogent et appellent des contre-propositions.

Ce document non exhaustif est appelé à être complété dans les mois prochains par de nouvelles thématiques telles que l'agriculture ou la jeunesse. Les propositions de ce document feront l'objet de discussions plus larges lors des assises des ruralités écologistes à Die dans la Drôme en octobre. L'objectif est de rédiger une proposition de loi pour un développement plus harmonieux des territoires ruraux.

## Méthodologie de travail

Ce travail se voulait participatif, Monsieur le député souhaitant engager un contrat de mandature avec ses administré-es.

Des groupes de travail thématiques se sont mis en place en avril pour aborder trois thématiques ; les transports et mobilités, les générations (la petite enfance et le grand âge, la jeunesse n'a pu être traitée faute de temps), et les échanges ville-campagne. Ces thèmes ont été en partie choisis et validés par les citoyen·nes volontaires pour participer à cet exercice.

On regrettera le timing assez reserré dû à une activité très riche en cette première année de mandat ainsi que la difficulté à toucher l'ensemble des administré-es d'une circonscription aussi vaste. Ce sont autant de pistes d'amélioration pour les futurs travaux participatifs des années à venir.

Ce travail est complété par les rencontres et échanges ayant eu lieu avec les associations, syndicats et collectifs lors de rendez vous en circonscription. C'est le cas par exemple des questions liées à la chasse ou aux services publics.



# Services publics

## Des services publics constamment détricotés

Les sentiments d'abandon et de déclassement se propagent dans la population, et plus encore chez les ruraux : 60% des ruraux font état d'une dégradation des services publics. Les enseignant-es, les soignant-es, les sapeurs-pompiers ou encore les gendarmes parlent souvent d'une certaine « perte de sens » dans leurs missions. Depuis les années 1980 et le tournant néolibéral, les services publics sont malmenés : « Il faut faire mieux avec moins ». Ainsi, ils sont couramment rationalisés, menacés, audités, rétrogradés voire parfois littéralement détricotés. Sur notre territoire, plusieurs exemples tangibles en témoignent : la fermeture d'agences postales dans de nombreuses communes, la réduction du temps d'ouverture des permanences de gendarmerie ou encore des hôpitaux (doublé de la menace fréquente de leur fermeture).

Le constat est donc limpide : les services publics semblent constamment repoussés toujours plus loin des usagers qui en ont le plus besoin. La mise en place du réseau « France services » est l'une des réponses apportées par le gouvernement. Son objectif est de permettre à chaque citoyen-ne d'accéder aux services publics du quotidien dans un lieu unique (réaliser sa demande de carte grise, remplir sa déclaration de revenus pour les impôts sur internet ou encore effectuer sa demande d'APL). Dans notre circonscription, les guichets « France services » sont implantés à Plessé, Bouvron, Guémené-Penfao, Derval, Nozay, Châteaubriant, Vallons-de-l'Erdre, Riaillé, Loireauxence et Ancenis-Saint-Géréon. Si le guichet unique est une initiative à saluer, ce maillage concerne principalement les communes-centres et demeurent inégalement accessibles aux habitant-es des communes moins peuplées, il est donc nécessaire de les rapprocher encore davantage des usager-es, en imaginant par exemple la mobilité de ces guichets dans l'ensemble des communes de chaque secteur.

## Des personnes physiques derrière des guichets

A la nécessité d'agent-es derrière les guichets, d'interlocuteur-trices au bout du (sans) fil, de vrais accompagnements dans des démarches du quotidien ou plus complexes, le gouvernement répond : dématérialisation du service public !

Si la dématérialisation peut constituer un gain de temps pour certain-es, c'est en réalité une aggravation du non recours aux droits pour une partie de la population (personnes âgées, personnes handicapées, demandeur-euses d'asile, personnes incarcérées...). D'après un rapport du Défenseur des Droits, la numérisation des services publics a complexifié voire même empêché l'accès aux démarches pour 13 millions d'usagers.

22 % de la population française ne dispose ni d'un ordinateur, ni d'une tablette, 15 % n'a pas de connexion Internet à domicile, la fibre est présente dans 30 % dans les zones rurales et de montagne. La dématérialisation des services public renforce les inégalités sociales et ne peut être l'unique solution en ruralité.

## Les propositions - Services publics

1

Rapprocher encore davantage les « France services » des usager·es en proposant des guichets mobiles qui se déplacent dans les différentes communes.

2

Lorsqu'elle met en place un téléservice ou qu'elle recourt à un téléservice, il incombe à l'administration de maintenir ou de proposer un guichet physique pour les usager·es.

## Transports et mobilités

### L'importance de la voiture en quelques chiffres

En Pays-de-la-Loire, les déplacements ont fortement augmenté, principalement à cause de la dynamique démographique et de la poursuite de l'étalement urbain. Par conséquent, la part de la voiture est largement majoritaire et ne recule pas : 80% des Ligérien·nes l'utilisent pour se rendre au travail. Cette part est cependant très différente en fonction des territoires, des distances à parcourir et de la présence ou non de transports collectifs (50% pour les Nantais contre 86% pour les habitants des communes peu denses).

Si la fréquentation des transports collectifs a nettement progressé en quinze ans, les mobilités douces n'ont, elles, pas connu cette évolution sur la période puisque seuls 2,4% des ligérien·nes se rendaient au travail à vélo en 2015, même si ce chiffre tend à augmenter depuis le covid. Face à cette réalité, plusieurs problèmes sont à poser sur ce sujet dans notre territoire rural :

- Le règne de l'« autosolisme ». L'autosolisme désigne le fait de prendre sa voiture seul ;
- Le manque d'offre de transports en commun et d'infrastructures pour les mobilités douces ;
- Le manque de visibilité des offres de mobilités alternatives et la pédagogie à leur égard.

## Comment se déplacer avec moins de voitures en pensant une alternative écologique accessible et durable

- Développer les bus en milieu rural qui relient les communes aux communes-centres mais aussi entre-elles. Typiquement dans la circonscription, cela signifie de structurer un réseau qui permet des trajets vers les communes-centre (Châteaubriant, Ancenis-Saint-Géréon, Redon notamment) et les métropoles (Nantes et Rennes). Aussi, il faudrait renommer les transports scolaires par exemple en « transports intercommunaux » et augmenter les cadencements (comme les métros de surface). Organiser un réseau de manière à ce que les bus desservent les gares selon les horaires de train.
- Développer les trains et les tram-trains : en investissant massivement là où des infrastructures existent. La politique tarifaire doit également être revue pour qu'elle soit accessible et incitative en comparaison à la voiture individuelle.
- Mettre en place un « billet unique » pour un trajet cumulant plusieurs opérateurs : afin de faciliter les réservations et la lisibilité de l'offre et son accessibilité.
- Systématiser la tarification sociale sur l'ensemble des transports en commun

### Les propositions - Mobilités 1/2

3

Développer considérablement les transports en commun.

4

Développer les covoiturage et sa visibilité.

5

Favoriser l'achat et l'entretien des vélos.

6

Développer et sécuriser des infrastructures dédiées au vélo.

7

Développer les dispositifs de transport solidaire.

## Penser à l'échelle des bassins de mobilités

Les « bassins de mobilités » ont été définis par la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités de 2019), il s'agit d'un découpage territorial au sein duquel s'organisent les mobilités quotidiennes. Cette échelle est adaptée pour travailler avec les intercommunalités sur les solutions de mobilité de proximité (transport à la demande, covoiturage, vélos, mobilités solidaires, navettes locales...).

Autre enjeu, celui de réduire les écarts domicile-travail. Il faut impérativement penser l'aménagement du territoire et les politiques de logement en alliant davantage les liaisons travail/logement. Concrètement, il s'agit de mettre en place des aides pour faciliter la location ou l'achat immobilier à proximité du travail.

## Comment rendre les alternatives à l'autosolisme désirables

Deux constats sont frappants : premièrement, si parfois l'offre de transports alternatifs à la voiture n'existe pas, parfois elle existe mais n'est pas pour autant utilisée ! Comment l'expliquer et comment faire en sorte que les offres alternatives soient connues et envisagées ? Deuxièmement, il convient de s'attaquer à l'idée selon laquelle l'auto-solisme symboliserait l'autonomie et de la liberté (je peux me déplacer où je veux et quand je veux) et montrer que d'autres mobilités sont plus désirables. Abandonner le "tout-voiture" n'est pas une régression, au contraire !

Si la voiture individuelle est souvent perçue comme le signe de la liberté et de l'indépendance, on insiste au contraire rarement sur le caractère précisément non désirable de l'auto-solisme, et ce au-delà du seul argument écologique (temps passé dans les embouteillages, humeur suite aux tensions sur la route, coût du carburant et des assurances).

A l'inverse, les citoyen-nes qui empruntent les transports en commun louent souvent la possibilité de lire, de se reposer, d'écouter de la musique durant leur temps de transport. Ceux et celles qui font du vélo mettent également en avant le caractère sportif de leur déplacement. Le covoiturage permet de la sociabilité et de mutualiser les frais. Il est temps de construire un nouveau récit qui positive les alternatives à la voiture afin de faire évoluer les mentalités et les représentations.

Enfin, comme le soulignait les travaux de la Convention citoyenne pour le climat, la sobriété écologique c'est avant tout le fait de questionner nos besoins. A-t-on besoin du dernier SUV qu'on nous vend dans les publicités ? La Convention a suggéré la mise en place d'une loi Evin sur la publicité qui inscrirait sur les produits néfastes « En avez-vous vraiment besoin ? ».



## Les propositions - Mobilités 2/2

- 8 Inciter l'ensemble des collectivités à produire collectivement un plan pour les mobilités durables à l'échelle des « bassins de mobilités ».
- 9 Amener un travail de pédagogie et de visibilisation de l'offre disponible.
- 10 Créer un guichet unique des transports et mobilités ainsi qu'un instrument public recensant l'ensemble des mobilités possibles ;
- 11 Sensibiliser le public aux alternatives souhaitables et bien vécues
- 12 Encadrer la publicité sur les véhicules polluants.
- 13 Valoriser les métiers du transport et leurs conditions de travail.

## Chasse

### La chasse à courre

Chaque année, la pratique de la chasse à courre donne lieu à des conflits d'usage et à des tensions avec les riverain·es chez lequel·les les grands animaux viennent se réfugier. L'occupation des routes et des chemins forestiers par les équipages provoque également des différends sérieux avec les promeneur·euses et les automobilistes. La population et l'opinion acceptant de plus en plus mal cette pratique, ces conflits ne peuvent que se multiplier à l'avenir.

67 départements seulement autorisent encore la chasse à courre en France pourtant, le nombre de pratiquants est en constante augmentation. Non pas que ce « sport » se soit démocratisé ! Cette pratique étant à présent interdite dans de nombreux pays voisins, c'est en France que les équipages européens viennent pratiquer la chasse à courre.

## Organisation des battues au gros gibier

Les organisateurs opérationnels de battues au sanglier révèlent qu'il est devenu extrêmement complexe d'organiser ces missions et ce, pour des raisons de sécurité. A ce jour, les munitions recourues par obligation lors de ces battues aux sangliers sont des balles. Les organisateurs soulignent que ces dernières ont une plus grande portée pour des résultats peu probants. Elles sont donc plus dangereuses pour un résultat moins performant.

Les comités et associations de chasse, souhaiteraient disposer d'une autorisation pour tirer le sanglier à la chevrotine là où le tir à balles n'est pas possible pour des raisons sécuritaires. Ces munitions sont aujourd'hui autorisées aux seuls louvetiers pour des résultats visiblement bien plus probants. Elles ont surtout une portée beaucoup moins longue que les balles, limitant de fait considérablement les risques d'accidents, tant pour les chasseurs que pour les autres usagers.

A cela s'ajoute, que si nous ne leur offrons pas les garanties nécessaires en matière de sécurité, le risque est très fort qu'associations et comités de chasse renoncent petit à petit à l'organisation de ces battues dont on sait l'utilité et la pertinence écologique dans la maîtrise populationnelle du sanglier. Leur concours est essentiel au vu des dégâts et des accidents qu'il occasionne chaque année sur nos territoires

## Les propositions - Chasse

- 14 Revoir totalement la politique de régulation du gros gibier pour aller vers une politique de dépeuplement quand cela s'impose.
- 15 Réautoriser de tirer le sanglier à la chevrotine là où le tir à balles n'est pas possible pour des raisons sécuritaires.
- 16 Interdire la pratique de la chasse à courre sur l'ensemble du territoire français.

# Généralions

## Petite enfance

La garde d'enfants est un service très important en campagne. Elle est souvent un des facteurs qui amène à l'installation de familles et donc au maintien d'une population active plus jeune dans nos territoires. Pour autant il existe plusieurs sortes de modes de garde ne répondant pas tous aux mêmes besoins.

De plus, notre circonscription connaît un faible taux de chômage et les besoins en mode de garde sont très importants pour pouvoir prétendre à l'emploi. Le nombre d'assistantes maternelles diminue quand les infrastructures publiques peinent à suivre faute de financement. Les micro-crèches privées prennent souvent cet espace laissé vacant. Elles connaissent elles aussi des problèmes de recrutement de personnel. Tout ceci doit interroger les législateur-trices sur la gestion du domaine de la petite enfance et son financement.

Les problèmes sont nombreux et sans les hiérarchiser il est important de les énumérer :

- La fragilisation des structures par les choix de financement de fonctionnement (PSU lié aux communes donc aux altermoiements politiques)
- La difficulté de la mise en place des structures d'accueil du fait des critères de financement d'investissement.
- L'abaissement du pourcentage de personnels diplômés au détriment de personnels qualifiés pour les micro-crèches.
- La baisse continue du nombre d'assistantes maternelles (essentielles pour les métiers du soin qui ont des horaires hors bureau)

L'émergence des MAM peut-elle être une réponse aux besoins exprimés par les populations ?

L'aspect collectif est une des demandes plébiscitées par les parents comme par une partie des professionnel·les. Elle connaît pour autant des limites. Si la structure n'est pas financée par des communes mais par des assistantes maternelles à titre privé, le bâtiment apparaît fiscalement comme une résidence secondaire et non pas comme un local commercial. Il n'est pas soumis à la même imposition. De même, pour mettre du liant dans ces structures et en faire de vrais outils éducatifs, il serait intéressant d'organiser un financement de fonctionnement spécifique corrélé à la mise en place d'une coopération plus étroite avec les RPE. En conclusion si tous les modes de garde sont utiles et peuvent cohabiter, tous ne se valent pas faute d'harmonisation des normes d'encadrements. Idéalement il faudrait refinancer fortement les communes ayant des projets de crèches familiales.

## Les propositions - Générations 1/2

- 17 Revoir le système de financement d'investissement sur des critères de besoins de places mais en retirant la notion de potentiel financier.
- 18 Instaurer les mêmes ratios 60/40 entre diplômé·es et qualifié·es pour tous EAJE.
- 19 Favoriser le travail avec le RPE pour les MAM.
- 20 Revoir la fiscalité des MAM privées.

## Le Grand âge

### Bien vieillir en milieu rural

Dès le début du groupe de travail, le constat s'est imposé à toutes et tous : Les personnes, arrivées à un certain âge, décident de partir de leur village pour se rapprocher des services. Ce mouvement de pendularité essentiel en ce sens qu'il libère des logements devenus "trop grands" et avec des espaces extérieurs à entretenir trop importants (ce sont les mots des personnes interrogées), permet l'installation de familles d'actifs avec des enfants. Pour autant, selon les types de services et la taille des communes, les personnes plus âgées ne choisissent pas forcément de s'installer dans les bourgs de leur village. Elles s'installent de plus en plus dans la ville centre plus à même de contenter leurs besoins en offre de soins ou plus généralement de commerces. Ce phénomène s'accroît encore davantage avec la pénurie de médecins en zone rurale.

### Quels sont les freins au maintien des seniors dans les communes rurales ?

Il apparaît que c'est souvent faute d'offres de logements adaptés que les personnes finissent par partir de leur commune. Par logements adaptés, on entend, outre les aménagements (maisons plus petites et de plein pied), une offre locative "modérée" correspondant aussi aux retraites souvent modestes d'ancien·nes agriculteurs et agricultrices. L'exemple du "village retraite" de Saffré visité dans le cadre de ces rendez-vous thématiques, apporte cet éclairage. La commune est propriétaire des locaux qu'elle peut donc mettre à profit des seniors de Saffré (ou d'ailleurs !). Cependant avec le recul de cette installation novatrice des années 80, on peut imaginer aujourd'hui le même type d'habitat avec du R+1 permettant d'accueillir également des familles au 1er étage. Et des espaces communs pour le village.

Un maintien des services, notamment de soins et les commerces de bouche sont également de nature à enrayer cet exode. Pour cela, les communes dont la taille ne permet pas une activité commerciale rentable peuvent créer des épiceries associatives sur le modèle de ce qui se fait à Villepôt. Les questions portant sur le soin ouvrent d'autres débats pour lesquels Jean-Claude a beaucoup oeuvré cette année et qui nécessiteraient une nouvelle fiche thématique.

L'installation dans un grand nombre de communes de la circonscription de maison "intermédiaire" ou "maison relais" type Age et Vie, semble une mauvaise réponse à une bonne question. Là encore et comme dans de nombreux dossiers (y compris ceux traités dans la thématique ruralités), le sentiment qui domine c'est que la puissance publique s'efface au profit du privé sans pour autant offrir la garantie d'une solution plus efficace malgré un coût important pour les occupant·es.

Pour résumer cette problématique on peut donc dire qu'il n'y a pas de "formules miracles" mais qu'il n'y a pas non plus de déterminisme dans le fait de voir sa population la plus âgée quitter la commune. Juste une multitude d'initiatives - notamment sur notre circonscription - dont il faut s'inspirer.

## Les propositions - Générations 2/2

21

Donner les moyens financiers aux communes d'être pro-actives sur leur choix d'investissement notamment via une aide aux redensifications des bourgs avec de l'habitat social en régie directe.

22

Améliorer le dispositif de « Prêt de Renouvellement Urbain dédié aux projets Petites villes de demain ».

# Rééquilibrer les relations villes campagnes

Une relation équilibrée se construit à deux et doit servir les deux entités concernées. Or, actuellement, le rapport de force est inégalitaire entre villes et campagnes. L'approche « urbano-centrée » conduit à léser les territoires ruraux.

## Une asymétrie qui nécessite d'être refondée dans des espaces de dialogue

Il ne s'agit pas de construire, en riposte, la ruralité « contre » les métropoles. De fait, la ville ne peut se construire sans la ruralité et la ruralité ne peut se construire sans la ville. C'est essentiellement l'absence de discussion qui interpelle.

En effet, les relations villes-campagnes existaient déjà notamment au XVIIIème et XIXème siècles (recyclage des déchets, circulation de nourriture et de matériaux), ces échanges étaient même très visibles. Une dislocation de ces relations s'est produite à partir de l'instauration du système industriel capitaliste qui a abouti à sortir les bassins de production de la ville vers les campagnes. Les liens entre villes et campagnes n'ont pas disparu, mais ils ont été invisibilisés et privatisés. La principale difficulté tient donc au fait que l'immense majorité des échanges villes-campagnes s'effectuent entre des acteurs privés ruraux et urbains, plus rarement entre des acteurs privés ruraux et des acteurs publics urbains, et enfin quasiment jamais sur des projets comprenant des acteurs publics urbains et ruraux parmi les protagonistes. De ce fait, les flux ne sont pas collectivement pensés et sont relativement opaques (et ce, même pour les acteurs publics). Il est alors impératif de penser une instance de dialogue régulier entre acteurs publics et privés des villes et des campagnes (élus, associations, commerçants, producteurs notamment) pour réfléchir collectivement aux échanges entre les territoires afin qu'ils servent les uns et les autres.

Les échanges villes-campagnes et les enjeux que posent la nécessaire transition écologique ne peuvent constituer uniquement une affaire d'élus : il est donc nécessaire d'élargir les instances de discussions. Nous proposons d'instaurer, à l'échelle départementale, des « Conventions citoyennes pour le vivant ». Sur le modèle de la Convention citoyenne pour le climat, qui a permis non seulement l'élaboration de mesures ambitieuses pour la transition écologique, mais qui a aussi permis une sensibilisation aux enjeux environnementaux pour ses participants. La diffuser à l'échelle départementale permettrait alors de construire collectivement des propositions adaptées à chaque département selon ses spécificités et de toucher davantage de citoyens. Évidemment, les associations et les experts seraient des acteurs ressources en audition pour apporter leurs connaissances aux discussions et délibérations des participants tirés au sort. Ces conventions citoyennes pourraient devenir pérennes et, en dialogue avec les CESER (Conseil économique social et environnement régional) devenir un espace consultatif pour les acteurs politiques locaux dans l'élaboration des politiques publiques.

## Les propositions - villes-campagnes 1/2

23

Créer une instance de dialogue régulier entre acteurs publics et privés des villes et des campagnes.

24

Instaurer à l'échelle départementale des Conventions citoyennes pour le vivant sur le modèle de la Convention citoyenne pour le climat.

### La coopération villes-campagnes au service de la transition écologique

Il convient d'abord de reconnecter localement les besoins des villes et des campagnes avec les ressources que peuvent fournir les campagnes. En effet, l'opposition n'est pas tant villes-campagnes qu'acteurs publics et acteurs privés. La démarche des élus urbains et ruraux devrait être collective pour développer les filières des campagnes de proximité pour répondre à leurs besoins. Si des exploitations maraichères diversifiées et à taille humaine n'existent pas à proximité des territoires, les collectivités pourraient être des acteurs moteurs de leur implantation. Il faudrait alors encourager les élus à acquérir du foncier pour y installer des agriculteurs biologiques.

Mais ce type d'initiative n'est pas sans obstacle. En effet, les normes européennes liées aux marchés publics interdisant la limitation du nombre de kilomètres (au nom du libre-échange) sont une réelle difficulté. Concrètement, pour la restauration collective, les communes peuvent être obligées d'importer hors des coopérations locales afin de respecter le code des marchés publics. De plus, les modèles économiques des exploitations ne sont pas pensés pour le territoire local, ils sont pensés et conçus pour se tourner vers l'exportation. Autre pierre d'achoppement, la production sur les territoires ruraux n'est pas suffisamment diversifiée (typiquement, en Bretagne, la spécialisation tournée quasi-essentiellement sur le lait et le porc ne permet pas une offre variée de restauration). Aussi, les systèmes de restauration collective ne sont pas toujours équipés logistiquement pour cuisiner sur place. Enfin, ces obstacles favorisent la force d'inertie des acteurs publics locaux qui ne peuvent ou n'osent pas toujours sortir de leur périmètre d'intervention et de compétences. Pourtant, les élus pourraient invoquer la compétence « climat » pour dialoguer avec les acteurs privés.

Pour toutes ces raisons, il est urgent de revoir les conditions des marchés publics pour favoriser les producteurs locaux et biologiques. Il est possible d'imaginer des critères de distance maximale de l'acheminement des produits ainsi que des critères de qualité et de respect de l'environnement. En 2023, le libre-échange ne peut être un obstacle à des coopérations de proximité. Évidemment, cette mesure devra être anticipée en incitant massivement les agriculteurs à diversifier leur production et à privilégier la vente de proximité. Cette coopération leur garantirait une filière pérenne. En parallèle, il est nécessaire de renforcer les contrôles indépendants des normes sur les polluants dont certains industriels s'affranchissent.

Enfin, nous nous associons au projet de Sécurité sociale de l'alimentation dont les propositions sont à retrouver au lien suivant : <https://securite-sociale-alimentation.org>

Au final, ce qu'il faut insuffler est un véritable changement de paradigme dans les relations villes-campagnes. Surtout, cette coopération entre villes et campagnes est un prisme qui est largement répliquable à de nombreuses politiques publiques, que cela soit en matière de transports, de culture ou encore de déserts médicaux.

## Les propositions - villes-campagnes 2/2

25

Encourager les élus locaux à acquérir des terres pour y installer des maraichers qui produisent pour le local.

26

Revoir les conditions des marchés publics pour favoriser les producteurs locaux et biologiques (en invoquant des critères de distance maximale et de qualité).

27

Encourager et soutenir les exploitations agricoles diversifiées et à taille humaine.

28

Reprendre les propositions de la Sécurité sociale de l'alimentation.



# FICHE RESUMÉE DES 28 PROPOSITIONS

- 1 Rapprocher encore davantage les « France services » des usager-es en proposant des guichets mobiles qui se déplacent dans les différentes communes.
- 2 Lorsqu'elle met en place un téléservice ou qu'elle recourt à un téléservice, il incombe à l'administration de maintenir ou de proposer un guichet physique pour les usager-es.
- 3 Développer considérablement les transports en commun.
- 4 Développer les covoiturage et sa visibilité.
- 5 Favoriser l'achat et l'entretien des vélos.
- 6 Développer et sécuriser des infrastructures dédiées au vélo.
- 7 Développer les dispositifs de transport solidaire.
- 8 Inciter l'ensemble des collectivités à produire collectivement un plan pour les mobilités durables à l'échelle des « bassins de mobilités ».
- 9 Amener un travail de pédagogie et de visibilisation de l'offre disponible.
- 10 Créer un guichet unique des transports et mobilités ainsi qu'un instrument public recensant l'ensemble des mobilités possibles ;
- 11 Sensibiliser le public aux alternatives souhaitables et bien vécues
- 12 Encadrer la publicité sur les véhicules polluants.
- 13 Valoriser les métiers du transport et leurs conditions de travail.
- 14 Revoir totalement la politique de régulation du gros gibier pour aller vers une politique de dépeuplement quand cela s'impose.

15

Réautoriser de tirer le sanglier à la chevrotine là où le tir à balles n'est pas possible pour des raisons sécuritaires.

16

Interdire la pratique de la chasse à courre sur l'ensemble du territoire français.

17

Revoir le système de financement d'investissement sur des critères de besoins de places mais en retirant la notion de potentiel financier.

18

Instaurer les mêmes ratios 60/40 entre diplômé·es et qualifié·es pour tous EAJE.

19

Favoriser le travail avec le RPE pour les MAM.

20

Revoir la fiscalité des MAM privées.

21

Donner les moyens financiers aux communes d'être pro-actives sur leur choix d'investissement notamment via une aide aux redensifications des bourgs avec de l'habitat social en régie directe.

22

Améliorer le dispositif de « Prêt de Renouvellement Urbain dédié aux projets Petites villes de demain ».

23

Créer une instance de dialogue régulier entre acteurs publics et privés des villes et des campagnes.

24

Instaurer à l'échelle départementale des Conventions citoyennes pour le vivant sur le modèle de la Convention citoyenne pour le climat.

25

Encourager les élus locaux à acquérir des terres pour y installer des maraichers qui produisent pour le local.

26

Revoir les conditions des marchés publics pour favoriser les producteurs locaux et biologiques (en invoquant des critères de distance maximale et de qualité).

27

Encourager et soutenir les exploitations agricoles diversifiées et à taille humaine.

28

Reprendre les propositions de la Sécurité sociale de l'alimentation.