



Dromolib

# Les pionniers de l'écomobilité en ruralité

- # L'association Dromolib a été créée en 2014 à l'initiative d'un habitant, avec le soutien de l'intercommunalité du Val de Drôme en Biovallée
  - # Dromolib est une agence locale de mobilité, l'une des seules, avec son homologue lozérienne, à exercer sous statut associatif
    - # L'association propose des solutions d'écomobilité sur l'ensemble du département de la Drôme
- # Elle accompagne, par divers outils, l'usage du vélo, de la marche ou du covoiturage
  - # Depuis janvier 2023, elle mène un programme d'autopartage appelé Libelul

Par Axel Puig

**D**ans la rue Archinard, les murs du café associatif sont couverts d'autocollants contre le « R-Haine », la chocolaterie artisanale promet des gourmandises sans gluten, le restaurant bio sert un filet de truite mariné à la clairette de Die, le lieu collectif Archi-jeux déborde de rires d'enfants tandis que l'association Dromolib exhibe ses vélos électriques en vitrine. Bienvenue à Crest, cœur de la vallée de la Drôme, terre fertile en alternatives où flottent, depuis le milieu des années 1970, une conscience environnementale et une

en nombre d'exploitations<sup>1</sup>, mais c'est aussi depuis une dizaine d'années un territoire où l'on tente de trouver des solutions pour résoudre les problèmes de mobilité qui affectent, plus lourdement qu'ailleurs, les territoires ruraux.

Revenons donc dans la rue Archinard, au numéro 30 précisément. Derrière la façade fraîchement repeinte du local de l'association Dromolib naissent et se développent la plupart des initiatives locales en faveur de l'écomobilité. L'équipe est composée de huit personnes (en comptant un apprenti et une service civique) dont la mission est de trouver des solutions de mobilité aussi bien pour les habitants qui poussent la porte de ce lieu ouvert toute l'année, comme n'importe quel service public ou commerce, que pour des entreprises ou des collectivités locales du département tout entier. Chez Dromolib, on peut ainsi tout à la fois se former à l'écoconduite pour moins brûler de carburant, retrouver le plaisir d'enfourcher un vélo ou de marcher le nez au vent, apprendre à réparer sa monture, solliciter une expertise pour mettre en place un plan de mobilité à l'échelle d'un territoire ou une stratégie de déplacement pour ses salariés, covoiter ou partager de temps à autre une voiture électrique.

Il y a dix ans, cette agence locale de mobilité a été créée dans l'idée de réduire l'impact écologique des transports sur le territoire. Dans la Drôme, département rural et montagnard, 70 % des trajets sont en effet effectués en voiture et 88,2 % des ménages sont équipés d'un véhicule

## **Dromolib milite pour le covoiturage – 93 % des automobilistes drômois voyagent seuls –, mais aussi et surtout pour le partage des véhicules.**

dynamique associative et citoyenne qui ne s'essouffent guère malgré le temps et les vents contraires. Agriculture, eau, énergie, lien social, mobilité... il n'est pas un champ de la transition écologique dont ne s'empare ce territoire rural qui s'étire du Diois jusqu'aux berges du Rhône et qu'on appelle aussi Biovallée, en toute simplicité. La Drôme est en effet le premier département bio de France

à quatre roues (contre 81,5 % en moyenne en France) – 41 % d'entre eux en possédant même un deuxième qui passe le plus clair de son temps à roupiller au fond du garage sous une couverture de poussière (contre 35 % au niveau national). Pour Dromolib, l'objectif est clair : il faut réduire l'usage de la voiture, libérer les familles de ce deuxième véhicule en développant des moyens de transport moins polluants. Dans le même temps, l'association entend aider les personnes qui, faute de ressources financières suffisantes, ne peuvent se déplacer autant qu'elles le voudraient. « La dimension écologique est première, mais il ne

faut pas oublier qu'une voiture coûte en moyenne 3 500 euros à l'année, en comptant l'essence, l'entretien, l'assurance, la dépréciation du véhicule. Sans mobilité, on ne peut accéder à ses droits fondamentaux, à son droit à un logement, à la santé et à la culture », explique Morgane Régnier, directrice de l'association.

Engagée d'abord dans l'accompagnement au changement, Dromolib incite donc les citoyens à se déplacer à pied ou à vélo dès que possible. Dans la Drôme, un trajet sur deux fait moins de 5 kilomètres. Il peut donc être réalisé à la force des mollets par de





© Juan Ribera

nombreuses personnes. Dotée d'un climat ensoleillé et relativement plate – à condition de ne pas trop s'aventurer dans les profondeurs du Diois, ou pire encore vers les pentes du Vercors –, la vallée de la Drôme se prête particulièrement bien à l'usage du vélo « musculaire » ou à assistance électrique. Dans les rues de Crest, sur le pont Mistral qui enjambe la rivière ou sur les petites routes alentour, les citoyens sont nombreux à pédaler. Chaque année depuis 2005, le troisième mardi de septembre, les bénévoles de l'association Vélo dans la ville comptabilisent les déplacements à bicyclette dans deux emplacements stratégiques de la cité. En 2024, ils en ont ainsi recensé 2 271 contre 1 561 en 2018. Pas mal pour une ville de quelque 9 000 habitants !

Grâce au programme Avelo de l'Ademe (Agence de la transition écologique), toutes les communautés de communes ont pu mettre en place des schémas cyclables puis ouvrir des pistes cyclables, créer des équipements sécurisant la pratique, mais aussi redonner aux habitants envie et confiance pour pédaler au quotidien.

Pour ce faire, Dromolib déploie sur le territoire drômois quantité de solutions et d'innovations. Cela passe d'abord par l'apprentissage du vélo ou la remise en selle pour celles et ceux qui ont remis depuis trop longtemps leur monture au garage. À Crest, Saillans, Livron, Die, Dieulefit ou Nyons, une vélo-école éphémère se déplace au gré de l'année et des attentes des habitants.

Avec un moniteur, on y apprend l'équilibre, la mécanique, le Code de la route. Dans le même temps, un bus-atelier sillonne la vallée pour dépanner ou former à la réparation dans les endroits où il n'existe aucune offre. L'association propose aussi aux habitantes et habitants de tester des vélos pour 1,5 euro par jour avant de se lancer. Dromolib participe également au programme Vélo-Égaut porté par la FUB (Fédération française des usagers de la bicyclette) et financé par les certificats d'économie d'énergie. Cette expérimentation s'adresse aux personnes en situation de précarité qui sont dépourvues de moyens de transport<sup>2</sup>. Le processus débute par un diagnostic des besoins du futur cycliste, puis continue par des cours de vélo, une initiation à la mécanique – condition indispensable pour gagner en autonomie –, et enfin le don d'une monture prête à l'usage, avec casque et antiviol. En parallèle, l'association est en train de constituer une flotte de bicyclettes destinée aux demandeurs d'emploi et aux allocataires du RSA. Les engins seront loués entre 1 et 4 euros par semaine en fonction des revenus. Dromolib propose aussi d'aider ces personnes à choisir le bon vélo selon leurs besoins puis, éventuellement, de verser une prime pour faciliter l'acquisition de l'engin adéquat.

Cela étant, si le vélo est une invention magique, il ne peut à lui seul guérir tous les maux de l'humanité, encore moins effacer les soucis de mobilité en milieu rural. Dans les campagnes, par manque de transports collectifs,

la voiture reste indispensable, notamment pour les trajets les plus longs. Dromolib milite donc pour le covoiturage – 93 % des automobilistes drômois voyagent seuls –, mais aussi et surtout pour le partage des véhicules. Depuis janvier 2023, quatre Zoé électriques sont stationnées en permanence à Loriol-sur-Drôme, sur l'écosite d'Eurre et à Aouste-sur-Sye. Pour 4 euros de l'heure – comprenant l'assurance, la recharge, l'assistance technique et 1 euro de frais de

## Expérimental, le programme Libelul se présente comme une solution pour limiter le nombre de deuxièmes voitures dans les foyers.

réserve revenant à l'opérateur de services d'électromobilité Clem' –, elles sont à la disposition des citoyens. Expérimental, le programme Libelul se présente comme une solution pour limiter le nombre de deuxièmes voitures dans les foyers. Il permet par exemple à des salariés d'aller à vélo au travail, puis de prendre une Zoé pour se rendre à des rendez-vous extérieurs. « Il y avait ici un terreau favorable. En 2014, des habitants du territoire ont créé l'association Crest autopartage. Ils sont une trentaine à partager cinq

ou six véhicules. De notre côté, nous avons répondu à un appel à projets de la Caisse des dépôts pour amorcer une solution d'autopartage en milieu rural. Nous avons investi 65 000 euros pour acheter d'occasion les quatre voitures, les floquer, mettre en place le site Web et la communication. Elles avaient 50 000 kilomètres au compteur, si bien que les émissions de CO<sub>2</sub> causées par la fabrication de la voiture – et notamment de la batterie – étaient déjà compensées. Concernant les bornes de recharge, à Aouste nous avons obtenu l'autorisation du réseau Eborn pour utiliser son équipement. À Eurre et Loriol-sur-Drôme, c'est la communauté de communes du Val de Drôme qui les a achetées », détaille Maryline Chasles, responsable du programme d'autopartage déployé en partenariat avec deux communautés de communes – celle du Crestois et du Pays de Saillans, et celle du Val de Drôme. À chaque nouvel inscrit – ils sont 160 à ce jour –, la jeune femme fait une démonstration du service. Et le mécanisme est on ne peut plus simple : d'abord, je m'inscris en enregistrant mon permis de conduire, puis je réserve sur la plateforme Clem', je reçois par SMS un code qui me permet d'ouvrir le boîtier où se trouve la clé, je débranche le véhicule, je l'inspecte et... vive le plaisir de la conduite électrique, en souplesse et sans un bruit ! Au retour, il suffit de remettre la clé dans son boîtier et de rebrancher le véhicule à la borne. Trente minutes plus tard, le temps que la batterie se recharge un minimum, la voiture sera de nouveau disponible pour une autre personne du territoire.

Entre janvier 2023 et fin août 2024, les quatre Zoé ont effectué 50 000 kilomètres pour un trajet moyen de 70 kilomètres et une durée moyenne de réservation de cinq heures et demie. Si l'objectif initial de 10 000 kilomètres par an et par voiture n'est pas atteint, le programme Libelul apporte d'autres motifs de satisfaction – comme le civisme des conducteurs, qui laissent des véhicules impeccables après usage – et de précieux enseignements – comme celui d'une nécessaire relocalisation des véhicules vers des bourgs plus denses. Le profil des utilisateurs est aussi révélateur puisque l'on trouve une majorité de femmes (54 %, contre 46 % d'hommes). Les voitures sont utilisées pour le travail, pour les loisirs, les courses, les rendez-vous médicaux, le transport des enfants au gré de leurs activités. Sur la deuxième année d'expérimentation, la distance parcourue a également augmenté de 15 % et le nombre de réservations de 42 % pour atteindre un total de 4 000 heures. « Le trajet le plus effectué est un aller et retour vers la gare TGV de Valence. Pour 70 kilomètres et deux heures de route, cela coûte 8 euros. En utilisant sa voiture personnelle, on dépenserait 21 euros », souligne Maryline Chasles, qui réfléchit également à la mise en place d'un tarif social. Pour l'heure, les recettes de location couvrent la moitié des dépenses d'usage, comprenant l'amortissement du véhicule, l'électricité pour le recharger, l'assurance et l'entretien. L'équipe de Dromolib souhaiterait donc augmenter le nombre d'utilisateurs,

la fréquence des réservations et le nombre de véhicules. Dès 2025, la flotte de Libelul devrait s'étoffer avec l'arrivée d'une voiture supplémentaire à Loriol-sur-Drôme et l'installation d'une station à Crest. L'association porte également une étude, financée par l'Ademe et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, pour étudier comment déployer l'autopartage en milieu rural. Elle travaille également sur un modèle de coopérative inspiré des Cuma (coopératives d'utilisation de matériel agricole). Le but est de réduire les coûts d'utilisation par davantage de mutualisation des véhicules. Car pour que l'autopartage ait un vrai impact sur la démotorisation, il reste encore à créer les conditions de son accessibilité géographique et financière.

1. En 2019, la Drôme comptait 1 267 exploitations agricoles biologiques pour 46 136 hectares, soit 25 % de la surface agricole départementale.
2. En France, 4,3 millions de personnes n'ont aucun équipement de mobilité individuel ou abonnement à un service de transport collectif, selon le Baromètre des mobilités du quotidien réalisé par la Fondation pour la nature et l'homme (2022).