

notes projet vélo-transport

Florac – Barre des Cévennes – Sainte-Croix-Vallée-Française

Ce projet accomode tout transport non-motorisé – marche-à-pied, animaux de trait, communications orales et par écrit.

Il a été conçu en agissant : depuis septembre 2023 jusqu'à maintenant en continu. J'ai fait le trajet entre Florac et Sainte Croix, chaque semaine, pour approfondir ma connaissance du terrain et sonder les acteurs territoriaux.

Buts

- créer un projet pilote qui peut remplacer le tourisme de consommation par le tourisme de production, apportant et formant la main d'œuvre pour les chantiers manuels de jardinage, de cueillette et de transformation, de réhabilitation de l'infrastructure hydrologique (béals, terrasses) à moindre coût.
- faire revenir à la campagne des actifs, créer du travail local et des chantiers collectifs pour remplacer la dépendance sur l'essence et le gazole qui viennent d'ailleurs, qui désautonomisent et appauvrissent les gens sur place.
- faire revivre la campagne, face au réchauffement et assèchement du milieu naturel.
- réhumaniser le travail, le transport et la communication, sans dépendance machinale

En prenant à bras le corps un territoire où les dépenses énergétiques, autant dans la création que dans l'entretien des routes, sont faramineuses, à cause du dénivelé et des distances, on réduit massivement les frais énergétiques routiers et on augmente la cohésion sociale de la biorégion.

Le projet est conçu, également, pour s'adresser à la pauvreté rurale en nous autonomisant, dans la mesure du possible, en termes alimentaires, d'hébergement, etc. Des améliorations marquées de la santé physique et mentale sont anticipées, réduisant les frais d'entretien de populations réduites à la dépendance aux subventions d'état et à la sédentarité contrainte.

Ce tourisme productif et de service dure toute l'année, et comme tout jardinier le sait, le gros du travail de préparation du sol et des semis se passe pendant l'hiver, créant de l'activité en basse saison touristique. Ceci dans un contexte où le bâti, les gîtes touristiques, les résidences sous-occupées des habitants, les résidences secondaires n'attendent qu'un encadrement réaliste qui inspire la confiance pour être mis à disposition.

Modèle économique :

Transport / déplacements

Au plus simple, 1 euro par kilo transporté. Le transport est régulier et calculable par les populations concernées, du fait qu'il s'harmonise avec les marchés hebdomadaires locaux. Que ce soit de manière transitoire ou régulière, ceci permet l'existence, sur place, d'une population prête à engager des travaux manuels de réhabilitation et d'autonomie alimentaire.

... En supposant un surpoids par vélo de 20kg par déplacement (20 euros) et trois jours de déplacement (60 euros). Mais actuellement, je fais deux trajets par jour ouvrable (Florac-Sainte-Croix-Florac, en passant par Barre des Cévennes à l'aller et au retour – total \approx 1300m de dénivelé, 56km). Il y a également des crochets à considérer à Vebron, Ispagnac, Pompidou ou Saint Martin de Lansuscle, et plus loin.

Avec ce rythme de trajets, on pourrait considérer qu'à trois jours de déplacement par semaine, je gagnerais 120 euros par semaine (480 euros par mois), voir plus, en travail régulier. Si l'on considère ce travail comme un travail de passage, pour des gens qui veulent en tous cas faire un déplacement de plus long cours, on les a évité le coût environnemental et personnel d'un voyage motorisé.

Si l'on considère également des variantes – on fait les courses pour quelqu'un, de porte à porte, on fait de l'aide à la personne, on fait le guide, on accompagne des enfants, etc., les possibilités rémunératrices se multiplient. On compte ce genre de travail en « journées » et en effort, pas en heures, ce qui est plus en accord avec les rythmes humains naturels.

En saison de cueillette et de transformation (été-automne) les transporteurs glanent au bord du chemin et amènent les fruits cueillis vers les lieux de transformation (clèdes, ateliers, cuisines). Ce travail devient énergétiquement viable (bilan positif), du fait qu'il ne dépend pas de véhicule motorisé et qu'il n'est que l'une des tâches réalisées dans le déplacement.

Avec des dépôts sur le chemin et des centres de transformation bien identifiés, il est possible d'élargir la gamme de fruits et légumes cueillis et transportés, également de commencer à prêter une attention humaine aux haies, aux lisières et aux autres accidents de terrain dont dépend la biodiversité (travail de « cantonnier vert » rémunéré ou en nature).

La ré-densification d'un réseau d'accueil utile pour des humains sans plus, ne peut qu'avoir un effet revigorant sur la société rurale. Il est à noter que le surcoût d'un véhicule individuel motorisé (« voiture ») est évité, augmentant considérablement l'argent dans la poche des participants. Le gros de la jeunesse française habite en milieu urbain, ayant de plus en plus l'habitude de se déplacer sans s'acheter une voiture. Pour une bonne partie d'entre eux, il leur est difficile d'accéder à la campagne, pour des raisons économiques et sociales. L'existence de l'infrastructure proposée les permet l'accès à la campagne, tout en contribuant au bien-être de la campagne.

Dans mon expérience, la première réaction de ceux qui veulent contribuer à un tel projet est d'offrir de l'aide mécanisée. Ce projet pilote ne demande pas ça. La conséquence est que ce projet demande très peu de ressources financières.

Ressources :

- hébergement / alimentation, 1 nuitée par semaine, près du marché local, chez des personnes offrant cette facilité, ou dans des « gîtes de passage » (campings avec jardins productifs) prévus à cet effet (voir modèles dans la section <pratique> de <https://inecodyn.fr>). Il est possible de créer des soirées qui elles-mêmes génèrent suffisamment de revenus pour amortir les frais d'hébergement des actifs.
- 1 place sur chaque marché hebdomadaire, pour coordonner, recevoir et expédier les denrées
- 1 lieu de stockage par marché, et progressivement, des lieux de stockage (dépôts) sur les chemins parcourus, un peu comme les « boîtes à livres ».
- ateliers v-libres sur le chemin, vélos de récup., progressivement étables, lieux de désaltération et autres ressources qui facilitent la vie de voyageur lent

Dans l'esprit du biorégionalisme, l'objectif est de ralentir, alléger et relocaliser le trafic, permettant à ceux qui participent au projet d'établir des relations d'utilité mutuelle dans la durée, de connaître en profondeur et entretenir le paysage vivant. Le modèle agit comme épine dorsale logistique sur laquelle on peut développer des concepts tels que « école linéaire », « sports pleine-nature multi-utiles », santé en douceur, etc. Le flux de participants permet de dés-isoler ceux qui travaillent dans la ruralité, de faire des échanges de travail, etc.

L'idée est aussi de rendre la campagne accessible à tous, et pas seulement aux classes moyennes et aux plus riches. La conversion du tourisme de consommation en tourisme de production permet ainsi à ceux qui à présent desservent des touristes consommateurs (cuisiniers, services) de travailler dans le renouvellement du tissu rural. Le rôle des anciens habitants est essentiel : ils encadrent et transmettent. Les savoirs et savoir faire très précieux de la ruralité peuvent ainsi être transmis à une nouvelle génération.

Implications

Ceci est un projet pilote, également une expérience vraie-vie qui permet de raffiner le modèle. Ce modèle peut ensuite être adopté en extension par d'autres localités – Saint Jean du Gard-Anduze ou LaSalle, Meyrueis-Gorges du Tarn-Millau, par exemple, mais aussi plus loin par émulation et adaptation aux conditions locales.

Ce que peuvent apporter les acteurs territoriaux, ce sont la volonté collective locale et la logistique nécessaire pour amorcer le projet (lieux de stockage, gîtes de passage, produits à transporter, ateliers vélo). On peut envisager, dans ce cas, des bans d'achat de produits locaux distribués à ceux qui ont déjà ces infrastructures (ateliers vélos, par exemple). L'effet est additif – augmentant le volume ou chiffre d'affaires des entreprises qui y participent, et donc l'emploi stable local.

Les gens du pays peuvent apporter leurs contacts régionaux, en particulier avec la jeune génération susceptible de participer activement, qui sont nos enfants. Le projet est conçu pour se composer à partir des individus et des ensembles locaux, en utilisant les ressources déjà existantes.

S'il existe des manières d'assurer la paie minimale des actifs qui font ces déplacements (50 euros par jour ou l'équivalent en « nature » ?), par supplément sur les sommes générées, cela permet de stabiliser le lancement du projet et de formaliser ses aspects rémunératifs et administratifs. Dans ce cadre, la dimension « stages » ou « formations » aux métiers de l'avenir est à ne pas ignorer.