



Université Paul-Valéry Montpellier III

UFR 3 – Département Géographie et Aménagement

Les mobilités en milieu périurbain et rural : Le pôle d'équilibre territorial et rural (PETR), un acteur de la mobilité ?

Le cas du PETR Vidourle Camargue

Faïza ISSAOUI

Master 1ère année



Mémoire de stage 1ère année

Master Transport Mobilités Réseaux

Année universitaire 2023/2024

Mémoire NON CONFIDENTIEL

Sous la responsabilité de **M. Charlier Maxime**

Sous la responsabilité de **M. Chapelon Laurent**

REMERCIEMENTS

Ce mémoire n'aurait pu être possible sans l'accompagnement et l'aide de nombreuses personnes, que je souhaite remercier chaleureusement.

Mes remerciements vont d'abord à l'équipe du Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR) Vidourle Camargue pour leur accueil chaleureux et bienveillant. Je remercie tout particulièrement M. Martinez, président du pôle, d'avoir permis ce stage et Maxime Charlier, directeur, d'avoir été mon tuteur professionnel. Mes remerciements ne seraient pas complets sans mentionner Frédéric Cambessedes et Adrien Montizon, respectivement chargé d'ingénierie financière/contractualisation et chargé de développement territorial LEADER, pour la qualité de leur encadrement, leur disponibilité, leur confiance et leurs conseils. Je garderai en mémoire cette collaboration formidable et enrichissante, même dans les moments d'urgence.

Un grand merci aux élus et agents du territoire avec lesquels j'ai eu l'occasion de collaborer ces derniers mois. Je tiens d'abord à remercier Loïc Fataccioli, Vice-Président chargé de la mobilité à la communauté d'agglomération à Lunel Agglo et au PETR, pour son accueil chaleureux et sa bienveillance. Je souhaite notamment exprimer ma gratitude à Régis Vianet, Martine Dubayle Calbano, Cécile Marquier, Philippe Blatière, Philippe Deschamps, Guillaume Chazelle, Fabien Sanguinède, Christophe Correia, Sophie Waterlot, Carole Colenson et Lucas Rabilloud avec qui j'ai eu des entretiens très riches, qui alimentent ce mémoire. De même, je remercie toutes les intercommunalités et communes qui ont participé à l'enquête Mobilités, diffusée quelques semaines auparavant. Merci également à Marion Eyssette, chef de projet Transition écologique à la communauté de communes Terre de Camargue et à Florian Boret, sigiste à la communauté d'agglomération Lunel Agglo, qui m'ont aidé à mieux connaître et appréhender ce vaste territoire.

Je remercie l'équipe pédagogique du master Transport, Mobilités, Réseaux pour leurs enseignements. Je désire remercier en particulier Laurent Chapelon, mon tuteur universitaire, pour son suivi et ses conseils précieux. Ce stage n'aurait pu avoir lieu sans l'appui de Clara François, chargée de mission mobilités à l'ADEME Occitanie, que je remercie. Enfin, je voudrais exprimer ma sincère reconnaissance à mes proches, et notamment à ma sœur, pour leur soutien et leur écoute.

SOMMAIRE

REMERCIEMENTS.....	1
GLOSSAIRE.....	3
PRÉAMBULE.....	5
INTRODUCTION.....	8
PARTIE 1 - LES PÔLES D'ÉQUILIBRE TERRITORIAUX ET RURAUX ET LES MOBILITÉS : DES SITUATIONS MULTIPLES ET VARIÉES SUR UNE THÉMATIQUE AUX ENJEUX SOCIÉTAUX ET DURABLES FORTS.....	10
1.1. Historique du pôle d'équilibre territorial et rural : législation, acteurs et controverses	10
1.2. Le PETR et les mobilités : quel périmètre d'action ?.....	20
1.3. Benchmark de l'action des PETR sur les mobilités.....	26
PARTIE 2 - LE PETR VIDOURLE CAMARGUE : ÉTAT DES LIEUX DES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN D'UN TERRITOIRE PÉRIURBAIN ET RURAL.....	32
2.1. Le PETR Vidourle Camargue : Un territoire singulier et hétérogène.....	32
2.2. Diagnostic sur l'offre et les infrastructures de transport.....	41
2.3. Une prise en compte inégale des mobilités : panorama des problématiques et solutions envisagées.....	52
PARTIE 3 - LA CONFÉRENCE DES MAIRES 2024 : TEMPS FORT D'UNE ANIMATION DU TERRITOIRE VISANT À IMPULSER UNE DYNAMIQUE D'EXPÉRIMENTATION AUPRÈS DES ÉLUS SUR LA THÉMATIQUE DES MOBILITÉS.....	56
3.1. Le PETR Vidourle Camargue anime le territoire : solliciter et sensibiliser élus, techniciens et société civile avant la conférence des maires 2024.....	56
3.2. La conférence des maires 2024 : Organiser un événement pour impulser une dynamique d'expérimentation sur les mobilités auprès des élus locaux.....	60
3.3. Préconisations d'expérimentation de mobilité : la mise en place d'une politique globale d'animation et de propositions d'expérimentation.....	64
CONCLUSION GÉNÉRALE.....	71
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	72
ANNEXES.....	78
INDEX DES ILLUSTRATIONS.....	116
INDEX DES TABLEAUX.....	120
TABLE DES MATIÈRES.....	121
RÉSUMÉ.....	124

GLOSSAIRE

PETR : Pôle d'Équilibre Territorial et Rural

CA : Communauté d'Agglomération

CC : Communauté de Communes

CALA : Communauté d'Agglomération Lunel Agglo

CCPS : Communauté de Communes du Pays de Sommières

CCRVV : Communauté de Communes Rhône Vistre Vidourle

CCPC : Communauté de Communes de Petite Camargue

CCTC : Communauté de Communes Terre de Camargue

AOM : Autorité Organisatrice de la Mobilité

ADEME : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie

LOM : Loi d'Organisation des Mobilités

EPCI : Établissement Public de Coopération Intercommunale

Loi MAPTAM : Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles

LEADER : Liaison Entre Action de Développement de l'Économie Rurale

FEAMPA : Fonds Européen pour les Affaires Maritimes, la Pêche et l'Aquaculture

VP : Vice-Président(e)

GES : Gaz à effet de serre

TAD : Transport à la demande

PMR : Personne à Mobilité Réduite

INSEE : Institut National de la Statistique et des Études Économiques

ANPP : Association nationale des pôles d'équilibre territoriaux et ruraux et des pays

PCAET : Plan Climat-Air-Énergie Territorial

ANCT : Agence nationale de la cohésion des territoires (ex DATAR)

LOADT : Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire

GIP : Groupement d'intérêt public

LOADDT : Loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire

CoDev : Conseil de développement

SCOT : Schéma de cohérence territoriale

SRADDET : Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, la mobilité et l'aménagement

TER : Transport express régional

PEM : Pôle d'échanges multimodal

SMCG : Syndicat mixte de la Camargue gardoise

GIHP : Groupement pour l'Insertion des Handicapés Physiques

CNFPT : Centre National de la Fonction Publique Territoriale

FUB : Fédération française des usagers de la bicyclette

EMC² : Enquête mobilité certifiée CEREMA

MaaS : Mobility as a Service

PRÉAMBULE

Le présent mémoire a été réalisé au cours d'un stage de 17 semaines au sein des locaux du PETR Vidourle Camargue. Il ne traite que de la période allant de mars à mai 2024.

En 2017, le PETR Vidourle Camargue fait suite au Pays Vidourle Camargue, créé 12 ans plus tôt. Il s'agit d'un établissement public qui prend la forme d'un syndicat mixte fermé, c'est-à-dire qu'il réunit plusieurs EPCI qui ont accepté d'en faire partie.

Aujourd'hui, le PETR Vidourle Camargue regroupe 5 intercommunalités :

- La CA Lunel Agglo ;
- La CC du Pays de Sommières ;
- La CC de Petite Camargue ;
- La CC Terre de Camargue ;
- La CC Rhône Vistre Vidourle.

Ce sont elles qui le financent en partie par les cotisations des habitants (1,90€ / par habitant). Son fonctionnement est aussi assuré par les dotations des Départements du Gard et de l'Hérault, de la Région Occitanie, de l'Etat et de l'Union européenne (via les programmes LEADER et FEAMPA). Son périmètre d'action, à cheval sur l'Hérault et le Gard, est très vaste, allant de Cannes-et-Clairan au Grau-du-Roi et de Lunel-Viel à Aubord. Son siège se situe à Aimargues dans le Gard.

Le PETR Vidourle Camargue se définit comme “ un outil d'animation et de contractualisation territoriale au service des communes et des communautés de communes ”. Comme tous les PETR, il vise à promouvoir le développement local sur ce territoire périurbain et rural d'interstice, situé entre Nîmes et Montpellier. Le PETR Vidourle Camargue accompagne les intercommunalités, communes et acteurs du territoire dans la réalisation de leurs projets. Il fonctionne “ par mission ”, c'est-à-dire qu'il n'agit pas de sa propre initiative mais se voit déléguer des missions par les EPCI qui le composent. Ces missions peuvent être multiples et variées.

Pour l'heure, le PETR Vidourle Camargue a en charge la contractualisation, le patrimoine, l'alimentation et les fonds européens. Il se compose de 8 agents, incluant le directeur et son

assistante de direction. Le PETR accueille également le guichet Rénov'Occitanie et est présidé par Pierre Martinez, maire de Sommières et président de la CCPS (Figure 1).

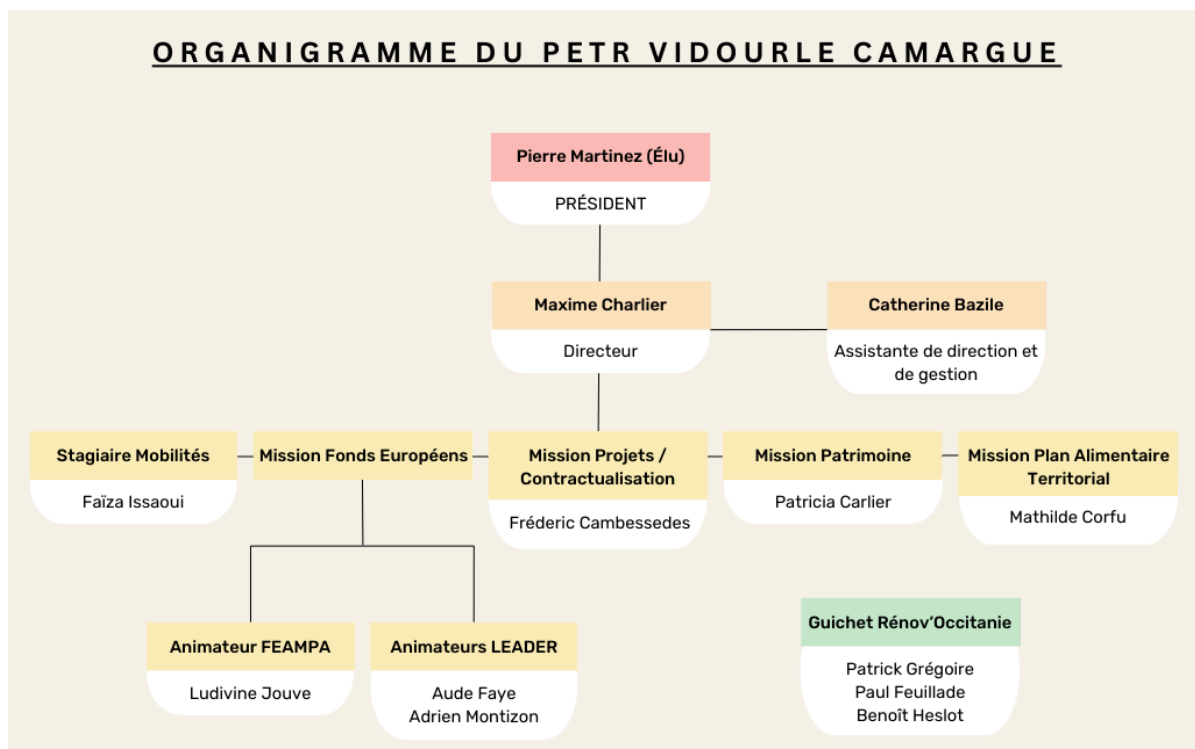


Figure 1 : Organigramme du PETR Vidourle Camargue (Auteure : Faïza ISSAOUI, 2024)

Le PETR Vidourle Camargue a fait le choix d'investir la thématique des mobilités cette année. En effet, l'enveloppe du fond LEADER alloue une partie à la mobilité et notamment à la mise en place d'expérimentations. Cette source de financement est actuellement sous-utilisée sur le territoire. Ainsi, le PETR a ouvert un poste de stagiaire en décembre 2023 principalement en vue de la conférence des maires du 6 juin 2024, qui porte sur les mobilités en milieu périurbain et rural. L'organisation d'une conférence annuelle qui réunit élus locaux et agents est une obligation légale.

Ce stage s'articule autour de 3 missions principales, qui se complètent (Tableau 1). Ces missions ont pu être précisées au cours du stage mais demeurent, pour l'essentiel, celles indiquées sur la fiche de poste. En premier lieu, mon stage a pour objectif d'organiser la conférence des maires 2024.

Dans cette perspective, le PETR Vidourle Camargue a souhaité que je fasse un état des lieux des mobilités du quotidien à l'échelle du territoire. Annoncé comme un diagnostic dans la fiche de poste, la requalification de la mission vise à s'adapter à la demande du commanditaire. Les préconisations ne sont pas l'aboutissement de cette mission, qui sont destinées à rester en interne.

Pour la structure, il s'agit de réellement prendre connaissance des dynamiques de mobilités qui le traversent, tous types de mobilité confondus, en vue du 6 juin. Ce travail se fonde essentiellement sur des bases de données externes. Il m'a été demandé de m'intéresser, entre autres, aux problématiques et aux projets de mobilité des intercommunalités et communes afin de savoir comment elles œuvraient sur la thématique. En termes de format, un travail graphique (cartographies et infographies) était attendu pour le rendu afin que les élus puissent s'en saisir lors du 6 juin. Ainsi, après discussion avec les EPCI et le PETR, le choix a été fait d'établir une cartographie à l'échelle du PETR Vidourle Camargue et aussi des EPCI, ce qui représente une charge de travail certaine.

La troisième mission qui m'a été confiée a été d'animer le territoire avec les élus, les techniciens et la société civile. Animer le territoire, c'est faire se rencontrer les différents acteurs qui le composent et pas seulement pour évoquer la conférence des maires et plus généralement, échanger sur les mobilités. Pour animer le territoire et organiser la conférence des maires, j'ai collaboré avec Adrien Montizon et Frédéric Cambessedes. Ces trois missions sont liées et se répondent : elles visent à sensibiliser les élus locaux à cette thématique en amont de et durant cette journée des territoires. L'ensemble de ces missions, très intéressantes, a rapidement été assez chronophage.

MISSIONS	MARS	AVRIL	MAI	JUIN
ETAT DES LIEUX DES MOBILITES DU QUOTIDIEN À L'ÉCHELLE DU PETR VIDOURLE CAMARGUE	✓	✓	✓	
REALISATION D'UN QUESTIONNAIRE ET D'ENTRETIENS AUPRÈS DES EPCI ET COMMUNES SUR LEURS PROBLÉMATIQUES ET PROJETS DE MOBILITÉ	✓	✓	✓	
ELABORATION D'UNE CARTOGRAPHIE DU TERRITOIRE ET DE PLUSIEURS INFOGRAPHIES	✓	✓	✓	
ANIMATION DU TERRITOIRE AVEC LES ELUS, LES TECHNICIENS ET LA SOCIÉTÉ CIVILE	✓	✓	✓	✓
ORGANISATION DE LA CONFERENCE DES MAIRES 2024	✓	✓	✓	
ELABORATION DU FORMAT DE LA CONFÉRENCE, RECHERCHE DES INTERVENANTS, ORGANISATION DE LA JOURNÉE	✓	✓	✓	

Tableau 1 : Chronogramme du stage (Auteure : Faïza ISSAOUI, 2024)

INTRODUCTION

Le 10 mars 2014, dans *Le Courrier des Maires et des élus locaux*, Raymond Vall, alors président de l'ANPP, déclare : « Les zones rurales et périurbaines, sans regroupement, n'ont pas les moyens de leurs ambitions ». Cette affirmation intervient à la suite du vote de la loi MAPTAM du 27 janvier 2014, loi à l'origine de la création des pôles d'équilibre territoriaux et ruraux. Cette simple phrase nous révèle deux choses. D'abord, les espaces périurbains et ruraux sont traversés, tout comme les espaces urbains, par de forts enjeux qui touchent tous les aspects de la vie et auxquels des solutions doivent être apportées. Par ailleurs, la constitution de ces pôles, s'il la présente comme une réponse et une nécessité pour permettre la poursuite du développement de ces espaces, est assez récente.

Aujourd'hui encore, le PETR demeure un acteur public méconnu du grand public à l'inverse par exemple des intercommunalités urbaines, les métropoles et communautés d'agglomération. En effet, peu sont capables d'en donner ses fonctions ou bien sa date légale d'institution. Les questions de leurs interlocuteurs, de leurs périmètres d'action et de leurs moyens peuvent également se poser. De la même manière, il est légitime de s'interroger plus particulièrement sur son action en termes de mobilités.

Ce stage m'a offert la possibilité d'apprendre à connaître cette entité administrative, son fonctionnement et sa capacité d'action, en particulier sur les mobilités. Ce type d'espaces, à la fois périurbains et ruraux, est en mutation et demeure marqué par des enjeux de mobilité forts. Si l'usage de la voiture reste prédominant, on assiste à un allongement des distances entre son lieu de résidence et son lieu de travail. La motorisation des ménages et la pratique de l'autosolisme sont également plus marquées sur ces territoires. La part modale de la voiture y demeurant presque inchangée au fil des décennies, le report modal vers des modes plus durables est l'un des principaux enjeux de ces espaces. Ainsi, étudier le rôle que peut occuper un PETR sur cette thématique paraît pertinent.

Il a donc paru intéressant de se poser la question suivante :

Face à des enjeux de mobilité de plus en plus marqués en milieu périurbain et rural, quel rôle le pôle d'équilibre territorial et rural occupe-t-il ?

Afin d'apporter des pistes de réponse à cette question, il s'agira dans un premier temps d'étudier les pôles d'équilibres territoriaux et ruraux en tant que tels. Ce sera l'occasion d'abord de définir ce qu'est cette entité administrative et d'analyser son champ d'action sur les mobilités. Établir un travail sur cet acteur par le prisme des mobilités vient à montrer que des situations multiples et variées existent sur cette thématique aux enjeux sociétaux et durables forts. Il conviendra dans les deux prochaines parties de s'attarder sur le cas du PÉTR Vidourle Camargue. Ainsi, le deuxième axe se focalise sur l'état des lieux des mobilités quotidiennes du territoire. Cette partie permet de rendre compte des dynamiques actuelles de mobilité du territoire et aussi des projets, problématiques et contraintes des intercommunalités et des communes. Enfin, le dernier axe portera sur la conférence des maires 2024, un temps fort d'animation du territoire sur la thématique des mobilités, qui vise à impulser une dynamique d'expérimentation auprès des élus locaux.

PARTIE 1 - LES PÔLES D'ÉQUILIBRE TERRITORIAUX ET RURAUX ET LES MOBILITÉS : DES SITUATIONS MULTIPLES ET VARIÉES SUR UNE THÉMATIQUE AUX ENJEUX SOCIÉTAUX ET DURABLES FORTS

Les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux sont des acteurs institutionnels récemment créés et peu médiatisés. De ce fait, cette entité administrative est presque inconnue du grand public et à l'heure, peu d'échos dans le monde de la recherche. En 2015, la maîtresse de conférences en droit Elodie Derdaele écrivait ainsi : “ Peu d'observateurs , ont traité d'une nouvelle catégorie juridique d'établissements publics créée à l'occasion de la loi MAPTAM : celle des PETR, autrement dit les Pôles d'Équilibre Territorial et Rural. ” Un travail de définition semble donc s'imposer afin de comprendre ce qu'est ce type de structure et quels sont ses moyens d'action, notamment en termes de mobilités. Partant, étudier le rôle qu'occupe ou que peut occuper un PETR sur les mobilités, c'est montrer une diversité de situations, de cas et de réalités très différents.

1.1. Historique du pôle d'équilibre territorial et rural : législation, acteurs et controverses

Il convient d'abord de revenir sur la définition d'un pôle d'équilibre territorial et rural. Effectuer ce travail, c'est s'intéresser à son contexte législatif de création et chercher à comprendre comment il s'intègre, dialogue et évolue avec les autres entités administratives. Établir un historique du pôle territorial et rural permet d'en expliquer son fonctionnement et de mettre en lumière sa singularité. C'est également l'occasion de s'intéresser à ses limites et d'évoquer les critiques ayant pu être exprimées sur cette structure.

1.1.1. Contexte législatif général : l'émergence des pôles territoriaux et ruraux

Les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux sont directement inspirés des pays. Ce terme, s'il renvoie à l'idée de “ patrie, de terre natale ” (Géoconfluences, 2022), d'espace vécu et familier singulier, a un sens particulier dans le domaine de l'aménagement du territoire. L'émergence de ce concept en aménagement débute dans les années 1970 : la DATAR (actuelle ANCT) en donne une définition en 1975, qui vise à apporter des solutions aux difficultés rencontrées dans les territoires ruraux (Géoconfluences, 2022). Les lois de décentralisation (1980-1986) affirment la volonté de l'Etat de transférer certaines compétences dont l'aménagement aux collectivités territoriales, plus proches des réalités et particularités du terrain. Ces lois introduisent l'idée d'un développement

territorial. C'est dans ce contexte que la notion de pays apparaît et est consacrée en 1995 dans le cadre de la loi d'orientation et d'aménagement du territoire (LOADT) dite loi Pasqua. Cette loi indique que " Lorsqu'un territoire présente une cohésion géographique, culturelle, économique ou sociale, la commission départementale de la coopération intercommunale constate qu'il peut former un pays. " (L. n° 95-115, art. 22). Concrètement, il s'agit d'assurer un développement à l'échelle du bassin de vie des habitants d'un territoire. Un pays peut prendre plusieurs formes : " Ils sont, au choix, des syndicats mixtes, des associations ou des GIP (Groupements d'intérêt public). " (Derdaele, 2015). Le projet de développement du territoire, élaboré par les élus en concertation avec la société civile, est exprimé au travers d'une charte de pays. La loi d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire (LOADDT) de 1999 dite loi Voynet et la loi Urbanisme et Habitat (UH) de 2003 confirment et précisent le statut des pays. La loi Voynet introduit notamment la création d'un conseil de développement (définition précisée dans le 1.1.2.) tandis que la loi UH réaffirme " le renforcement des solidarités réciproques entre la ville et l'espace rural " (Pauliat, 2014), déjà mentionné lors de la loi de 1995.

Dans les années 2000, cette forme d'institution administrative est une réussite : " Le succès du pays est indéniable (près de 350 en 2008) " (Pauliat, 2014), notamment dans les espaces ruraux (Derdaele, 2015). Sous la présidence de Nicolas Sarkozy, cette dynamique est freinée par la loi de réforme territoriale de 2010. Présentée comme une loi qui vise à simplifier l'administration publique dans un contexte économique et politique défavorable, la loi interdit la constitution de nouveaux pays et en révoque le statut légal et juridique. Sur cette loi, le professeur de droit Antony Taillefait écrit : " La loi du 16 décembre 2010 (art. 51) a voulu mettre au pot de la simplification du « mille-feuille administratif » en posant le principe de la non-crédation de « pays » supplémentaires et en abrogeant leur base légale : l'article 22 de la loi Pasqua. ". Il évoque la " confusion institutionnelle " (Taillefait, 2014) engendrée par les pays, qui sont une entité administrative de plus parmi tant d'autres pour expliquer cette décision. Dans son article " Le pays est mort... Vive le pôle d'équilibre territorial et rural ! ", Hélène Pauliat y avance une raison supplémentaire : " surtout, ils apparaissaient comme ayant finalement accompli leur mission, une préfiguration de l'intercommunalité. " (p.2). De fait, il s'agit d'un *statu quo* qui n'efface pas les pays déjà existants même si cette politique amorce la fin progressive des pays. D'ailleurs, Elodie Derdaele parle de " politique du ni-ni (ni suppression, ni création) " (p.140, 2015) pour évoquer cette loi. Il semble ici important de rappeler que la France compte près de 35 000 communes sur son territoire, ce qui

représente environ 40% des communes des pays de l'Union européenne. La moitié d'entre elles dénombre moins de 500 habitants. Taillefait affirme ainsi que : “ Les espaces ruraux concentrent donc 81 % des communes. ” (p.626, 2014). Cette loi de réforme territoriale impacte donc une partie importante du territoire national.

Le *statu quo* de la loi de 2010 prend fin quelques années plus tard, dans le cadre de l'acte III des lois de décentralisation (2014-2015). En effet, les PETR sont créés en janvier 2014 lors de la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (MAPTAM). Dans sa version originale, la loi ne fait pas état des PETR (Taillefait, 2014 ; Derdaele, 2015). Le nom de pôle d'équilibre territorial et rural est d'ailleurs discuté tout au long de l'élaboration de la loi. Dans un contexte de pôles européens et mondiaux, cette loi vise en premier lieu à consacrer le statut des métropoles (agglomération de plus de 400 000 habitants). Elle précise aussi les compétences de chaque collectivité territoriale à travers la formule de “ chef de file ”. Cela est particulièrement vrai pour les mobilités. Par exemple, la région est consacrée “ chef de file ” des transports. Cela signifie que des délégations de compétences à une échelle plus grande sont possibles mais qu'une collectivité est référente pour un domaine donné. En ce qui concerne les PETR, leur création a été amendée par le Sénat : “ Les sénateurs ont considéré que le projet de loi était oublieux du monde rural. Un amendement a donc introduit la possibilité de création de ces pôles en particulier afin de conforter les projets menés par les « pays ». ” (Taillefait, 2014). L'opposition ancienne entre le rural et l'urbain est également l'un des facteurs de l'apparition de ces pôles d'équilibre. La loi prévoit notamment la transformation des pays sous la forme de syndicat mixte en PETR : “ La loi du 27 janvier 2014 prévoit donc que les pays en forme de syndicats mixtes et les syndicats mixtes existants composés exclusivement d'EPCI à fiscalité propre peuvent se transformer en PETR. Pour les pays, cette transformation est mécanique, sauf refus de ses membres exprimé à la majorité qualifiée. ” (p.630). Les pays ayant une autre forme juridique (associations, GIP ou autres syndicats) ont la possibilité de le faire. La loi MAPTAM précise la définition des pôles d'équilibre territoriaux et ruraux.

1.1.2. Acteurs et fonctionnement : définition d'un pôle d'équilibre territorial et rural

Les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux sont définis très précisément dans la loi MAPTAM. Pour autant, des marges existent quant à l'organisation et la gestion d'un PETR.

1.1.2.1. Un organisme de coopération et d'animation sur son périmètre territorial

L'article L5741-1 de la loi de 2014 définit un PETR comme suit : “ Le pôle d'équilibre territorial et rural est un établissement public constitué par accord entre plusieurs établissements publics de coopération intercommunale à fiscalité propre, au sein d'un périmètre d'un seul tenant et sans enclave. ”. Les PETR sont donc le résultat de la participation volontaire d'EPCI qui souhaitent mutualiser certaines compétences à une plus petite échelle, celle du bassin de vie. À la suite de la délibération des différentes intercommunalités, c'est le préfet qui valide son instauration par arrêté. Si le PETR se situe entre deux départements, la délibération est prononcée par le préfet du département où se trouve le siège du pôle. Il est à noter que la mention “ au sein d'un périmètre d'un seul tenant et sans enclave ” diffère de la législation des pays, qui n'étaient pas concernés. Le PETR prend la forme d'un syndicat mixte fermé c'est-à-dire qu'il est composé uniquement d'EPCI, le département et la région étant exclus. Pour se former, un PETR doit être composé de deux EPCI au minimum et n'est pas contraint par un seuil démographique (Verpeaux, Rimbault, 2024). D'ailleurs, un EPCI ne peut appartenir qu'à un seul PETR.

Si Antony Taillefait affirme que les PETR “ sont définis d'une manière qui a à voir avec la plasticité ” (p.629, 2014), les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux sont soumis à plusieurs obligations légales. Un PETR se compose de représentants et de techniciens. Il est administré par un comité syndical. Ce comité syndical statue sur les grandes décisions ayant attrait au PETR. Il se compose d'élus communautaires désignés par les EPCI. Le nombre d'habitants de chaque intercommunalité influe sur l'attribution des sièges : “ Chaque EPCI à fiscalité propre dispose d'au moins un siège et aucun d'entre eux ne peut disposer de plus de la moitié des sièges. ” (Article L5741-1 II). Le nombre total d'élus formant un comité syndical n'est pas indiqué : il est laissé à l'appréciation des élus locaux. Il se réunit plusieurs fois dans l'année pour échanger sur les dossiers les plus importants. Pour les questions courantes, le PETR dispose d'un bureau syndical. C'est une instance réduite du comité syndical. La loi MAPTAM a instauré la mise en place de deux instances consultatives : le conseil de développement et la conférence des maires. Le CoDev a été pensé comme l'expression de la démocratie participative : il réunit des acteurs de la société civile (économiques, associatifs, culturels, etc.). Ces acteurs sont désignés par les EPCI membres et travaillent de manière bénévole sur différentes thématiques. L'administration du conseil de développement est aussi assez ouverte : celui du PETR Vidourle Camargue s'auto-administre alors que le comité syndical peut imposer les thématiques de travail dans d'autres pôles par exemple. La conférence des maires, quant à elle, impose une réunion des élus locaux à minima une fois par an.

Elle se réunit obligatoirement lors de la création, de la modification ou de la révision du projet de territoire (précisé plus bas). Ces trois instances constituent le cœur d'un pôle (Figure 2), qui est présidé par un élu.

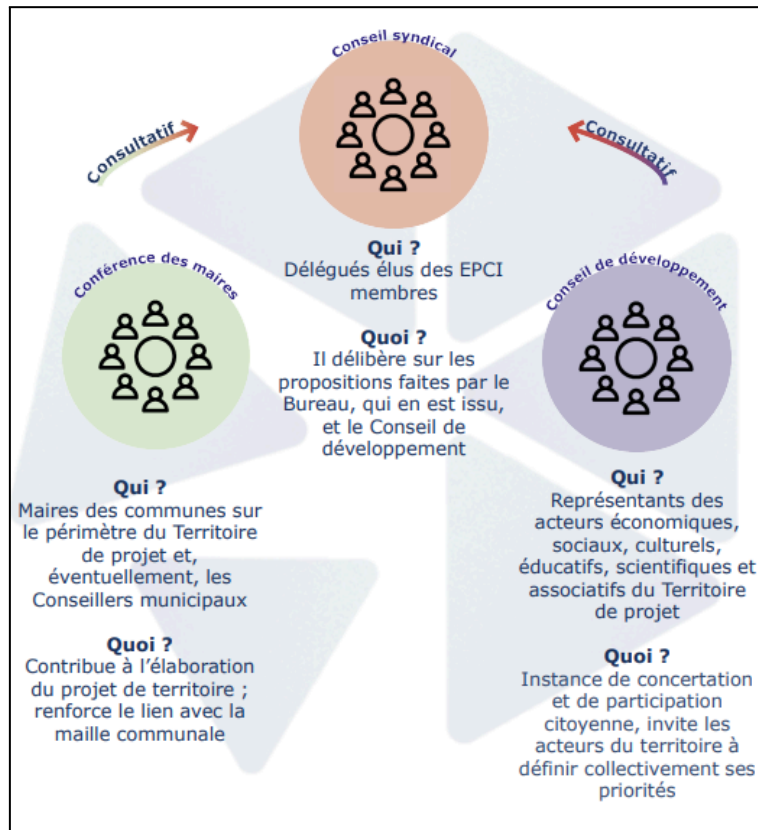


Figure 2 : Schéma des instances obligatoires d'un PETR (Source : ANPP, 2023)

Chaque PETR est tenu d'élaborer un projet de territoire : il " définit les conditions du développement économique, écologique, culturel et social. Il précise les actions en matière de développement économique, d'aménagement de l'espace et de promotion de la transition écologique qui sont conduites par les EPCI ou, en leur nom et pour leur compte, par le PETR. " (Taillefait, 2014). Ainsi, le projet de territoire oriente les modalités du développement local, en fixant notamment les principaux objectifs. Le projet de territoire doit respecter les documents de planification se trouvant au-dessus de lui comme le SCOT, le SRADDET ou la charte du parc naturel régional si le territoire est concerné. Le projet de territoire est approuvé par les EPCI membres et est renouvelé à chaque élection municipale.

Un PETR a pour objectif d'assurer le lien entre les politiques européennes, nationales et régionales et celles mises en place localement, à l'image des documents élaborés par les communes

et intercommunalités. Pour ce faire, chaque PETR a une équipe d'agents en charge de différentes missions et un directeur à sa tête. Il peut prendre à sa charge des missions portées par les intercommunalités afin de les aider sur des thématiques ciblées. Les thématiques peuvent être variées : patrimoine, alimentation, tourisme, numérique, mobilité, ... Les intercommunalités signent une convention territoriale avec le PETR pour confirmer ses missions : les départements et les régions peuvent être associés à ce contrat en les paraphant, sans que cela ne les implique directement. Ainsi, les PETR ont pour but d'animer le territoire et de faire dialoguer les différents acteurs et instances locaux : " ils ont vocation à constituer un outil collaboratif mis à la disposition des territoires situés hors métropoles, et fédérant, en particulier, les EPCI à fiscalité propre existant sur un territoire " (Verpeaux, Rimbault, 2024).

Comme évoqué dans le préambule, un PETR fonctionne grâce à 2 sources de financement principales : la première est la cotisation par habitant prélevée aux EPCI membres et la seconde provient des subventions des différents partenaires publics du PETR. En effet, une politique de contractualisation des pays puis des PETR avec d'autres collectivités territoriales est en place depuis de nombreuses années. C'est notamment le cas avec les régions et l'Etat. Les PETR sont souvent concernés par des programmes européens, soit directement (le périmètre du PETR correspondant au périmètre d'action d'un programme), soit indirectement (le PETR étant sur le périmètre d'action d'un programme). Le programme de fonds européens le plus fréquent est le programme LEADER. Cette contractualisation fait du PETR un acteur important pour les collectivités locales (communes et intercommunalités), qui s'adressent à lui pour la question du financement des projets. Les porteurs de projet comme des entrepreneurs par exemple s'adressent également aux agents du PETR.

Sur le territoire national, on dénombre 125 PETR en 2023 (DGCL, Banatic, Les collectivités locales en chiffres 2023). Comme le montre la figure ci-dessous, une partie non négligeable du territoire est maillée de PETR, particulièrement en Occitanie. Se construisant après accord de plusieurs EPCI, les PETR peuvent avoir un périmètre plus ou moins important. Par ailleurs, malgré leur appellation, on observe que ces pôles peuvent se situer près de métropoles et être caractérisés par une urbanisation variable. Les PETR peuvent donc être assez différents d'un à l'autre.

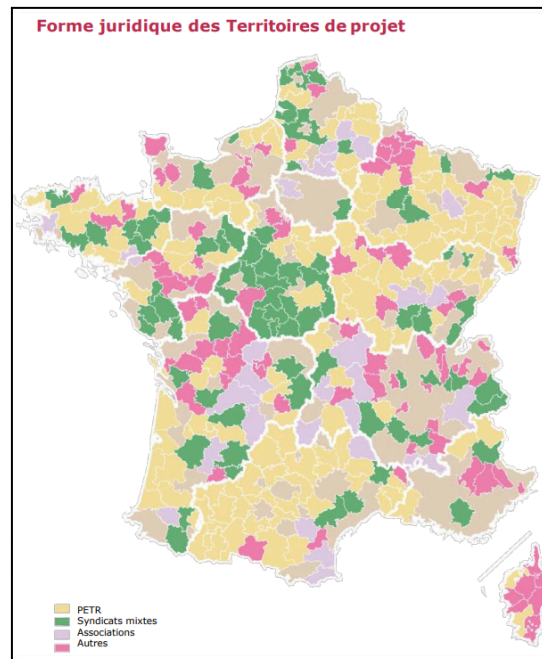


Figure 3 : Représentation des territoires de projets en 2021 (Source : ANPP, 2021)

1.1.2.2. Relations avec les autres entités administratives

Définir ce qu'est un PETR, c'est aussi s'intéresser aux relations qu'il entretient avec les autres collectivités territoriales (communes, intercommunalités, pays, cantons, départements et régions). Naturellement, un PETR a des liens très étroits avec les intercommunalités qui la composent. Ils sont les principaux interlocuteurs et collaborateurs des PETR, les PETR accompagnant les intercommunalités sur certaines missions définies. La logique de concurrence ou de compétition entre ces deux entités est peu présente, leur périmètre et type d'action étant différents. Les PETR sont également amenés à travailler avec les communes de leur périmètre, notamment dans le cadre des financements de projets. La conférence des maires est une occasion pour les deux acteurs de se réunir. Les liens entre ces deux acteurs peuvent être plus ou moins entretenus et encouragés. Afin de faire le point avec les communes du territoire, le PETR Vidourle Camargue organise chaque année une "tournee des communes" par exemple.

Il s'agit ici d'étudier les relations entre pays et PETR. La loi de réforme territoriale de 2010 n'a pas supprimé tous les pays. La loi MAPTAM a, quant à elle, créé un nouveau type de structure et rendu son socle juridique au pays. Ces deux lois ont poussé au changement de statut juridique des pays en place. Le choix des pays de se transformer en PETR découle de motifs politiques et financiers liés à l'implication du département, qui peut être un membre ressource non négligeable. Une partie importante d'entre eux s'est transformée en PETR, souvent en conservant le nom de

pays. Citons par exemple le PETR Pays de Châlons en Champagne. Les derniers chiffres de l'ANPP confirment cette dynamique (Tableau 2). Une autre partie de ces pays s'est transformée en intercommunalité, que ce soit en communauté de communes (Géoconfluences, 2022) ou en communauté d'agglomération. D'autres pays encore ont fait le choix d'évoluer sous forme de syndicat mixte ouvert (au département et à la région), d'association ou de groupement d'intérêt public (GIP). La forme associative est en perte de vitesse (Tableau 2). Ainsi, PETR et pays semblent, pour l'heure, coexister. Toutefois, le PETR semble être plébiscité par les élus locaux, au profit d'autres formes juridiques. Cette dynamique devrait se poursuivre dans les années à venir. Pays et PETR ont une relation d'échanges sur les pratiques, actions et expérimentations menées.

Formes juridique	2018	2019	2020	2021	2022	2023
PETR	43%	48%	50%	51%	53%	54%
Syndicat mixte	31%	31%	31%	32%	31%	30%
Association	16%	10%	10%	9%	9%	9%
GIP	2%	2%	1%	1%	1%	1%
Autre/informel	8%	9%	8%	7%	6%	6%

Tableau 2 : Evolution des formes juridiques des territoires de projet (Auteur/Source : ANPP, 2023)

Toujours à grande échelle, intéressons-nous aux cantons. Pour rappel, l'INSEE définit le canton en ces termes : “ Le canton est la circonscription servant de cadre à l'élection des conseils départementaux, anciennement conseils généraux, définie par la loi du 17 mai 2013. ”. Un canton n'a donc pas d'existence administrative à proprement parler : il n'est pas incarné par des agents. Par ailleurs, en dehors de sa fonction d'élection, le canton n'assume pas de missions comme un pôle d'équilibre peut le faire. Son échelle, qui regroupe plusieurs communes, ressemble souvent plus à celle d'une intercommunalité qu'à celle d'un PETR. Ainsi, ces deux entités très différentes, loin de se concurrencer, coexistent sans problème sur des périmètres très différents.

Départements et PETR entretiennent des relations. En effet, un PETR et un département peuvent faire le choix de contractualiser même si ce n'est pas systématique. Les départements sont souvent associés à des contrats passés entre le PETR et la région concernée ou l'Etat. Les départements ont des compétences obligatoires qui leur sont propres comme l'action sociale, les routes départementales et les collèges par exemple. Ces compétences sont assez lourdes. Les PETR ne

disposent pas de compétences à proprement parler mais peuvent s'en voir déléguer. À cet égard, départements et PETR n'entrent pas en concurrence. Cependant, des services peuvent beaucoup se ressembler parfois. J'en prend pour exemple l'Agence technique du Gard qui " a pour mission de conseiller les communes en matière administrative, juridique, financière et technique " (Françoise Laurent-Perrigot). Par les contractualisations, le PETR Vidourle Camargue figure comme l'acteur ressource en termes de financements de projets pour les communes et intercommunalités. Ainsi, les relations entre les PETR et les départements ne sont pas les plus évidentes.

Les PETR entretiennent également des relations avec leur région et l'Etat. Il semble ici pertinent de rappeler les processus de contractualisation qui lient les régions et l'Etat aux PETR. Les contrats signés peuvent porter sur des thématiques transversales, qui ont attiré au développement et à la préservation du bassin de vie. L'analyse des périmètres d'action et des compétences est ici peu pertinente au regard des fonctions qu'occupent les régions et l'Etat, incomparables avec les PETR. Ces deux acteurs semblent percevoir le PETR comme le relai idéal, la bonne échelle : les " Régions [qui] envisagent déjà les Pays et les PETR comme étant des niveaux de contractualisation à privilégier " (Derdaele, 2015). L'Etat et la Région collaborent avec le PETR. D'ailleurs, la région Occitanie a signé plusieurs contrats territoriaux avec les différents PETR du territoire comme celui de Garrigues et Costières de Nîmes en 2019. Les éléments de définition apportés sur le PETR nous amènent à nous intéresser aux limites et critiques émises sur cette structure.

1.1.3. Limites et controverses : un énième échelon administratif dans le millefeuille français ?

Après avoir étudié son cadre législatif et en avoir formulé sa définition, il s'agit désormais de montrer les limites et controverses du PETR. Plusieurs remarques ont été exprimées sur les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux. D'abord, les chercheurs mettent en évidence la ressemblance des PETR avec les pays et ce faisant, s'interrogent sur leur utilité. Dans son article " Les PETR : cuisine et dépendances d'une réforme territoriale méconnue " (2015), Elodie Derdaele rappelle que, tout comme les PETR, les pays " constituent l'archétype même des territoires dits de projet " (p.140). De la même manière, Antony Taillefait analyse la loi MAPTAM en ces termes : " [Ces pôles] semblent exhumer les « pays » créés en 1995. " (p.629). D'ailleurs, le professeur insiste, écrivant que les PETR " laissent un sentiment de « déjà vu » ". (p.625). Ainsi, Hélène Pauliat indique, dans son article " Le pays est mort... Vive le pôle d'équilibre territorial et rural ! " (2014), les similitudes du PETR et du pays : " on retrouve la logique du volontariat, et surtout la superposition des EPCI

au sein d'un établissement public territorial ” (p.2). Derdaele rappelle enfin que l'instauration d'un conseil de développement existait déjà avant : “ L'idée en soi n'est pas neuve. ” (p.146). Dans un référé de 2022 où 24 PETR ont été auditionnés, la Cour des Comptes partage ce constat.

Le nom de pôle d'équilibre territorial et rural est incorrect et ne traduit pas la diversité des territoires dotés de cette entité. En effet, les PETR couvrent des territoires très différents et qui n'ont pas le même degré de ruralité. Derdaele affirme que : “ à l'origine de nombreux PETR, ont une assise territoriale en voie d'urbanisation. ” (p.148). C'est une constatation que fait également la Cour des Comptes qui évoque “ une réalité hétérogène ” : “ les pôles recouvrant des réalités extrêmement hétérogènes et comprenant, pour la plupart, des villes moyennes et des territoires situés en périphérie d'agglomération. ” (Moscovici, 2022). Cette nouvelle entité administrative avait été amendée par le Sénat et son nom avait été débattu lors de l'élaboration de la loi MAPTAM (Derdaele 2015, Taillefait 2014). À cet égard, Elodie Derdaele soutient que les pôles d'équilibre territoriaux et ruraux sont une “ victoire symbolique pour les édiles issus de la ruralité ” (p.146).

Cette question de terminologie masque également une hétérogénéité en termes de moyens humains, techniques et financiers au sein des PETR que Derdaele rappelle : “ tous les PETR ne sont pas en mesure d'attirer les talents de jeunes créatifs ou de personnels expérimentés, capables d'innover et de bâtir de tels dossiers ou de suivre la mise en œuvre d'un projet de territoire ambitieux. ” (p.154). Cette dernière met en lumière les biais de la politique de contractualisation, qui rendrait les PETR dépendants aux subventions publiques pour fonctionner. Cette dépendance mettrait les PETR en concurrence. Des logiques de “ marketing territorial ” seraient alors déployées par ces structures : “ les territoires ont désormais leur logo, leur slogan, leur campagne publicitaire alors qu'auparavant ils se contentaient d'un blason et d'une devise ” (Derdaele, 2015).

Les PETR ont été promus par les élus d'alors comme un outil de revitalisation de la démocratie participative. Or, plusieurs auteurs soulignent l'échec de la démocratie citoyenne revendiquée de ces structures. La formule d'Elodie Derdaele, où elle évoque plus particulièrement le conseil de développement, pourrait résumer presque à elle seule cette idée-là : “ une institution aux prétentions démocratiques ne saurait rester confidentielle. ” (p.147). Elle poursuit sur le comité syndical en ces termes : “ rares sont en effet les citoyens à connaître son existence et a fortiori sa composition. ” (p.147). Dans son référé, la Cour des Comptes développe les dysfonctionnements observés sur le

conseil de développement lors des auditions des 24 PETR et partage le même constat : “ Les innovations en matière de gouvernance [...] applicables aux PETR n’ont pas atteint les objectifs escomptés en matière de démocratie locale. ” (Moscovici, 2022).

Les PETR sont une nouvelle entité administrative : la simplification promue et revendiquée par les élus n’est pas effective. Ces pôles viennent s’ajouter aux autres collectivités territoriales : “ Les PETR vont constituer des feuilles supplémentaires du « mille-feuille administratif ». ” (Taillefait, 2014). Pauliat partage ce constat : “ Loin de conduire à un renforcement de la lisibilité de l’action publique territoriale, la structure mise en place complexifie un peu plus le paysage, se superposant ainsi à d’autres mécanismes. ” (p.1). La loi MAPTAM n’a pas supprimé les pays.

En bref, les PETR ne répondent pas aux problématiques structurelles des territoires ruraux. Pour les nombreuses raisons abordées, cette structure ne serait pas la solution malgré un projet de départ porteur d’espoirs (Derdaele, 2015). Derdaele affirme ainsi que : “ la consécration officielle de la ruralité insérée dans de tels pôles n’est au final qu’un leurre qui pourra difficilement répondre aux attentes du monde rural. Elle n’est qu’un affichage de plus sans réelle consistance. ” (p.159). Antony Taillefait avance une autre raison, la structure administrative française comptant près de 40 000 communes : “ La loi MAPTAM laisse la formule de l’établissement public consommer ou consumer la décentralisation faute de faire basculer l’inter-intercommunalité dans la catégorie des collectivités territoriales, faute de prendre la forteresse communale et de repenser la conception du bloc communal. ” (p.631). Ainsi, plusieurs limites ont pu être mises en exergue quant à cette entité administrative. Pour autant, un pôle est un espace de coopération et de ressources : il regroupe une ingénierie qualifiée qui accompagne les acteurs et élus locaux au service du développement du territoire. Son rôle et son action sur les mobilités doivent être précisés.

1.2. Le PETR et les mobilités : quel périmètre d’action ?

Les pôles d’équilibre territoriaux et ruraux se déploient sur des territoires hétérogènes : le degré d’urbanisation du territoire varie d’un PETR à un autre. Certains PETR sont à dominante périurbaine, d’autres à dominante plus rurale. Sa situation géographique influe grandement ce degré d’urbanisation, qui ne sera pas le même s’il se situe à proximité d’aires d’attraction ou pas, par exemple. Il n’en demeure pas moins que ces territoires, à la fois périurbains et/ou ruraux, ont des caractéristiques propres, différentes des centres urbains. Ces caractéristiques amènent des enjeux en

termes de mobilité qu'il convient d'expliciter. De la même manière, le périmètre d'action des PETR sur les mobilités doit être développé.

1.2.1. Des enjeux de mobilité marqués et nombreux en milieu périurbain et rural

Avant d'étudier plus en détail les possibilités d'action des PETR sur les mobilités, il s'agit de brièvement rappeler les caractéristiques et enjeux de mobilité dans ces territoires. Cette présentation se fonde principalement sur deux documents : le rapport d'Olivier Paul-Dubois-Taine, *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux* (2012) et le guide commandé par la DREAL Centre-Val de Loire, "Mobilités en territoires ruraux : quels besoins ? Quelles solutions ? : guide méthodologique à destination des collectivités locales" (2019). Les caractéristiques en termes de mobilité des territoires périurbains et ruraux sont multiples.

Dans son enquête *Mobilité dans les Territoires de projet, Une thématique aux entrées multiples*, l'ANPP écrit dès l'introduction que : " Habiter en milieu rural et périurbain et dépendre de sa voiture pour aller au travail représente pour beaucoup de français le seul moyen de mobilité. " (2023). La dépendance à la voiture apparaît comme la première caractéristique de la mobilité dans ces espaces. Cette dépendance à la voiture, souvent utilisée seul d'ailleurs, s'explique par plusieurs raisons. D'abord, les bassins de vie des territoires périurbains et ruraux sont vastes. Les lieux de résidence sont souvent assez parsemés et les villes et villages n'accueillent que peu de services et d'équipements directement sur place. Cet allongement des déplacements concerne aussi l'emploi. Rappelons que la densité démographique de ces espaces est moins importante que dans l'urbain. L'étendu des bassins de vie (Paul-Dubois-Taine et alli, 2012) et les ressources financières limitées des collectivités de ces espaces expliquent en grande partie l'échec de la mise en place d'une offre alternative à la voiture performante. En effet, l'offre de transport en commun est très souvent insuffisante dans ces territoires pour parvenir à répondre aux besoins de déplacements des habitants.

D'ailleurs, cette défaillance d'offre alternative à la voiture pèse sur le budget des ménages (DREAL Centre-Val de Loire, 2019). Le coût pour se déplacer en milieu périurbain et rural est plus élevé que dans les métropoles. Une enquête Ipsos de 2019 révèle que le budget moyen mensuel d'un individu résidant en milieu rural s'élève à 215 €. Ce coût est plus important encore en milieu périurbain (223 €) alors qu'il est estimé à 179 € pour les personnes habitant dans les centres urbains.

En outre, la mobilité en milieu périurbain et rural se caractérise par une double dépendance. La première est celle déjà évoquée de la dépendance automobile. Elles concernent toutes les personnes qui ont les ressources physiques, cognitives, mentales et financières pour utiliser une voiture. La seconde, c'est la dépendance des ménages qui n'ont pas les ressources citées précédemment et d'autres encore, à la faible offre de transport mise en place sur le territoire. En effet, l'offre de transport n'est pas pensée pour ces publics. Ces " assignés territoriaux " (Le Breton 2002, Dupuy 2001) sont des ménages qui éprouvent des difficultés à ou ne sont pas en capacité de se déplacer de manière autonome. Cette idée renvoie à la notion de " motilité ", c'est-à-dire à la capacité effective à se déplacer, prônée par Vincent Kaufmann pour revenir à la définition d'origine de la mobilité. À cet égard, la dépendance de ces publics (jeunes, personnes en situation de précarité, PMR) revêt des enjeux sociaux d'équité forts pour les autorités publiques, d'autant plus que ces espaces se caractérisent par un vieillissement de leur population.

À partir des caractéristiques de la mobilité en milieu périurbain et rural, plusieurs enjeux se dessinent. L'enjeu principal est de parvenir à proposer une offre alternative au véhicule individuel et à l'autosolisme. Il s'agit de calibrer cette offre de transport et de la penser pour tous les publics et pour tous les motifs. La mobilité revêt aussi une dimension environnementale non négligeable, le secteur des transports représentant 31% des émissions de GES du pays depuis 2008 et la voiture individuelle plus de 60% de ce nombre (Commissariat général au développement durable, 2021). Cet enjeu environnemental est d'autant plus important que les espaces périurbains demeurent attractifs et connaissent donc une pression démographique accrue, qui pose la question du maintien de la qualité du cadre de vie. Ces enjeux, synthétisés ci-dessous (Figure 4), nous amènent à réfléchir au rôle que peut avoir un PETR sur cette thématique.

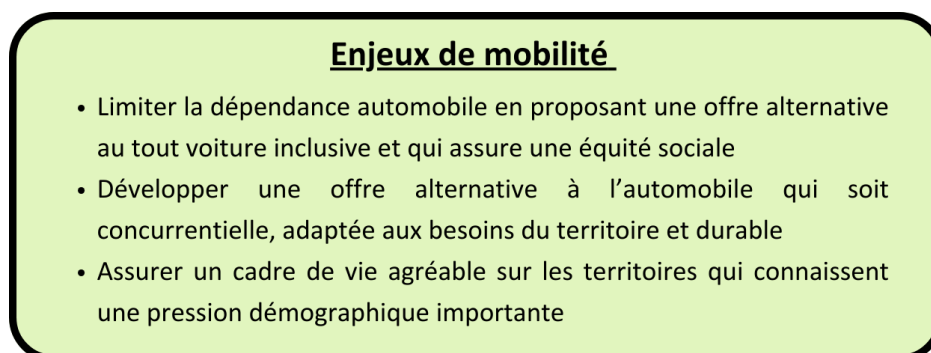


Figure 4 : Encadré sur les enjeux de mobilité en milieu périurbain et rural d'après l'ouvrage de Paul-Dubois-Taine (2012), (Auteure : Faïza ISSAOUI, 2024)

1.2.2. Rôle du pôle d'équilibre territorial et rural dans les mobilités

L'ANPP affirme que les territoires de projet sont l'échelon à privilégier en termes de mobilités : “ En travaillant à une échelle logique et pertinente comme l'est le PETR/Pays, les solutions se créent et les opportunités pour les habitants se dégagent. ” (p.1, 2023). Ainsi, il s'agit de voir quel est le périmètre d'action effectif des PETR sur les mobilités. Les leviers d'action peuvent être multiples et divergent d'un pôle à un autre selon les contrats et les missions portés.

Un pôle d'équilibre territorial et rural peut avoir un rôle majeur sur les mobilités depuis la loi d'Orientation des Mobilités. La LOM de 2019 vise à ce qu'il n'y ait plus de “ zones blanches ” de la mobilité sur le territoire. À cet égard, la loi entend confier la compétence mobilité d'un territoire à un acteur. C'est dans cette perspective qu'elle propose aux communautés de communes qui le souhaitent de se saisir de la compétence et donc, de devenir autorité organisatrice de la mobilité. Jusqu'alors, seules les métropoles, communautés urbaines et communautés d'agglomération avaient l'obligation de porter cette compétence. France Mobilités définit une AOM comme suit : “ Une autorité organisatrice de la mobilité est l'acteur public compétent pour l'organisation de la mobilité sur son territoire, le ressort territorial. ”. La loi offre également la possibilité aux communautés de communes qui ont choisi d'exercer la compétence de la transférer à une échelle supra-communautaire comme celle d'un PETR. Ainsi, un PETR peut être AOM et avoir un rôle de premier plan sur cette thématique. La LOM indique qu'il peut agir sur la mobilité solidaire, le TAD, les mobilités actives, les transports réguliers et scolaires et les mobilités partagées comme l'autopartage. La prise de compétence permet d'avoir une vision des mobilités sur les moyen et long termes à l'échelle d'un bassin de vie, par le biais d'un plan de mobilité simplifié (PDMS) par exemple. 3 PETR, situés au nord de la France, sont AOM : le PETR du Pays du Lunévillois, le PETR du Pays de Langres et le PETR du Pays de Thiérache (CEREMA, 2022). En Occitanie, c'est la Région qui exerce en grande majorité la compétence d'AOM locale (Figure 5).

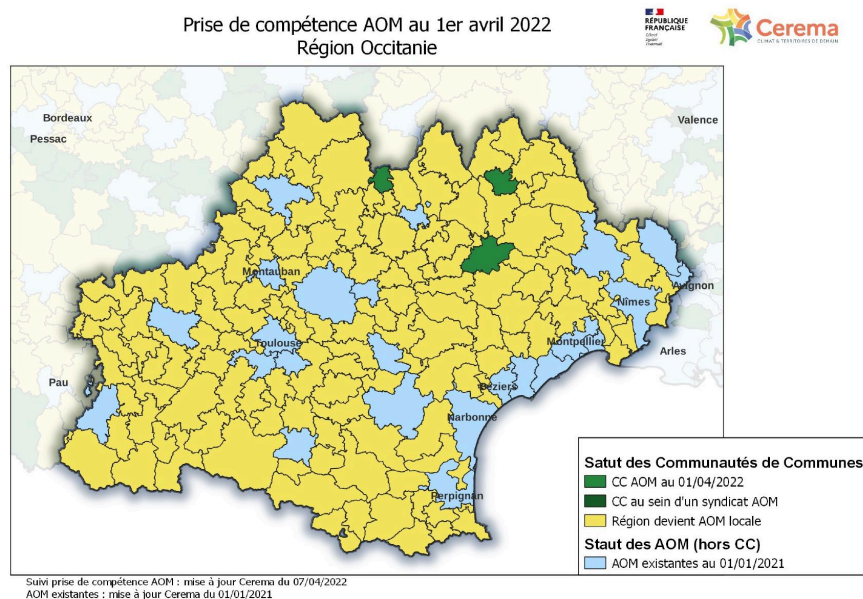


Figure 5 : Prise de la compétence mobilité en Occitanie en avril 2022 (Auteur : CEREMA, 2022)

Les communautés de communes avaient jusqu’au 1er janvier 2021 pour statuer sur cette prise de compétence. À défaut, la compétence est revenue à la région concernée qui est devenue AOM locale selon le principe de subsidiarité. Après le 1er juillet 2021, une communauté de communes peut reprendre la compétence à la région si elle souhaite la transférer à une échelle supra-communautaire comme celle du pôle d’équilibre. La compétence mobilité, compétence conséquente, ne s’accompagne pas forcément de l’octroi de fonds supplémentaires en dehors des subventions et appels à projet : le versement mobilités, c’est-à-dire le prélèvement d’un impôt sur les entreprises du territoire, ne peut être levé que si le territoire dispose d’un service de transport régulier à l’image d’un réseau de lignes de bus.

Les pôles d’équilibre territoriaux et ruraux peuvent agir sur les mobilités par les financements. D’abord, le PETR assure la recherche de financements des projets communaux et communautaires y compris les projets traitant des mobilités tels que la mise en place de stationnements vélo ou l’étude d’un plan de circulation d’une commune. Ce n’est pas systématiquement la mission d’un seul agent mais le PETR, se situant à la croisée de tous les interlocuteurs (Union européenne, Etat, région, département, EPCI et communes), a cette vocation là. De ce fait, il est au courant des différents appels à projet et subventions qui peuvent financer les projets de mobilité portés par les intercommunalités et les communes comme l’appel à projet AVELO 3 lancé par l’ADEME. Pour les projets de mobilité, de nombreux organismes conditionnent leurs subventions à l’intégration du

projet avancé dans un schéma global. Cette prérogative peut être un frein pour des territoires périurbains et ruraux, qui n'en sont pas toujours dotés. Par ailleurs, les PETR peuvent aider des porteurs de projet (entrepreneurs par exemple) au lancement de leur entreprise dans le cadre du programme LEADER. Ce fonds est administré par un groupe d'action local (GAL), c'est-à-dire un consortium d'acteurs socio-économiques publics et privés. Le périmètre du programme LEADER ne correspond pas toujours au périmètre d'un PETR. Ce moyen d'action est possible si le PETR en question est en charge des fonds LEADER et si le projet présenté par un acteur du territoire entre dans la stratégie du programme établie. Selon l'ANPP, 91,6% des territoires de projet (PETR et pays) sont en charge du programme LEADER en 2023, ce qui est considérable. En outre, un PETR peut agir sur les mobilités dans le cadre de la contractualisation : un contrat passé avec l'Etat ou la région peut prévoir l'allocation de fonds spécifiques au PETR pour cette thématique.

Certains PETR peuvent investir la mobilité grâce aux documents de planification, dont les EPCI lui ont confié la charge. En effet, la loi MAPTAM de 2014 prévoit la possibilité, pour les EPCI qui le souhaitent et à condition que le périmètre du SCOT corresponde à celui du PETR, de déléguer au PETR " l'élaboration, la révision et la modification de ce schéma " (Art. L. 5741-3. - I). Par ailleurs, si plusieurs schémas de cohérence territoriale se trouvent même en partie sur le périmètre du PETR, ce dernier peut se voir confier la coordination du ou des SCOT sur son territoire par les EPCI membres. Pour rappel, le SCOT est un document de planification stratégique introduit par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) en 2000 : il a pour but de développer une vision d'un territoire sur le long terme (15 à 20 ans). Il précise l'organisation spatiale du territoire et tient compte des documents de planification supérieurs comme le SRADDET ainsi que des évolutions de la loi, comme les objectifs de " zéro artificialisation nette " de la loi Climat et Résilience de 2021. Il vise à réduire la consommation d'espaces et d'énergies tout en permettant d'assurer un développement économique. La qualité du cadre de vie (logement, mobilité) est un élément intégrant de ce document, tout comme la préservation de l'environnement. Ainsi, les PETR s'étant vu déléguer cette mission peuvent investir la mobilité d'un point de vue stratégique. Selon l'ANPP, 57,8% des territoires de projet (PETR et pays) disposent de cette compétence en 2023. D'autres documents de planification peuvent être délégués à un PETR et permettre à cette entité de travailler sur les mobilités comme le PCAET, qui comprend nécessairement un volet mobilités. Les PETR peuvent se saisir de nouveaux dispositifs de planification comme le plan de mobilité rurale.

Enfin, ces pôles ont été pensés comme des outils d'animation du territoire et de coopération entre acteurs. Ainsi, un PETR peut agir sur les mobilités en tenant ce rôle d'animation du territoire qui pousse à la rencontre et à l'échange entre tous les acteurs. Si ce travail est mené par des agents, cette dernière modalité d'action suppose l'appui d'une volonté politique des élus locaux d'investir la thématique des mobilités. Cela peut prendre la forme de réunions inter-EPCI ou être à l'agenda de la conférence des maires par exemple. Les élus peuvent aussi demander au CoDev de travailler sur les mobilités. Notons ici que 13,5% des territoires de projet (PETR et pays) ont une vice-présidence dédiée à la mobilité (ANPP, 2023). Sans être compétent, le périmètre d'action des PETR sur les mobilités demeure vaste. Un PETR peut investir cette thématique de plusieurs façons et n'est pas condamné à rester inactif face à des enjeux sociaux et environnementaux qui sont de plus en plus grands. La volonté politique des élus locaux reste un élément déterminant dans l'appréhension des mobilités par les PETR. À cet égard, il semble opportun d'étudier quelques actions concrètes mises en place par des PETR sur les mobilités.

1.3. Benchmark de l'action des PETR sur les mobilités

Les PETR ont des moyens d'action sur les mobilités. Avant de développer le cas du PETR Vidourle Camargue dans les deux parties suivantes, il s'agit ici de présenter un panorama de ce qui a pu se faire sur d'autres territoires. Ce panorama des actions entreprises sur la mobilité ne vise pas à être exhaustif mais cherche à illustrer, par des cas concrets variés, le périmètre d'action effectif de ces pôles, dont peu exercent la compétence mobilité.

1.3.1. Des structures compétentes en mobilités : l'exemple du PETR du Pays Lunévillois, premier PETR étant devenu autorité organisatrice de la mobilité

Afin d'illustrer l'ensemble des actions possibles, il s'agit d'étudier d'abord un pôle d'équilibre doté de la compétence mobilité. Ce PETR est celui du Pays du Lunévillois. Il se situe dans l'est de la France, entre Nancy et Strasbourg. C'est un territoire de projet assez vaste et plutôt rural, qui regroupe de nombreuses communes (Tableau 3). Il est compétent depuis le 1er janvier 2018 (PETR du Pays du Lunévillois). D'ailleurs, le 1er Vice-Président du PETR est délégué aux questions de mobilité ce qui montre l'importance de cette délégation de compétence. Au PETR, trois agents sont chargés de cette thématique.

Localisation	EPCI	Communes	Population	Superficie	Dominante
Meurthe-et-Moselle	CC Meurthe-Montagne-Moselle CC du Pays de Sânon CC du Territoire de Lunéville à Baccarat CC de Vézouze en Piémont	159 communes	80 000 habitants	1427 km ²	Rurale avec une ville de plus de 20 000 habitants, Lunéville

Tableau 3 : Principales données sur le PETR du Pays de Lunéville d'après son site internet
(Auteure : Faïza ISSAOUI, 2024)

Le territoire est pourvu de 13 gares dont 1 gare TGV, située à Lunéville. Depuis sa prise de compétence, le PETR du Pays du Lunévillois coordonne et expérimente de nombreuses solutions de mobilité sur son territoire. Le PETR est doté des solutions de mobilité suivantes :

- Un réseau de transport régulier : les lignes de bus urbains Lunéo et son application en temps réel associée, *Pysae* ;
- Une offre de transport à la demande zonale, *Tédibus* ;
- Un réseau d'autostop organisé en partenariat avec *Rezo Pouce* depuis juillet 2023 ;
- *Electromaps*, une application qui recense en temps réel la disponibilité des bornes de recharge électrique sur le territoire afin de promouvoir l'électromobilité ;
- Et participe à la mise en place d'aires de covoiturage et à l'amélioration des aménagements des gares.

Le transport à la demande s'active après réservation préalable. Il a été pensé comme un TAD zonal, c'est-à-dire que le territoire a été découpé en 6 zones, nommées de A à F. L'offre tient compte des autres solutions de mobilité, comme le transport régulier. Un trajet coûte 3€ et un aller-retour 4€. En ce qui concerne les modes actifs, le PETR du Pays du Lunévillois dispose d'un schéma directeur cyclable depuis la fin de l'année 2023. Il a également fait le choix de s'investir depuis 4 ans dans le défi lancé par la région Grand Est, "Au boulot, j'y vais autrement !", en rendant le service de TAD gratuit par exemple.

Dans le même temps, le pôle essaie plusieurs solutions de mobilité :

- Subvention de la pratique de covoiturage via un partenariat avec *Klaxit* pour les personnes en partance ou à destination du territoire, notamment les actifs, depuis janvier 2024 ;
- Extension de l'offre d'autopartage *Lulu* déjà en place sur la CC du Territoire de Lunéville à Baccarat : une commune (exceptés Lunéville et Baccarat) = une voiture électrique ;
- Étude d'un projet d'offre de mobilité solidaire.

Depuis le 1er janvier 2019, le PETR du Pays du Lunévillois a mis en place le “Versement Transport”. Il s’agit d’une redevance dont les entreprises de plus de 11 salariés doivent s’acquitter et qui permet de financer en grande partie tout le panel de solutions évoquées. La levée de ce financement est l’une des raisons qui explique cette délégation de compétence (ANPP, 2023), le reste étant financé notamment par des subventions publiques et des appels à projet. Dans son enquête mobilité, l’ANPP pointe le manque d’animation sur l’ensemble des solutions de mobilité disponibles, méconnues des habitants (2023). Notons que le PETR a laissé le transport scolaire à la Région. Ainsi, le PETR du Pays du Lunévillois propose de nombreuses solutions de mobilité alternatives à la voiture. D’autres PETR, qui ne sont pas compétents, investissent aussi la mobilité.

1.3.2. Panorama de l’action des PETR n’étant pas AOM

Ce panorama se fonde sur l’analyse de 3 PETR qui présentent des caractéristiques géographiques et démographiques très différentes, ce qui rappelle une nouvelle fois la diversité des territoires que couvrent les PETR.

1.3.2.1. Le PETR Garrigues et Costières de Nîmes : un territoire voisin aux prismes entre l’urbain et le rural

Le premier PETR étudié est Garrigues et Costières de Nîmes. Ce pôle se situe dans le Gard et à la particularité de compter la ville de Nîmes dans ses rangs (Tableau 4). De ce fait, une population importante réside sur ce territoire. Le pôle résulte de l’association de Nîmes Métropole et de la CC Beaucaire Terre d’Argent et ne dispose pas de la compétence mobilité. La CA Nîmes Métropole est AOM et dispose d’un réseau de transport urbain régulier. Ce type de pôle a donc des problématiques de mobilité qui ont notamment attiré aux liens entre l’urbain et le rural, sans avoir de moyens d’action importants. Il n’y a pas d’agent dédié à cette thématique.

Localisation	EPCI	Communes	Population	Superficie	Dominante
Gard	Nîmes Métropole CC Beaucaire Terre d’Argent	44 communes	293 474 habitants	996 km ²	Périurbaine avec une commune urbaine, Nîmes et des bourgs ruraux

Tableau 4 : Principales données sur le PETR Garrigues et Costières de Nîmes d’après son site internet
(Auteure : Faïza ISSAOUI, 2024)

N’étant pas compétent, le PETR Garrigues et Costières de Nîmes s’est principalement saisi des mobilités par la question des financements. La contractualisation du PETR avec l’Etat et la Région lui a permis de disposer d’enveloppes pour financer des projets de mobilité. Ainsi, le contrat de relance et de transition écologique signé avec l’Etat prévoit un volet mobilité. C’est aussi le cas du

Contrat Territorial régional Occitanie 2022 - 2028. C'est dans ce cadre qu'une voie verte a été financée à hauteur de 13% (soit 47 461€ sur 363 500€) à Rodilhan en 2020. Par ailleurs, le PETR porte le fonds européen LEADER, qui permet lui aussi d'apporter des financements à des projets de mobilité. J'en prends pour exemple le financement de l'aire de covoiturage de Fourques, près de Beaucaire, en 2021. Le programme LEADER a financé ce projet à hauteur de 51%, soit 34 510€ sur 68 262,50€, ce qui n'est pas négligeable.

Outre l'expertise financière, le PETR Garrigues et Costières de Nîmes investit les mobilités à travers l'animation du territoire. En 2024, le pôle a organisé sa conférence des maires annuelle sur les mobilités cyclables. Pour les 60 personnes présentes, cette journée a été marquée par des retours d'expériences et la présence d'intervenants techniques comme le CEREMA. Ainsi, sans être compétent, le PETR Garrigues et Costières a des moyens d'agir sur la mobilité sur son territoire.

1.3.2.2. Le PETR du Montargois-en-Gâtinais, quelles actions en termes de mobilité ?

Le PETR du Montargois-en-Gâtinais se situe dans le Loiret. Il s'agit d'un territoire rural, regroupant de nombreuses communes, polarisées autour de la ville de Montargis (Tableau 5). Orléans se trouve à 1h en voiture, Paris à 1h30. Le PETR dispose d'un Vice-Président délégué à la mobilité et d'un agent, chargé de la plateforme territoriale de mobilité.

Localisation	EPCI	Communes	Population	Superficie	Dominante
Loiret	CA Agglomération Montargoise CC de la Cléry, du Betz et de l'Ouanne CC Canaux et Forêts en Gâtinais CC des Quatre Vallées	95 communes	130 430 habitants	1770 km ²	Rurale avec une unité urbaine autour de Montargis

Tableau 5 : Principales données sur le PETR du Montargois-en-Gâtinais d'après son site internet (Auteure : Faïza ISSAOUI, 2024)

Le PETR du Montargois-en-Gâtinais a investi la mobilité à travers les financements et les documents de planification. D'abord, le pôle s'est doté d'un schéma local de mobilité en 2015. Par ailleurs, les 4 intercommunalités ont transmis au PETR l'élaboration du SCOT et du PCAET. Ces 2 documents de planification ont un volet mobilité important et permettent de mettre en place une stratégie pour le territoire sur le long terme. Le SCOT a notamment permis d'identifier que 29% des émissions de gaz à effet de serre du territoire proviennent des transports. Il s'agit donc pour le PETR du Montargois-en-Gâtinais d'apporter des solutions de mobilité à un secteur particulièrement polluant.

L'apport de solutions passe notamment par la contractualisation. Ainsi, le PETR a signé le Contrat Régional de Solidarité Territoriale (CRST) avec la région Centre - Val-de-Loire, le département du Loiret et l'Etat. Ce contrat prévoit une enveloppe de 590 000€ dédiée au financement de projets de mobilité. Il finance aussi en partie le poste de l'agent chargé de la coordination de la plateforme de mobilité du PETR (PETR du Montargois-en-Gâtinais, 2021). Ce fonds a notamment permis de financer la mise en place du service *Rezo Pouce* sur le territoire du PETR. Depuis sa fusion avec *Mobicoop*, le service propose à la fois une offre d'autostop organisé, *Rezo Pouce* et de covoiturage, *Rezo Pro*. Par ailleurs, le PETR porte une plateforme territoriale de mobilité depuis 2017. Tout comme le covoiturage, cette plateforme a été financée dans le cadre du CRST. Elle a pour objectif d'aider les entreprises qui le souhaitent à se doter d'un plan de mobilité employeur (PDMe), d'accompagner les écoles qui aimeraient mettre en place des pédibus et porte aussi ce rôle de conseil auprès des communes et intercommunalités pour leurs projets de mobilité. Cette plateforme regroupe également toutes les informations liées aux différentes solutions de mobilité sur le territoire : elle est coordonnée par un agent du PETR du Montargois-en-Gâtinais, spécifiquement dédié à cela (France Mobilités, 2017). Le pôle d'équilibre s'est saisi des mobilités par plusieurs leviers d'action et a mis en place une solution innovante, cette plateforme de mobilité.

1.3.2.3. Le PETR Val de Saône Vingeanne, investir les mobilités en milieu rural

Le PETR Val de Saône Vingeanne est un territoire rural, qui se situe à 45 minutes en moyenne de Dijon (Tableau 6). Le pôle dispose d'un chargé de mission SCOT, Mobilité et Observatoire territorial et d'un Vice-Président délégué à la mobilité.

Localisation	EPCI	Communes	Population	Superficie	Dominante
Côte d'Or	CC CAP Val de Saône CC Mirebellois et Fontenois	67 communes	36 493 habitants	809 km ²	Rurale connaissant l'aire d'attraction de Dijon

Tableau 6 : Principales données sur le PETR Val de Saône Vingeanne d'après son site internet (Auteure : Faïza ISSAOUI, 2024)

Le PETR porte le SCOT et le programme LEADER, deux missions qui permettent d'agir sur les mobilités. Par ailleurs, le pôle a mis en place un plan de mobilité rurale. La loi n°2015-992 relative à la transition énergétique pour la croissance verte est à l'origine de la création d'un outil de planification des mobilités : le plan de mobilité rurale. Le PETR Val de Saône Vingeanne a fait le choix de se saisir de ce dispositif en 2018 pour appréhender et organiser les mobilités sur son territoire. La loi permet le portage du plan par un pôle d'équilibre territorial et rural. L'agent chargé de la mobilité a pour but de mettre en place les préconisations du plan de mobilité rurale. Ainsi, le

PETR a établi une “ Charte Aménagement Voirie & Espace Public ” qui se décline sous la forme de fiches thématiques, chacune abordant un aspect de la mobilité. En parallèle, le PETR a signé une convention avec Dijon Métropole en 2023 pour promouvoir le covoiturage et les autres solutions de mobilité à travers *Divia Mobilités*, son application d’itinéraires multimodaux en temps réel.

Les PETR sont des entités administratives récentes et méconnues. Sa toponymie ne reflète pas la diversité des territoires qui le composent, comme certains ont pu le dire. En termes de mobilités, les pôles semblent avoir un rôle à jouer et disposent de plusieurs leviers d’action, même sans être compétents. Pour agir, la volonté des élus locaux reste un élément fondamental. C’est dans ce cadre que le PETR Vidourle Camargue a commandé un état des lieux des mobilités du quotidien.

PARTIE 2 - LE PETR VIDOURLE CAMARGUE : ÉTAT DES LIEUX DES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN D'UN TERRITOIRE PÉRIURBAIN ET RURAL

Sous l'impulsion de son Vice-Président à la mobilité, le PETR Vidourle Camargue a fait le choix de consacrer cette année à la mobilité. S'investir sur cette thématique, c'est d'abord prendre conscience des dynamiques en jeu sur le territoire. À cet égard, une partie de mon stage a consisté à établir un état des lieux des mobilités du quotidien à l'échelle du pôle d'équilibre. Cet état des lieux vise à faire le point sur ce qu'est la mobilité aujourd'hui sur le pôle. Il s'agit de s'intéresser aux dynamiques qui traversent le territoire, aux liaisons mais aussi aux discontinuités entre les communes afin de proposer des solutions d'expérimentation. Outre la question du maillage, l'idée est de connaître les problématiques de mobilité auxquelles les intercommunalités et communes sont confrontées, les contraintes qui limitent leur action et les projets envisagés pour tenter d'apporter des solutions aux problèmes identifiés. Associer les collectivités à ce diagnostic permet d'améliorer la connaissance du territoire et de les mobiliser en vue de la conférence des maires à venir.

2.1. Le PETR Vidourle Camargue : Un territoire singulier et hétérogène

Le PETR Vidourle Camargue est un territoire périurbain et rural singulier. Sa position stratégique, entre Nîmes et Montpellier, en fait un bassin de vie attractif aux aménités nombreuses. Cet espace est marqué par un patrimoine naturel, culturel et immatériel important, qui suppose un équilibre entre développement économique et préservation des milieux. Si le territoire bénéficie de plusieurs infrastructures de transport, le maillage est inégal. Pour autant, des potentiels de mobilités alternatives à la voiture semblent se dessiner.

2.1.1. Situation du PETR Vidourle Camargue, un territoire entre Nîmes et Montpellier

Le PETR Vidourle Camargue se situe dans le sud de la France, en région Occitanie. Il se déploie sur 2 départements, le Gard et l'Hérault. Regroupant 50 communes, il se compose de 4 communautés de communes gardoises (CC Rhône Vistre Vidourle, CC du Pays de Sommières, CC de Petite Camargue et CC Terre de Camargue) et d'une communauté d'agglomération héraultaise, Lunel Agglo. Par sa position stratégique, le PETR Vidourle Camargue est un espace carrefour de passage, ceinturé par deux aires d'attraction urbaines, Nîmes et Montpellier (Figure 6). La situation

de proximité avec ces deux pôles d'emploi importants et la qualité du cadre de vie offerte sur le territoire sont des facteurs d'attractivité majeurs. Le territoire est doté de plusieurs zones d'activités qui comptent des entreprises importantes à l'image de Royal Canin à Aimargues ou de la Source Perrier à Vergèze. Nîmes Métropole exerce une influence remarquable sur la façade est du territoire. Montpellier et sa métropole attirent l'ensemble des habitants du pôle. Par leur position, la CALA et la CCTC sont particulièrement tournées vers l'aire d'attraction montpellieraine. Lunel, ville la plus importante du territoire, entretient des relations fortes avec les deux communes urbaines.

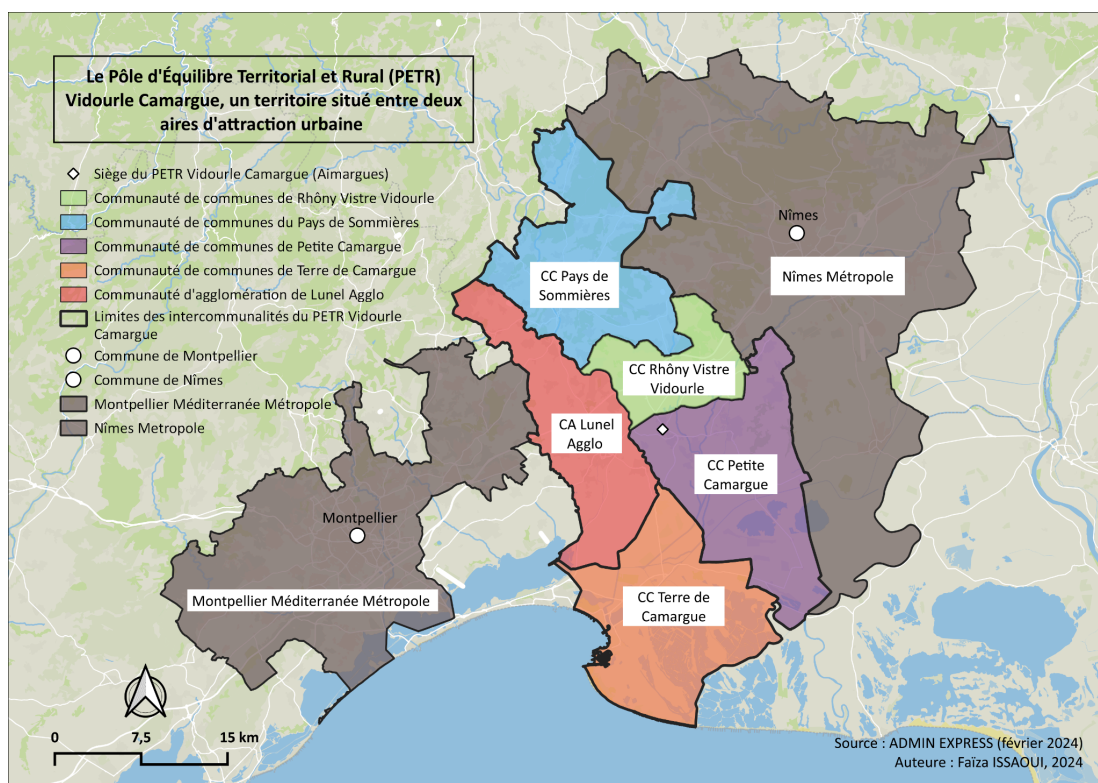
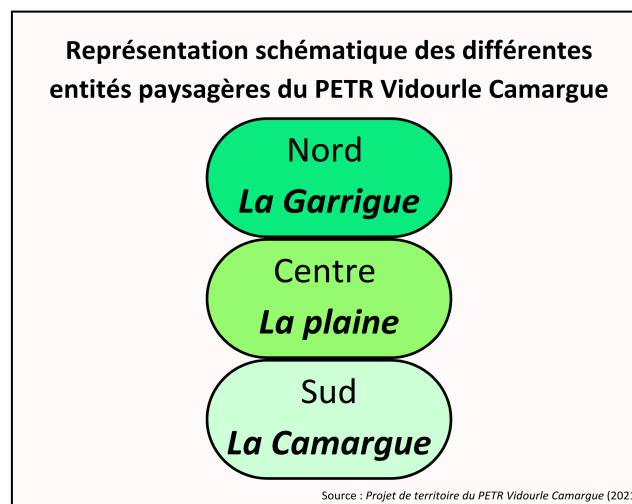


Figure 6 : Carte de situation du PÉTR Vidourle Camargue (Auteure : Faïza ISSAOUI, 2024)

2.1.2. Un territoire vaste et varié : analyse topographique et indicateurs socio-démographiques

Le PÉTR Vidourle Camargue est un territoire stratégique singulier qui s'étend sur 840 km² (PÉTR Vidourle Camargue). En effet, il présente plusieurs entités paysagères assez uniques (Figure 7). Le nord du territoire, qui correspond à la CCPS et au nord de la CALA, est un paysage de garrigues traversé par le Vidourle. Le centre du territoire, c'est-à-dire le sud de Lunel Agglo, la CCRVV et le nord de la CCPC, est irrigué par le Canal d'irrigation Bas-Rhône Languedoc (BRL) d'est en ouest et par les cours d'eau du Vidourle et du Vistre du nord au sud. C'est un espace de plaines. Au sud, se trouve la Camargue gardoise. Cette partie du territoire se caractérise par ses nombreux étangs et marais à l'image des marais salants d'Aigues Mortes. Elle regroupe la CCTC et

le sud de la CCPC et est traversée par le Canal du Rhône à Sète. Cet espace, en grande partie immergé, est assez urbanisé notamment sur le littoral. À l'échelle du PÉTR Vidourle Camargue, le relief du territoire peut être qualifié de plaines. En effet, au sud, les communes sont juste au-dessus du niveau de la mer et au nord, les villages sont situés entre 50 m et 100 m d'altitude. Au milieu du territoire, les communes sont situées aux alentours des 50 m d'altitude. Le territoire est tout de même marqué au nord par quelques petits sommets comme La Pène à Galargues (CALA) qui s'élève à 254 m ou le Mont Cau à Crespian (CCPS) qui atteint les 247 m. En termes d'aménagement, ce paysage de plaines semble propice au développement d'infrastructures pour les modes actifs avec des communes comme Marsillargues (CALA) ou Aimargues (CCPC) qui ne présentent pas de dénivelé. Pour autant, certaines communes ont été bâties sur les hauteurs puis se sont étendues, à l'image de Gallargues-le-Montueux (CCRVV). Le dénivelé sur ces communes peut d'ors et déjà être identifié comme un frein pour la pratique de la marche ou du vélo pour les habitants de ces villes et villages et plus particulièrement pour les PMR.



*Figure 7 : Schéma des différentes entités paysagères du PÉTR Vidourle Camargue
(Auteure : Faïza ISSAOUI, 2024)*

Riche de ses paysages, son histoire, et son terroir, le PÉTR Vidourle Camargue est un territoire touristique. De Sommières à Aigues-Mortes, en passant par Ambrussum, cet espace dispose d'un patrimoine matériel et immatériel important. Depuis 1996, la Petite Camargue est classée comme un site Ramsar c'est-à-dire que ces zones humides ont été reconnues comme faisant partie du patrimoine mondial. Cette reconnaissance s'accompagne de contraintes en termes d'aménagement afin de préserver les milieux et la biodiversité. Par ailleurs, le territoire de la CCTC et la CCPC, avec Saint-Gilles, est classé Grand site de France depuis 2014. Ce label reconnaît le travail d'équilibre entre promotion touristique et préservation des milieux. Le syndicat mixte de la

Camargue gardoise estime que le Grand Site a reçu 1,7 millions de visiteurs en 2021. D'autres labels d'Etat ont été attribués : le territoire compte ainsi 3 sites classés dont les remparts d'Aigues-Mortes et 1 site inscrit. La mission Racine dans les années 1960 a marqué le début d'un tourisme massif au sud du territoire (Figure 8). Une station balnéaire comme Le-Grau-du-Roi voit sa population passer de 8356 (INSEE, 2020) à environ 150 000 habitants en période estivale. En 2022, le Seaquarium est le second site le plus visité du Gard avec 415 000 touristes (Gard Tourisme, 2022). Cette variation de population est aussi une contrainte forte en termes d'aménagement.

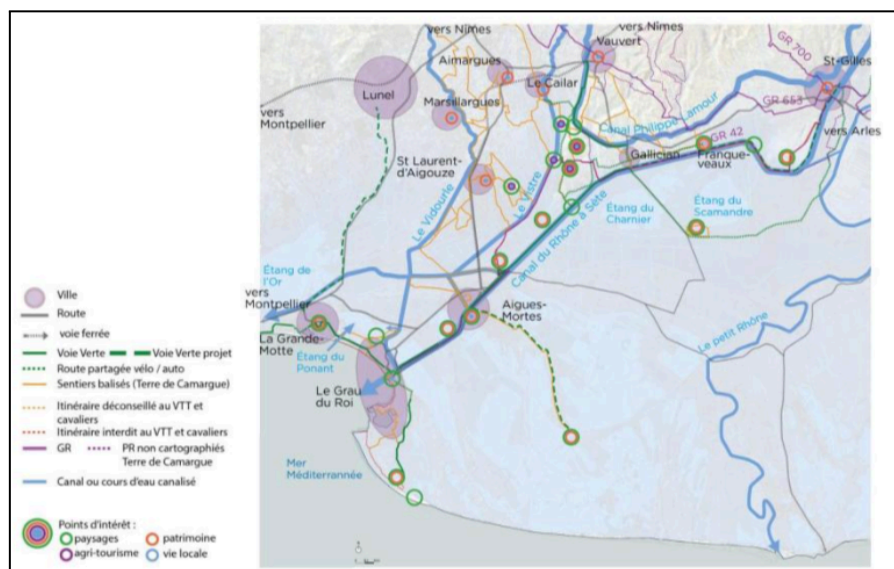


Figure 8 : Schéma des aménagements et lieux touristiques sur le sud du territoire (Source : "Schéma Directeur de la Circulation et du Stationnement", Syndicat mixte de la Camargue gardoise (2022))

Même sans le tourisme, la question de la pression anthropique se pose car le PETR Vidourle Camargue est un espace très attractif. En effet, le territoire compte 153 000 habitants (PETR Vidourle Camargue) pour une densité moyenne de 178 hab./km². Les cartes de population ci-dessous, rendent compte de la répartition de la population sur le territoire ainsi que des espaces les plus densément peuplés. Elles ont été réalisées à partir des données carroyées de l'INSEE, qui visent une plus grande finesse et nuance de représentation. Ainsi, la taille des carreaux varie selon le nombre de ménages et l'étendue du territoire : les plus grands représentent des espaces de 32 km, les plus petits de 200 m seulement. En d'autres termes, plus les carreaux sont petits, plus le nombre de personnes résidant à l'intérieur est important. La carte de population révèle, à première vue, une répartition qui semble assez uniforme sur le territoire. La variation des carreaux nous indique que les communes au centre du territoire (sud de la CALA, sud de la CCPS, CCRVV et nord de la CCPC) comptent le plus d'habitants, les carreaux étant plus petits sur ces zones. Les espaces les moins peuplés se situent au sud du territoire, ce qui s'explique aisément par les nombreuses zones

humides. La carte de densité à droite confirme et précise ces observations : l'axe qui se situe sur la liaison Nîmes - Montpellier est le plus densément peuplé. C'est à Lunel que l'on compte 25 813 hab./km². Légèrement excentrées, Vauvert et Calvisson comptent plusieurs milliers d'habitants.

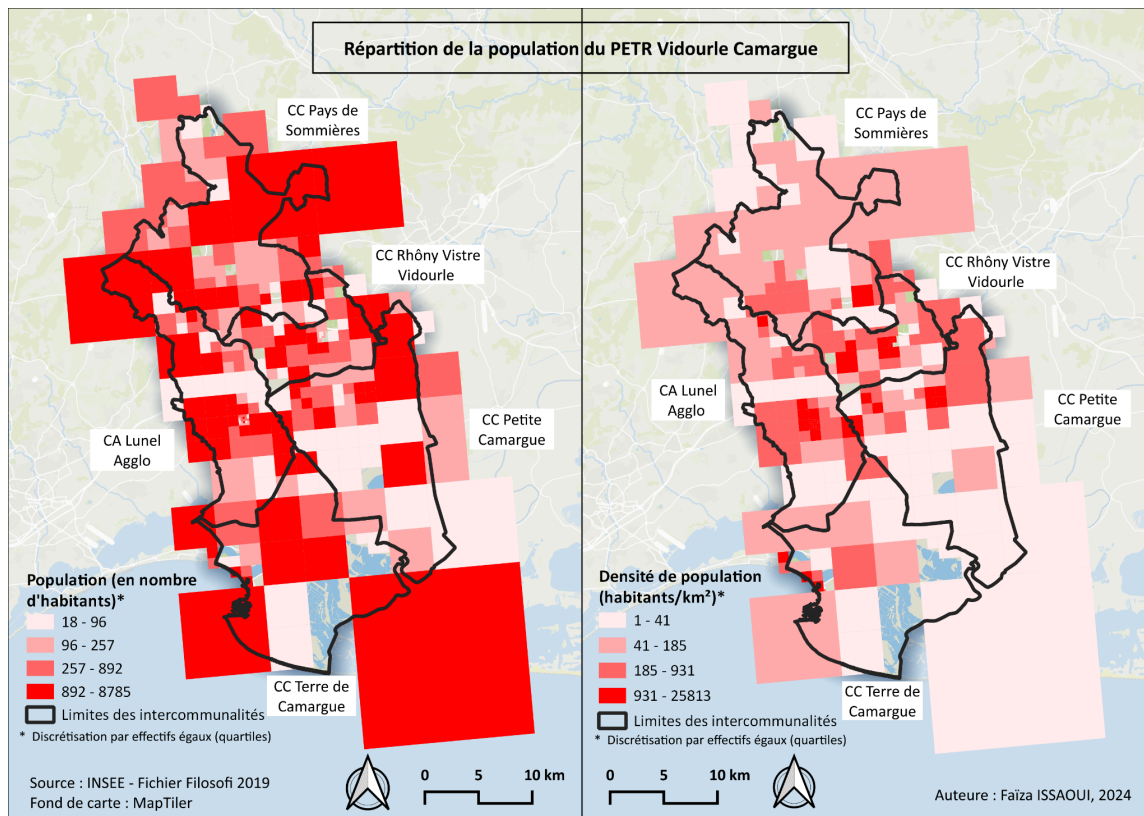


Figure 9 : Cartes de la répartition de la population du PETR Vidourle Camargue

Le territoire du PETR Vidourle Camargue attire de nombreuses familles avec enfants (INSEE, 2020). Excepté sur la CCTC, les moins de 14 ans représentent près de 2 habitants sur 10 sur les autres intercommunalités (entre 18,6% et 19% de la population en 2020). De même, les actifs (30 à 59 ans) comptent pour environ 40% de la population sur ces EPCI. Notons tout de même une tendance au vieillissement puisque les 60-74 ans représentent plus de 15% de la population (INSEE, 2020). La CCTC est un cas particulier. C'est un territoire vieillissant : les personnes âgées de 45 à 74 ans représentent 47% de la population de l'intercommunalité en 2020. De fait, le pôle d'équilibre connaît une pression démographique et immobilière : plus d'un habitant sur 10 déclare habiter son logement depuis moins de deux ans sur tous les EPCI (INSEE, 2020).

Cet espace périurbain et rural attractif se structure autour de pôles secondaires. La grille communale de densité à 7 niveaux, proposée par l'INSEE, rend compte des degrés d'urbanisation du territoire (Figure 10). Elle se fonde à la fois sur le nombre d'habitants par commune et la

proximité de celle-ci avec un ou plusieurs centres urbains. Lunel et Vauvert sont les deux pôles structurants du territoire. Les communes sur l'axe Nîmes - Montpellier, relativement peuplées, apparaissent comme des petites villes. Le-Grau-du-Roi et Aigues-Mortes sont sous l'influence de Montpellier. Le nord du pôle, de Galargues à Cannes-et-Clairan, est rural. Le territoire compte 9 collèges publics, 3 lycées et 4 structures d'enseignement privé : 2 collèges, 2 lycées et un établissement privé se trouvent à Lunel. Par ailleurs, la ville compte un hôpital, tout comme Le-Grau-du-Roi.

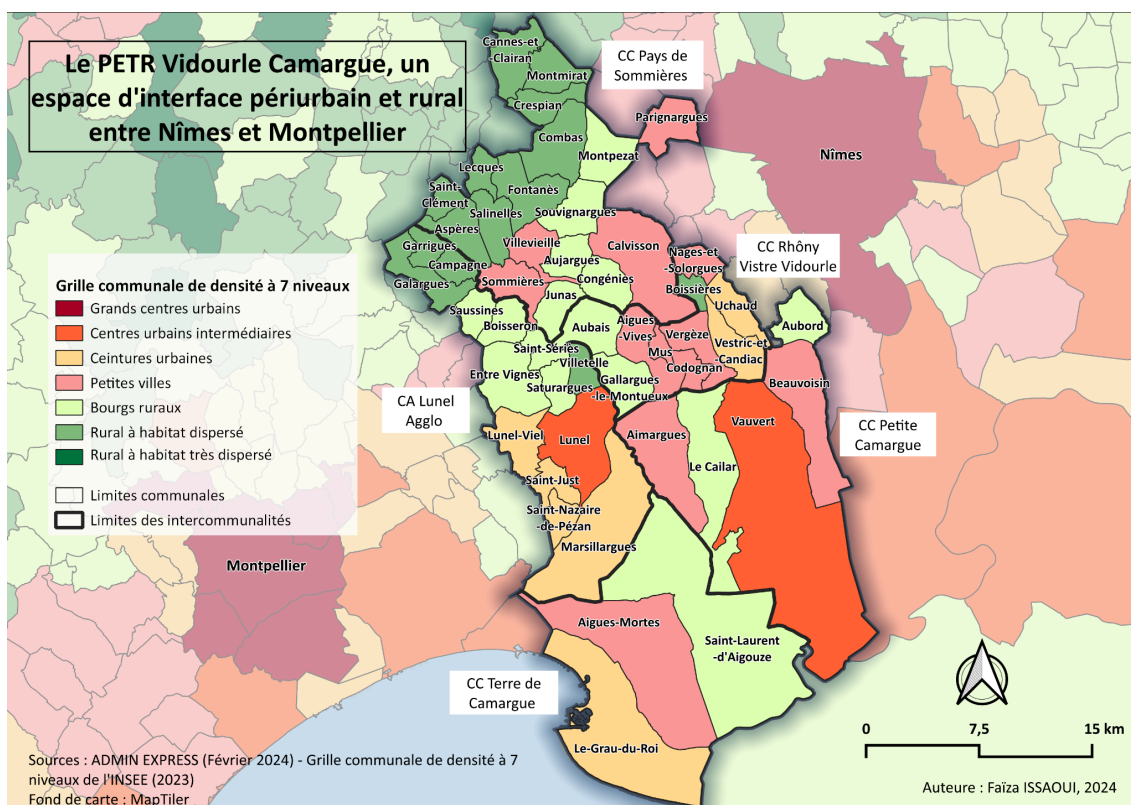


Figure 10 : Le PETR Vidourle Camargue, un espace périurbain et rural entre Nîmes et Montpellier

2.1.3. Etude des infrastructures de transport structurantes d'un territoire entre deux métropoles

Le PETR Vidourle Camargue hérite d'un réseau de routes et de voies d'eau ancien. Ainsi, il dispose d'un maillage routier structurant, marqué par de nombreuses départementales sur l'ensemble du territoire (Figure 11). Le pôle est traversé d'est en ouest par l'A9 et dispose d'ailleurs de 2 sorties d'autoroute : la 26 au niveau de Gallargues-le-Montueux et la 27 au niveau de Lunel. La présence d'une nationale, la RN 113, est aussi un élément notable. Ce maillage permet l'accès aux aéroports de Garons, près de Nîmes et de Montpellier. Plusieurs espaces de covoiturage sont identifiés sur le territoire (Figure 11) : deux aires de covoiturage à Saint-Just et à

Gallargues-le-Montueux près de l'A9 ainsi qu'un parking de covoiturage à Aubord, près du chemin des Canaux. En termes d'infrastructures ferroviaires, le territoire est doté de 2 lignes TER (Avignon - Narbonne et Nîmes - Le-Grau-du-Roi) et d'une ligne à grande vitesse, la LGV Méditerranée. Pas moins de 12 gares sont dénombrées sur le territoire (Figure 11). Parmi celles-ci, on compte 2 PEM (Lunel et Vergèze), 3 PEM en projet (Vauvert, Aigues-Mortes, Le-Grau-du-Roi) et 7 haltes ferroviaires. La CCPS n'a pas d'infrastructures ferroviaires.

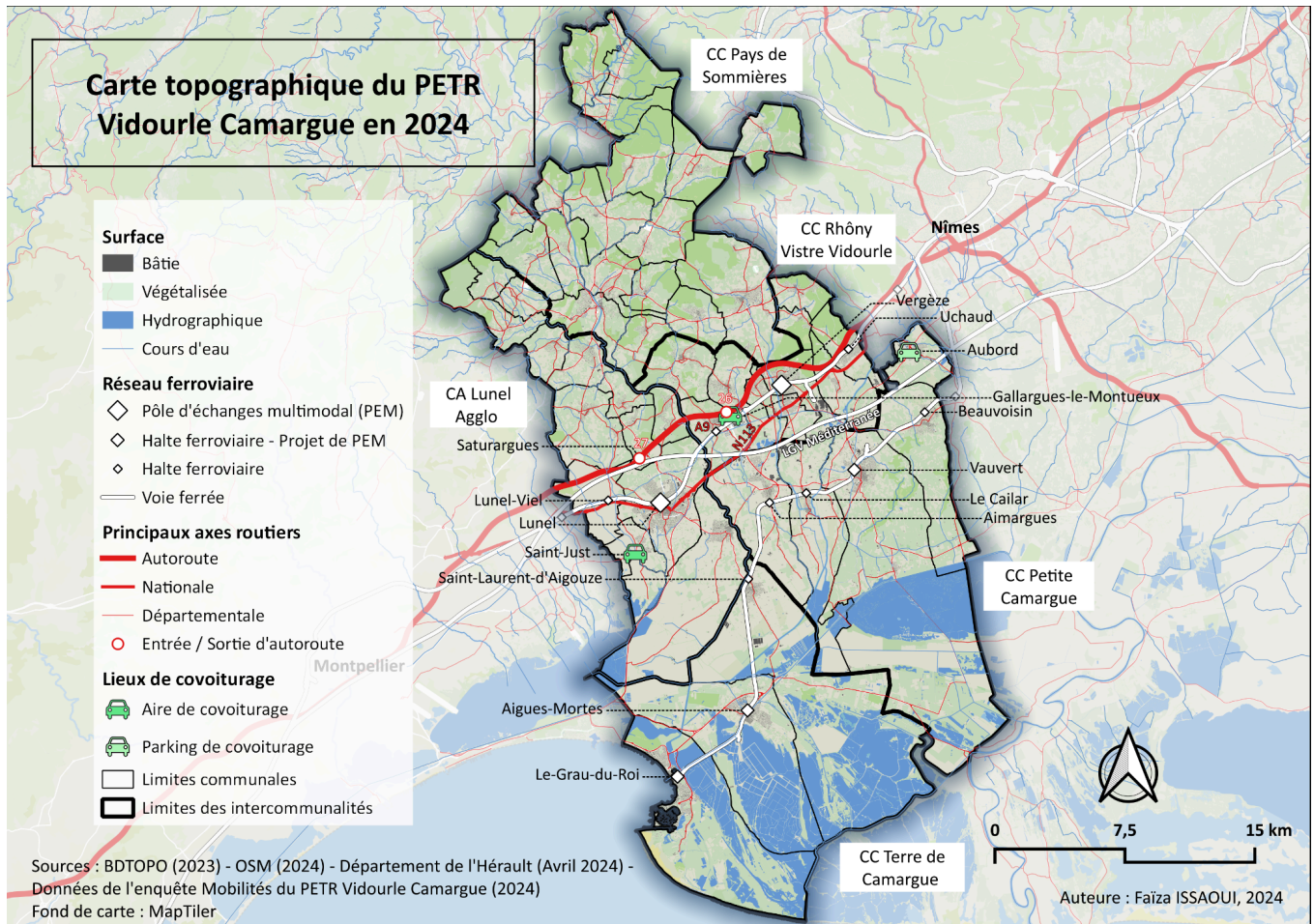


Figure 11 : Carte des principales infrastructures de transport sur le PÉTR Vidourle Camargue

Un réseau cyclable maille également le territoire mais il est discontinu et inégal selon les intercommunalités. La présence de la Via Rhôna au sud du territoire est remarquable.

2.1.4. Des pratiques de déplacement tournées autour de l'automobile

Sur le PÉTR Vidourle Camargue, les pratiques de déplacement sont marquées par un usage quasi exclusif de la voiture (Figure 12) pour se rendre au travail. Les autres modes sont peu utilisés.

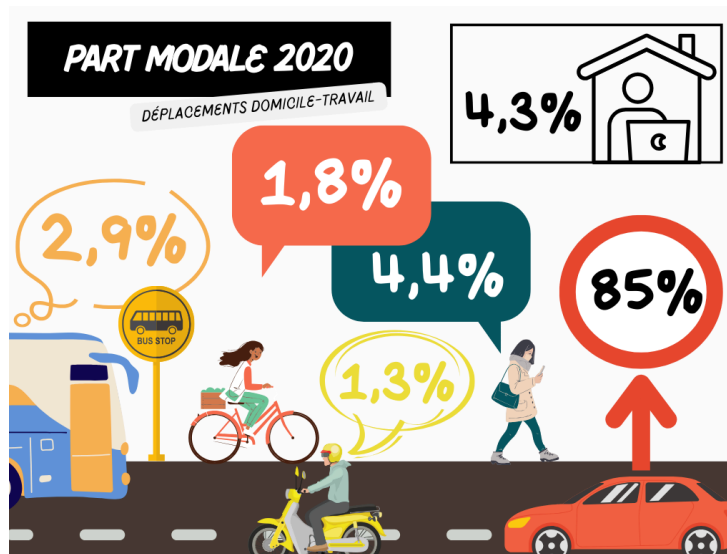


Figure 12 : Infographie sur la part modale des déplacements domicile-travail en 2020 sur le PETR Vidourle Camargue d'après les chiffres de l'INSEE (Auteure : Faïza ISSAOUI, 2024)

Ces chiffres sont en accord avec les résultats de la dernière Enquête mobilité des personnes de 2019 (Ministère de la Transition écologique, 2019), résultats qui changent peu de l'enquête précédente menée en 2008. Ces pratiques s'expliquent en partie par une offre en transport en commun insuffisante, ce qui est une caractéristique des territoires périurbains et ruraux. Cet usage est permis par une surmotorisation des ménages, phénomène observable sur l'ensemble du territoire (Annexe 1). Plus de 8 ménages sur 10 ont au moins une voiture en 2020. Si l'on exclut les communes de Sommières, Vauvert, Lunel, Le-Grau-du-Roi et Aigues-Mortes, ce chiffre augmente et passe à 9 ménages sur 10. De légères variations sont observables, la surmotorisation des ménages étant plus marquée au centre et au nord du territoire (Annexe 1). D'autres indicateurs laissent à penser que le pôle d'équilibre est propice au développement d'autres modes de déplacement.

2.1.5. Un territoire propice au développement de l'intermodalité et des modes alternatifs à la voiture

Plusieurs indicateurs montrent que le territoire du PETR Vidourle Camargue est propice au développement de modes alternatifs à la voiture. L'analyse du taux de personnes de plus de 15 ans qui travaillent et résident dans la même commune, fourni par l'INSEE, nous permet de voir que plusieurs communes ont tout intérêt à développer les mobilités alternatives et notamment à étoffer l'offre de modes actifs. En effet, ce taux s'élève à 61,6% au Grau-du-Roi en 2020 (Annexe 2). En d'autres termes, plus de 60% des habitants résidant dans cette commune y travaillent également ! Il y aurait un intérêt tout particulier à développer une politique en faveur des modes actifs et des transports en commun sur cette commune au regard de l'importance de la population concernée.

Aigues-Mortes, Vauvert, Lunel, Sommières, Montpezat et Saint-Clément sont aussi concernées puisque ce taux s'élève à environ $\frac{1}{3}$ de la population sur ces communes, ce qui demeure important.

En outre, les cartes d'accessibilité révèlent un véritable potentiel intermodal sur le territoire. Au regard de l'échelle d'analyse, elles traitent de l'accessibilité depuis les principales gares du pôle. L'accessibilité désigne la possibilité des habitants de se rendre à un lieu donné : elle tient compte du temps et de la distance. La limite de 15 minutes a été retenue car elle semble un temps donné maximal réaliste par rapport à l'acceptation d'un individu à se déplacer. Les isochrones sont établis à partir d'*Open Route Services* et ne prennent pas en compte le dénivelé et l'état de la voirie. En revanche, la praticité et le type de routes sont des éléments inclus dans les isochrones proposés. Les cartes concernent l'accessibilité en vélo et en voiture, la marche étant peu pertinente à cette échelle. La vitesse moyenne de circulation s'élève à 20 km/h. L'accessibilité cyclable théorique révèle un potentiel intermodal de proximité : les habitants des communes voisines pourraient se rendre à la gare en vélo avec les aménagements adéquats (Figure 13). C'est le cas d'Aigues-Vives, de Vestric-et-Candiac, et de Mus pour la gare de Vergèze-Codognan. Une liaison Vauvert - Le Cailar se dessine tout comme Saint-Just et Lunel-Viel avec la gare de Lunel. Depuis la gare de Lunel, le périmètre atteignable en 15 minutes concerne 34 679 personnes. C'est 13 164 personnes pour Vergèze-Codognan et plus de 10 000 personnes pour les gares d'Aigues-Mortes et de Vauvert. Sur cette même durée, 9 972 personnes sont concernées au Grau-du-Roi.

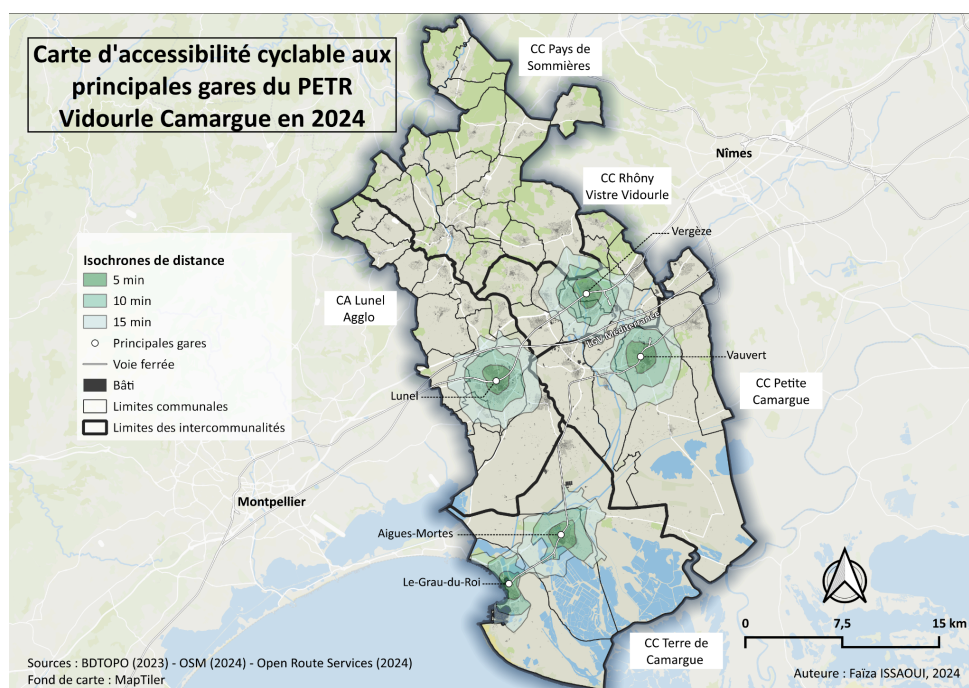


Figure 13 : Accessibilité cyclable depuis les principales gares du territoire en 2024

L'association du vélo et du train n'est pas la seule possibilité. Pour les habitants de communes plus éloignées, déposer sa voiture à la gare pour prendre le train peut être une autre solution. La carte d'accessibilité depuis les gares en voiture couvre une grande partie du territoire (Annexe 3). Toutes les communes de la CALA jusqu'à Boisseron sont situées à 15 minutes depuis la gare de Lunel : cela représente 68 001 personnes. Depuis la gare de Vergèze-Codognan, les proportions sont similaires : tous les habitants des communes de la CCRVV et du sud de la CCPC peuvent se rendre à la gare en 15 minutes, soit 61 223 personnes. Le périmètre de la gare de Vauvert concerne 51 744 personnes, c'est plus de 30 000 personnes pour les 2 gares de la CCTC.

Ces indicateurs permettent de déceler un potentiel pour le développement d'autres mobilités sur le territoire. Par sa position stratégique entre Nîmes et Montpellier, le PETR Vidourle Camargue est un bassin de vie singulier et attractif. Cet espace périurbain et rural au relief assez faible est marqué par un patrimoine unique, qui suppose un équilibre entre développement économique et préservation des milieux. Pour autant, le territoire bénéficie de plusieurs infrastructures de transport même si le maillage est inégal. Il s'agit de s'intéresser plus amplement à l'offre de mobilité.

2.2. Diagnostic sur l'offre et les infrastructures de transport

Étudier l'offre et les infrastructures de transport d'un territoire fait partie intégrante de l'élaboration d'un état des lieux des mobilités. Cette partie de diagnostic met en lumière les liaisons et les discontinuités entre les communes mais aussi les pratiques de déplacement des habitants.

2.2.1. Les transports en commun : une offre limitée et inégalement répartie sur le territoire

Plusieurs offres de transports collectifs sont proposées sur le PETR Vidourle Camargue. Ainsi, on retrouve l'offre régionale LiO qui assure une desserte en car et en train et un réseau de bus intercommunaux sur la CALA. Plus surprenant, le territoire est maillé de 2 services de TAD et de plusieurs navettes communales.

2.2.1.1. Etude de l'offre régionale LiO

L'offre régionale LiO TER compte deux lignes, qui ne sont pas desservies de la même manière (Figure 11, p.37). La première, Nîmes - Montpellier, bénéficie d'un cadencement et d'une fréquence satisfaisantes, de l'ordre de 60 allers-retours en moyenne par jour (SNCF). La liaison Lunel - Montpellier bénéficie d'un cadencement renforcé. Cet axe structurant du territoire permet un usage

de ce mode pour les déplacements du quotidien. À l'inverse, la seconde ligne TER (Nîmes - Le-Grau-du-Roi) a un cadencement faible : 2 allers-retours en moyenne sont proposés hors saison estivale (SNCF). L'offre est renforcée en été lors de la saison touristique mais la ligne n'est pas électrifiée et le matériel roulant, vieillissant. Outre l'usage de trains à pile à hydrogène, le contrat d'axe Nîmes - Le-Grau-du-Roi prévoit une augmentation des allers-retours sur la ligne, surtout sur le tronçon Vauvert - Nîmes, afin qu'elle soit plus utilisée pour les mobilités du quotidien.

En ce qui concerne l'offre de car LiO, le PETR Vidourle Camargue est traversé par 13 lignes régulières et 2 lignes estivales (Figure 14). Les communes de Souvignargues (CCPS), Nages-et-Solorgues et Boissières (CCRVV) ne sont desservies par aucune ligne. Sur les 13 lignes LiO, 8 sont au départ ou à destination de Nîmes. Les communes les mieux desservies se situent au centre du territoire à l'image de Lunel, d'Uchaud ou de Codognan. De manière générale, le cadencement est légèrement plus important pour les cars en provenance de Nîmes sur l'ensemble de ces lignes. On constate une fréquence assez faible avec peu d'horaires de desserte : 2 à 3 bus le matin, 1 à 2 bus à midi et 3 bus en moyenne le soir dans chaque direction. Le cadencement ne semble pas répondre aux besoins des habitants : les derniers cars partent en moyenne autour de 19h30. L'offre ne propose pas un cadencement suffisant en heures de pointe que ce soit le matin ou le soir, qui correspond à un car par heure. Seule la ligne 135 (Nîmes - Lunel) se distingue : c'est la ligne structurante du pôle. Le cadencement sur la ligne est de l'ordre d'un car toutes les heures voire toutes les 2 heures. L'offre reste grandement liée à la desserte scolaire et ne s'adresse pas à tous les publics. Par ailleurs, plusieurs liaisons entre communes sont manquantes : on peut penser à Vergèze - Calvisson, Lunel - Aimargues ou encore pour l'extérieur à Vauvert - Saint-Gilles par exemple.

Sur la partie héraultaise du PETR Vidourle Camargue, l'offre de car LiO est insuffisante (Figure 14). La ligne 606 (Aigues-Mortes - La-Grande-Motte - Montpellier) a aussi un cadencement limité. Ces trois communes, tournées vers Montpellier, ne disposent que de cette ligne dont la desserte d'Aigues-Mortes est très faible. L'insuffisance de fréquence et de desserte en heures de pointe est un élément essentiel à rappeler. À l'heure actuelle, l'offre ne permet pas d'être envisagée pour les actifs. Au nord de la CALA, Galargues, Campagne et Garrigue souffrent de la quasi absence de fréquence de la ligne 611. De même, le cadencement de la 612 est déficient, que ce soit à destination ou en provenance de Sommières. La ligne 601 ne propose que 2 allers-retours par jour sur la ligne complète Castelnaud-le-Lez - Marsillargues. La ligne 607 (Lattes - Marsillargues) a un

cadencement faible en provenance et à destination de Lunel (2 allers-retours/jour) et de Marsillargues (1 aller-retour/jour). Il est à noter que l'offre régionale LiO complète l'offre de bus intercommunaux de la CALA. Une rupture de charge peut s'effectuer au PEM de Lunel. Pour un trajet en car LiO, le prix d'un ticket s'élève à 2€.

Le réseau intercommunal se compose de 6 lignes dont une ligne urbaine, l'intra-Lunel (Figure 14 ; Annexe 4). Sur la ligne 1, un bus passe toutes les heures entre 7h et 19h dans les deux directions. Les lignes 2 et 3 viennent compléter l'offre des lignes LiO 607 et 601. Les lignes 4 et 5 ont été créées pour assurer une liaison entre le bourg-centre, Lunel et les autres communes : l'offre est limitée mais les bus passent matin, midi et soir. La ligne 6 répond à un impératif de desserte mais l'offre est très contrainte (2 allers-retour/jour). Le ticket s'élève à 1,60€ pour un trajet.

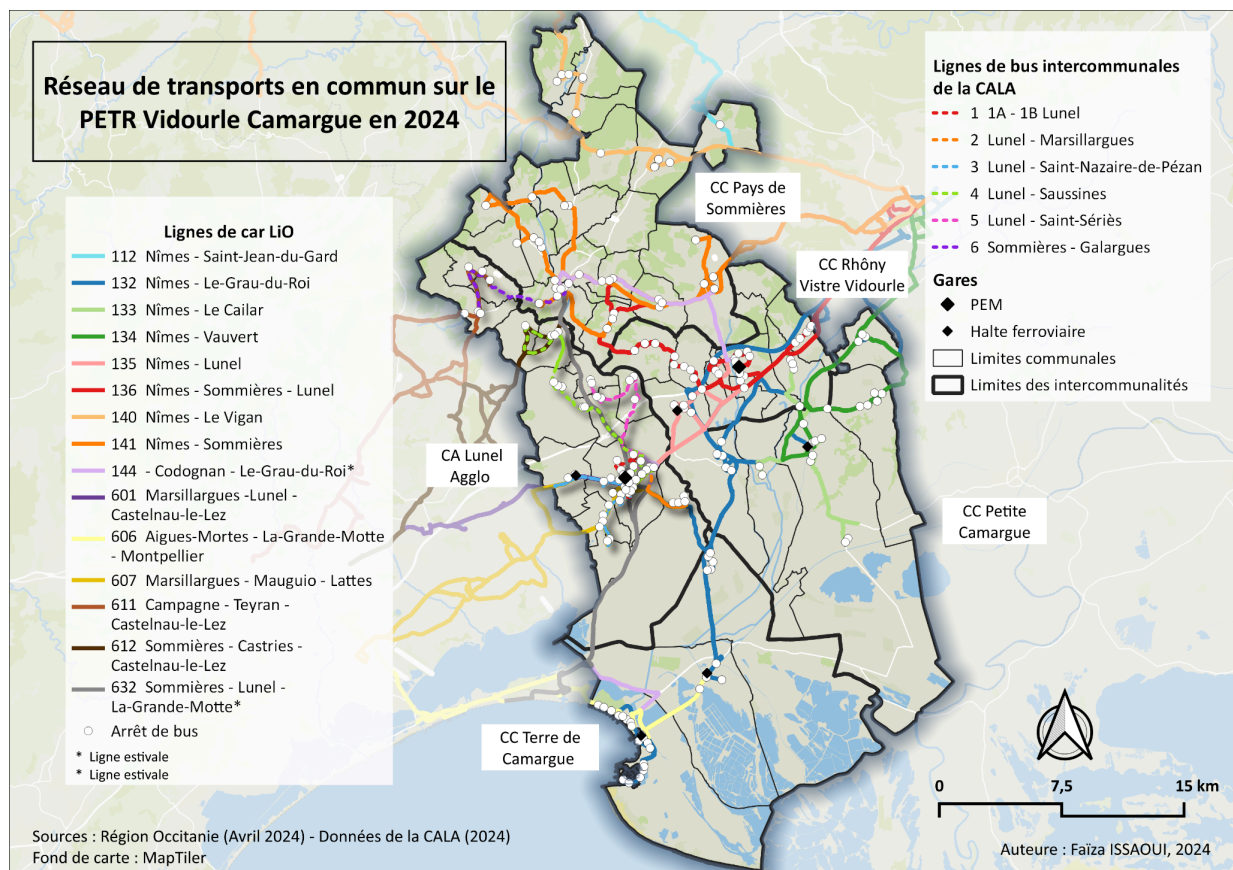


Figure 14 : Carte du réseau de transports en commun en 2024 (hors trains)

2.2.1.2. Une offre communale et intercommunale de déplacement dans certains espaces : étude des services de transport à la demande et de navettes municipales

Outre les offres régulières de transports collectifs, des initiatives ont été mises en place par les communes et intercommunalités pour proposer un service de mobilité. Ainsi, le PETR Vidourle

Camargue dispose de 2 services de TAD sur son territoire. Le premier service de TAD se situe sur la CCPS : il s'agit d'assurer les déplacements de 4 communes au nord du territoire. Cette offre existe depuis plusieurs années et fonctionne selon des cycles de 3 ans. En d'autres termes, le service est évolutif et s'adapte aux besoins exprimés par les habitants. Aujourd'hui, les 4 communes qui bénéficient de cette offre sont Lecques, Salinelles, Aspères et Fontanès. Saint-Clément est partie l'année dernière car les habitants n'étaient plus usagers à l'inverse de ceux de Fontanès, qui se sont intégrés au dispositif. C'est un service gratuit à destination des habitants de ces 4 communes. Il fonctionne grâce à un réseau de chauffeurs bénévoles. En termes de financement, les charges sont partagées : l'EPCI fournit le minibus de 9 places et le carburant est payé par les communes membres. Ce sont les acteurs locaux qui font vivre le service : les entreprises et artisans paient pour faire leur promotion sur le véhicule. Ce service s'apparente à un transport à la demande car il suppose un appel préalable de l'habitant au chauffeur et n'a pas de trajets fixes même si certains jours peuvent correspondre à une desserte particulière comme celle du marché par exemple. Le TAD fonctionne à deux échelles : il réalise des déplacements internes à la CCPS et des liaisons vers l'extérieur. Selon le responsable du pôle Aménagement de la CCPS, environ 8 déplacements sur 10 sont des trajets de rabattement sur Sommières.

La commune de Vauvert (CCPC) a mis en place en 2021 un service de TAD, *Doveo*. Il s'adresse aux plus de 65 ans et aux PMR. Il s'agit d'un service de porte-à-porte gratuit, avec une réservation préalable effectuée 48 heures avant le déplacement. Les trajets sont réalisés avec un minibus électrique 9 places et optimisés en fonction des réservations. Les personnes doivent demander une carte d'utilisateur annuelle. Le service fonctionne le mardi, le mercredi, le vendredi, le jeudi après-midi et le samedi matin et compte pour l'heure 149 inscrits (Mairie de Vauvert, 2024) pour 2 269 trajets effectués en 2022 (Enquête Étudiants Master 1 TMR UPV, 2023). Malgré des campagnes de communication, le service ne semble pas avoir été repéré par tous les habitants (Enquête Étudiants Master 1 TMR UPV, 2023).

En outre, plusieurs communes se sont dotées de navettes municipales. Ainsi, le service *Doveo* complète l'offre proposée par la navette urbaine, *Vauveo*. Mise en place en 2019, la navette est gratuite et ouverte à tous, même si le service se destine en particulier aux personnes âgées et aux PMR. La mairie a embauché deux chauffeurs pour assurer la desserte d'une ligne fixe qui se compose de 35 arrêts (Annexe 5). C'est elle qui finance cette offre dont le coût de fonctionnement

s'élève à 110 000€ en 2021 (Diagnostic Master 1 TMR UPV, 2023). La desserte est assurée par un véhicule de 23 places, accessible au PMR et fonctionne du lundi au samedi matin avec des horaires spécifiques le mercredi, jour de marché. Le service est notamment utilisé par des collégiens et emprunté sur les arrêts desservant les pôles de déplacement à l'image de la mairie : la fréquentation a doublé entre 2019 et 2022, s'élevant à 8 439 usagers (Diagnostic Master 1 TMR UPV, 2023).

En septembre 2023, la commune de Vergèze (CCRVV) a mis en place une navette urbaine. Pour l'heure, le service est une expérimentation. Ainsi, il a connu des ajustements dès janvier 2024. Aujourd'hui, l'offre s'articule autour d'une ligne fixe desservant 21 arrêts (Annexe 6). Le véhicule circule principalement le matin entre 8h et 12h30 (du mardi au samedi) et le jeudi après-midi, de 14h à 17h15. La navette passe en moyenne toutes les 45 minutes à chaque arrêt. Ce service gratuit pour les habitants est assuré par une navette électrique (van de 9 places) et financé par la publicité, comme le TAD de la CCPC (Annexe 7). En termes de fréquentation, lors de moments sur le terrain, la navette circulait avec peu de personnes à son bord. Le service reste nouveau mais mériterait d'être plus mis en avant pour que les habitants se l'approprient.

Calvisson a également mis en place une navette municipale à destination des personnes âgées et/ou isolées. C'est un service qui tente de s'adapter à la demande et qui, de ce fait, est amené à évoluer (Mairie de Calvisson, 2024). En effet, la navette vient d'être relancée après une première tentative infructueuse, les personnes âgées ayant besoin d'être rassurées. Elle effectue 2 passages par semaine. La navette a un trajet fixe qui permet la desserte des hameaux, du village de vacances, du centre-ville et de la zone d'activités mais essaie de tenir compte de la demande. Ce service hybride expérimental doit encore trouver son public et son fonctionnement définitif.

Enfin, la commune de Sommières dispose aussi d'une navette urbaine. Il s'agit d'un minibus de 9 places avec chauffeur qui ne circule que les mardis et jeudis matin. Ce service s'adresse aux habitants de Sommières qui n'ont pas de véhicule ou ne sont plus autonomes (Mairie de Sommières, 2024). Le véhicule dessert tous les quartiers de la commune et notamment les principaux pôles de déplacements tels que les centres commerciaux. Pour utiliser ce service, il faut s'inscrire en mairie et indiquer par téléphone vouloir prendre la navette. Le chauffeur suit une ligne fixe mais adapte son parcours en fonction des inscriptions du jour sur le modèle des lignes à déclenchement. Ainsi, ces différentes offres s'organisent autour des principales communes du

territoire. Elles n'en sont pas toutes au même stade d'avancement mais témoignent d'une volonté politique locale d'offrir un service de mobilité.

2.2.2. Une pratique du covoiturage sur le PETR Vidourle Camargue qui se structure

Les transports en commun ne sont pas les seuls modes de déplacement. Le covoiturage apparaît comme une pratique alternative et plus vertueuse à l'autosolisme. D'ailleurs, le pôle est doté de 3 espaces de covoiturage identifiés (Figure 11, p.37). Quantifier la pratique du covoiturage sur le pôle avec certitude est très difficile car les usagers le pratiquent surtout avec leur cercle proche et de manière informelle. Cependant, les applications de covoiturage qui subventionnent cette pratique nous permettent d'avoir une idée de la dynamique grâce à l'étude des registres de preuves. Ainsi, sur le territoire, le covoiturage est pratiqué sur les trajets domicile-travail. C'est en tout cas ce que semblent montrer les cartes faites à ce sujet pour le mois de mars 2024 (Figure 15 ; Annexe 8).

Pour avoir une idée de la dynamique du covoiturage, le choix a été fait d'analyser les données des mois de décembre 2023 et de mars 2024. Que ce soit à l'origine ou à destination du PETR Vidourle Camargue, on compte environ 3000 trajets mensuels dont le quart fait moins de 15 km. Cette pratique est notamment importante entre la CALA et l'aire montpelliéraine. En décembre 2023, 39,5% des trajets au départ du pôle sont à destination de Montpellier. Les trajets au départ de la CALA représentent 36,7% de l'ensemble des trajets, soit 923 des 2512 trajets comptabilisés lors de ce mois. À destination du pôle, 31,7% des trajets enregistrés le sont au départ de Montpellier. Lunel est la commune d'arrivée de 35% des trajets. En mars 2024, 36% des trajets au départ du pôle sont à destination de Montpellier. Près d'un trajet sur 5 est réalisé au départ de Lunel (Figure 15). Dans le sens inverse, un tiers des trajets sont à l'origine de Montpellier. 37,6% des trajets sont à destination de la CALA. C'est près de 25% pour la CCRVV et représente 18% pour la CCPC (Annexe 8).

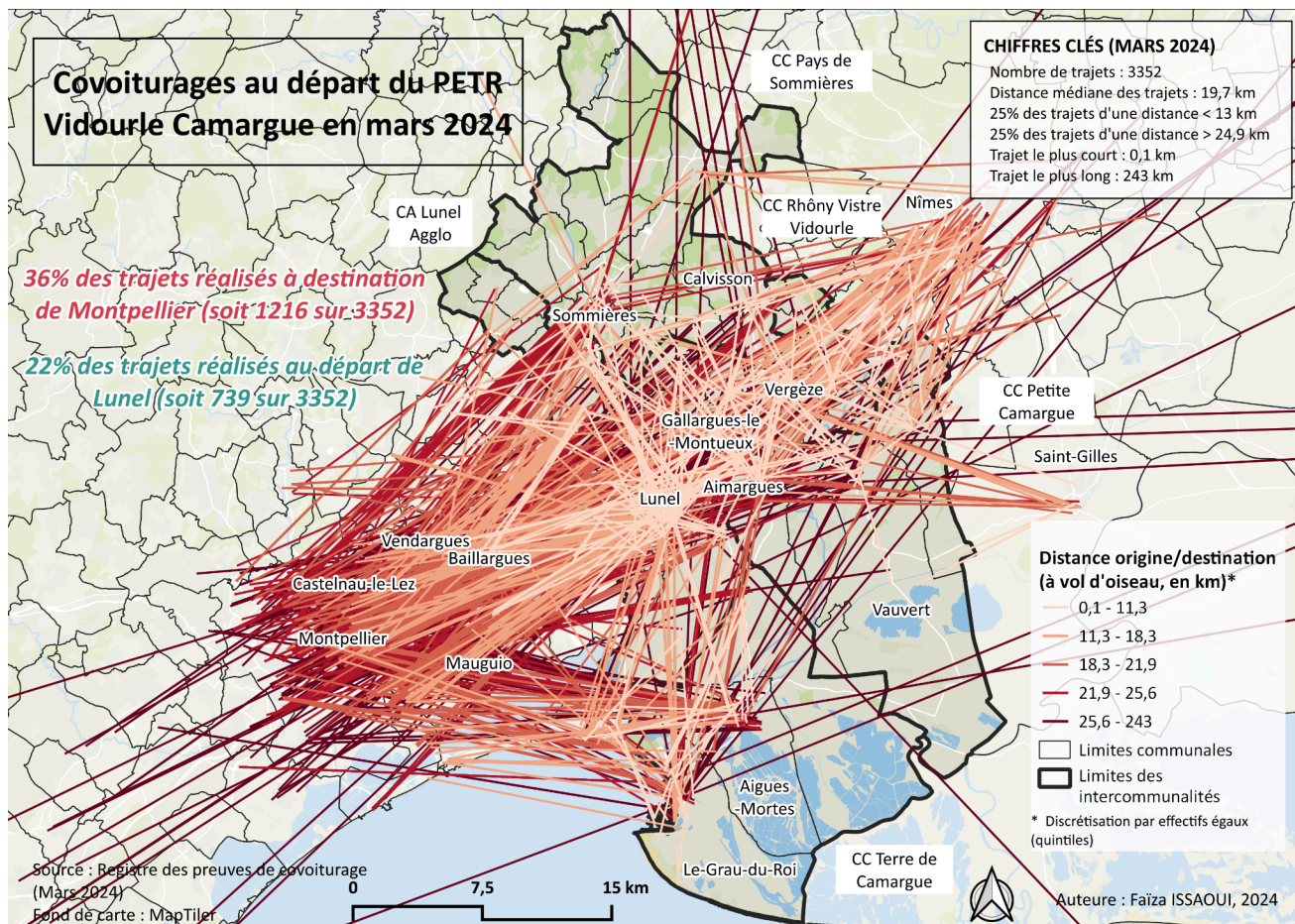


Figure 15 : Covoiturages au départ du PETR Vidourle Camargue en mars 2024

2.2.3. Quels aménagements pour une pratique des mobilités douces sur le territoire ?

Le PETR Vidourle Camargue dispose d'aménagements cyclables : le réseau compte 164 km d'aménagements linéaires au total. Il est surtout maillé de pistes cyclables, qui représentent 97,4 km. Des voies vertes existent comme celle de la Vaunage (CCPS). Si des axes structurants sont observables (Figure 16), le réseau cyclable est inégalement maillé (Annexe 9) : la CCRVV a peu d'aménagements sur son territoire (Annexe 10). Développer ce réseau et relier tous les villages à ces axes semblent être la perspective des intercommunalités. Plusieurs projets définis sont à venir sur la CALA et la CCRVV dont le projet du canal BRL, premier aménagement d'ampleur sur la CCRVV. Le Gard porte plusieurs projets cyclables comme la liaison Calvisson - Vergèze - Vauvert.

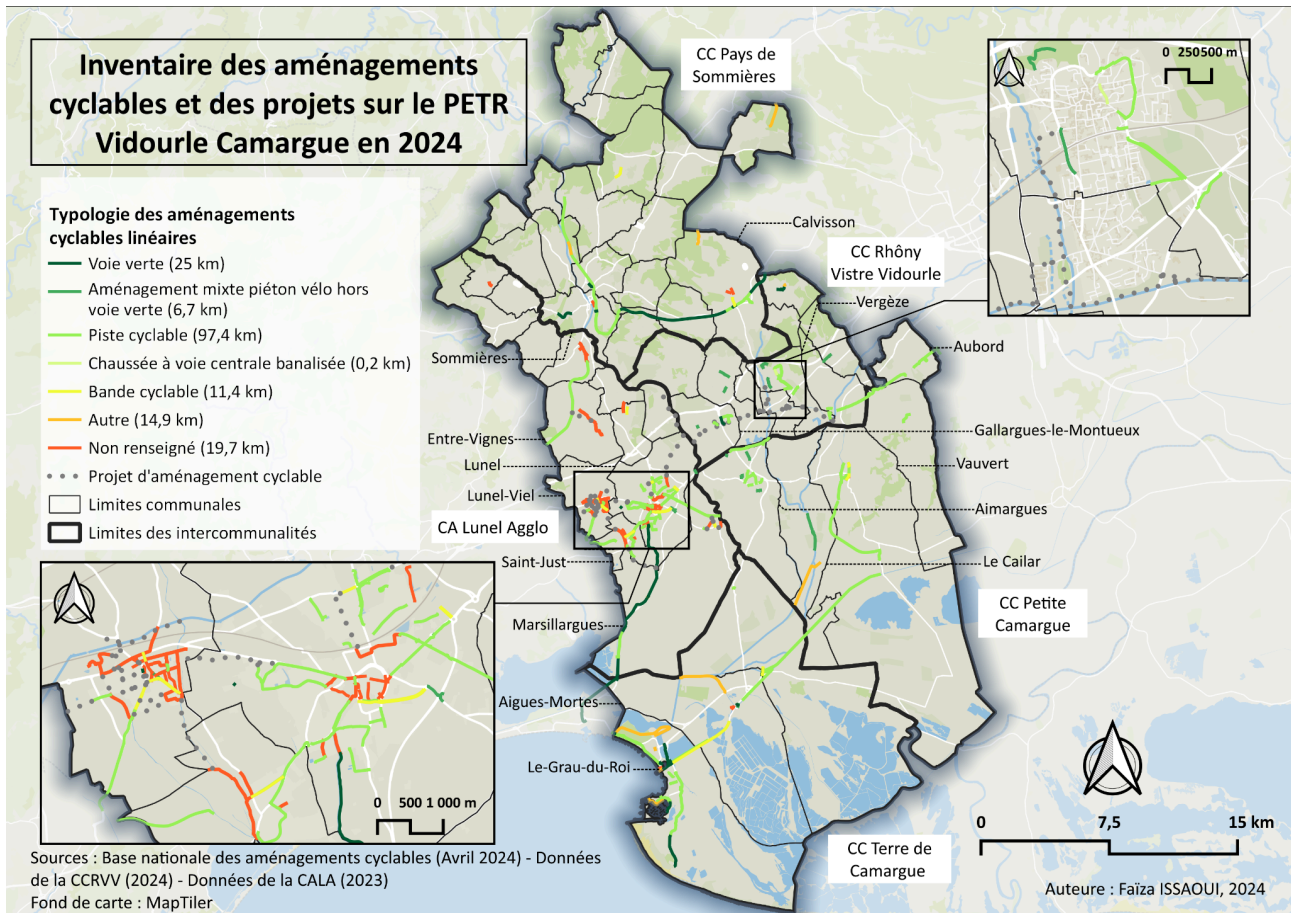


Figure 16 : Carte des aménagements cyclables sur le PETR Vidourle Camargue en 2024

De même, la répartition du stationnement cyclable est polarisée (Annexe 14). Le-Grau-du-Roi est la commune qui dispose du plus grand nombre de stationnements cyclables (Annexe 17). Viennent ensuite Lunel (Annexe 15), Calvisson (Annexe 19) et Vergèze dans une moindre mesure (Annexe 16). Malgré son poids démographique, Vauvert a peu de stationnements cyclables (Annexe 18). Au total, 260 stationnements cyclables sont recensés en 2024 sur le pôle.

2.2.4. Etude des pratiques de déplacement et fréquentation à partir de bases externes

Grâce à des données externes telles que le recensement de la population de l'INSEE, il est possible d'appréhender les pratiques de déplacements.

2.2.4.1. Quels flux sur le territoire ?

Le PETR Vidourle Camargue est un territoire attractif à la position stratégique. Les données du recensement nous informent des déplacements domicile-travail sur le pôle et avec l'extérieur. Pour les flux entrants, ils viennent essentiellement de Montpellier et de Nîmes à destination notamment de Lunel et respectivement d'Aimargues et de Vergèze (Annexe 20). Pour les flux sortants, seules

les villes de Nîmes et Montpellier ont été retenues (Figure 17). Nîmes polarise les communes situées à l'ouest du pôle : les déplacements les plus nombreux proviennent de la CCPC, de Calvisson, d'Uchaud, de Vergèze et de Montpezat. Par leur position, les habitants de la CALA et la CCTC travaillent plus à Montpellier, la liaison Lunel - Montpellier enregistrant 1548 déplacements.

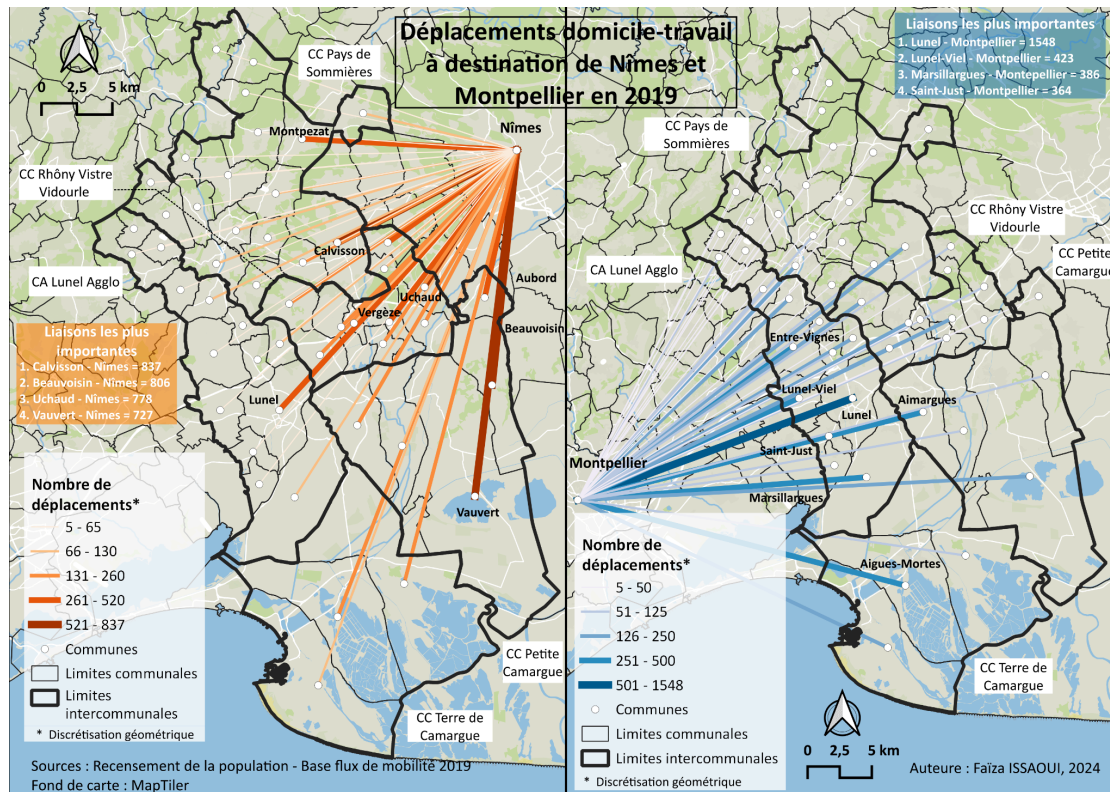


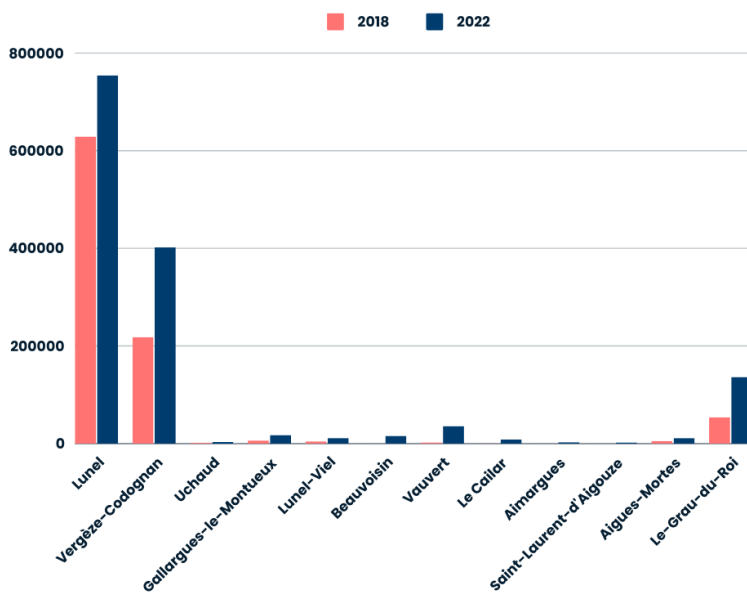
Figure 17 : Déplacements domicile-travail à destination de Nîmes et Montpellier en 2019

L'analyse des flux internes montre d'importants flux intra-EPCI sur la CCTC : le flux Aigues-Mortes - Le-Grau-du-Roi enregistre 494 déplacements en 2019 (Annexe 21). Cela représente 208 déplacements pour Saint-Laurent-d'Aigouze - Le-Grau-du-Roi et 168 déplacements pour Saint-Laurent-d'Aigouze - Aigues-Mortes. Les communes de Lunel, Vergèze, Aimargues, Gallargues-le-Montueux et Vauvert sont celles qui génèrent le plus de déplacements. J'en prends pour exemple la liaison Vauvert - Vergèze qui comptabilise 194 déplacements ou encore celle de Marsillargues - Lunel, qui en compte 174 déplacements. On retrouve ensuite des liaisons intermédiaires comme Sommières - Lunel.

2.2.4.2. Fréquentation ferroviaire : l'intermodalité, l'avenir du territoire ?

Si plusieurs indicateurs montrent que le PETR Vidourle Camargue est un territoire propice au développement de l'intermodalité, les chiffres de fréquentation laissent à voir une augmentation de l'usage du train sur l'ensemble des gares du territoire entre 2018 et 2022 (Figure 18). Cela est

particulièrement visible sur les principales gares du pôle comme celle de Vergèze qui a vu son



nombre de voyageurs passer de 215 000 à 400 000 voyageurs en 4 ans ou celle du Grau-du-Roi, qui a vu sa fréquentation triplé sur la même période. Les gares de Lunel et Vergèze-Codognan, situées sur l'axe Nîmes - Montpellier, sont les gares les plus fréquentées : l'augmentation de cette fréquentation invite à réfléchir à la promotion de modes alternatifs à la voiture pour rejoindre ces PEM face au risque de saturation des parkings.

Figure 18 : Graphique de la fréquentation des gares du PETR Vidourle Camargue en 2018 et 2022 (Source : SNCF - Auteure : Faïza ISSAOUI, 2024)

2.2.4.3. Etude du trafic sur les principaux axes routiers

La voiture restant le principal mode de déplacement des habitants du PETR Vidourle Camargue, l'étude du trafic routier paraît nécessaire. En dehors de l'A9 qui représente environ 90 000 véhicules/jour en moyenne, la RN 113 est l'axe le plus fréquenté du territoire avec près de 17 000 véhicules/jour en moyenne (Figure 19). L'analyse révèle aussi que les axes situés au sud du territoire sont particulièrement fréquentés. C'est notamment le cas de la route de la mer (RD 61). Ces chiffres effacent d'ailleurs la variation saisonnière. Le SMCG estime que plus de 30 000 véhicules circulent par jour sur la RD 62 en période estivale (2022), ce qui pose des problèmes de saturation de certains axes. Au nord, le trafic se structure autour des RD 6110, 34 et 40.

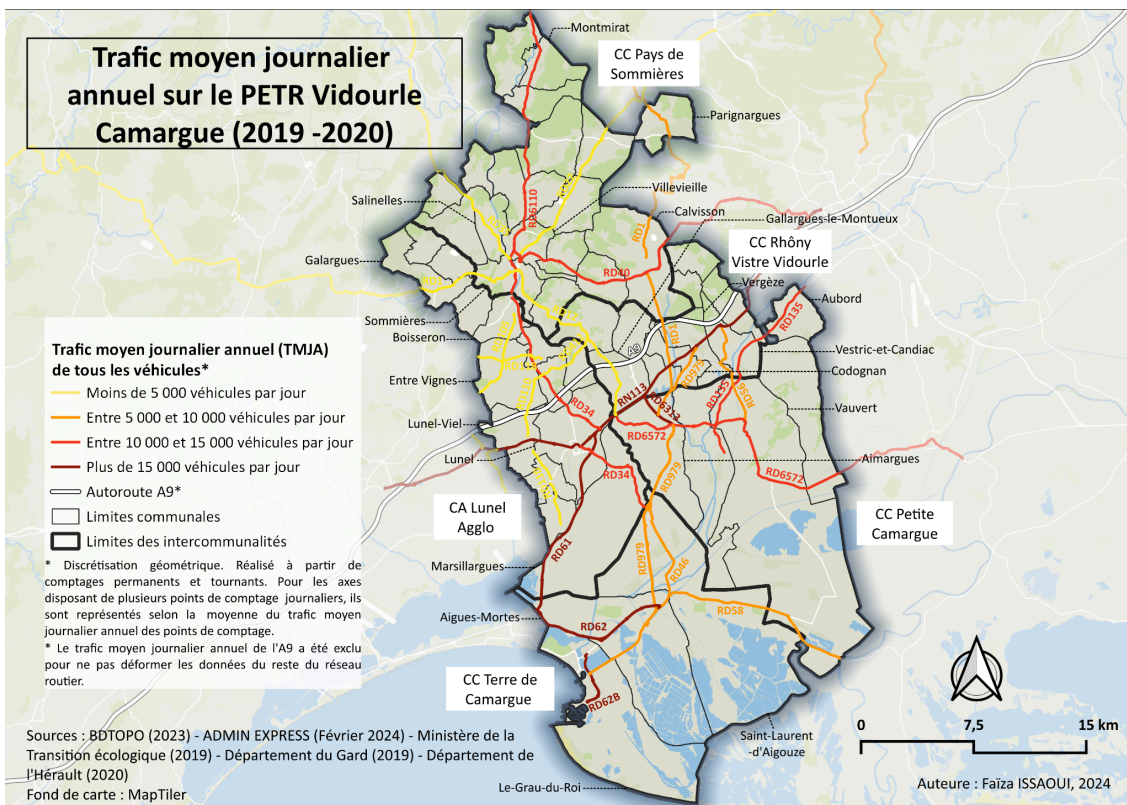


Figure 19 : Carte du trafic moyen journalier annuel sur le PETR Vidourle Camargue (2019/2020)

2.2.4.4. Analyse des données de fréquentation du réseau de lignes de bus intercommunales lunellois

Les données du réseau de bus intercommunal de la CALA montrent que la fréquentation de l’ensemble des lignes se situe entre 70 000 et 80 000 voyages enregistrés par an ces dernières années. C’est 76 300 titres validés en 2018, 85 373 en 2019. À la fin d’octobre 2023, 55 041 titres de voyages ont été validés. Plus de 40% des voyages, toutes années confondues, ont été effectués avec des titres d’une journée. Sur ces chiffres, la moitié sont enregistrés sur la ligne 1 c’est-à-dire la ligne intra-Lunel. Le reste de la fréquentation se divise entre les lignes 2, 3, 4 et 5. La ligne 6 n’est presque pas fréquentée : c’est 83 voyageurs à la fin octobre 2023. La faible amplitude horaire doit être rappelée pour expliquer ces chiffres. Dans le cadre de la prise de la compétence mobilité, la CALA sera amenée à repenser la desserte du nord de son territoire.

2.2.4.5. Analyse de la fréquentation cyclable d’après les comptages vélos de Vélo & Territoires

Les données de comptage de l’association Vélo & Territoires révèlent une pratique du vélo plus importante sur la CCTC : Le-Grau-du-Roi enregistre une moyenne journalière annuelle de 691 vélos en 2023 (Annexe 22). C’est 331 pour Aigues-Mortes. Le point de comptage de Congénies

comptabilise des résultats similaires à Aigues-Mortes, avec 320 vélos. Ces données sont à nuancer pour deux raisons : on constate une variation saisonnière importante sur l'ensemble des points de comptage et les points sélectionnés sont situés sur les voies vertes structurantes du territoire, ce qui ne permet pas d'appréhender la pratique quotidienne des habitants du PETR Vidourle Camargue. Par ailleurs, la Via Rhôna au sud compte un nombre important de cyclo-touristes. Ces données donnent tout de même une idée de l'usage du vélo sur le territoire. Outre l'exploitation de données, d'autres méthodes ont été mises en place pour réaliser cet état des lieux.

2.3. Une prise en compte inégale des mobilités : panorama des problématiques et solutions envisagées

L'état des lieux des mobilités du quotidien sur le PETR Vidourle Camargue a été l'occasion de solliciter communes et intercommunalités sur cette thématique. Cela a permis d'appréhender par d'autres méthodes les dynamiques, problématiques et projets de mobilité sur le territoire.

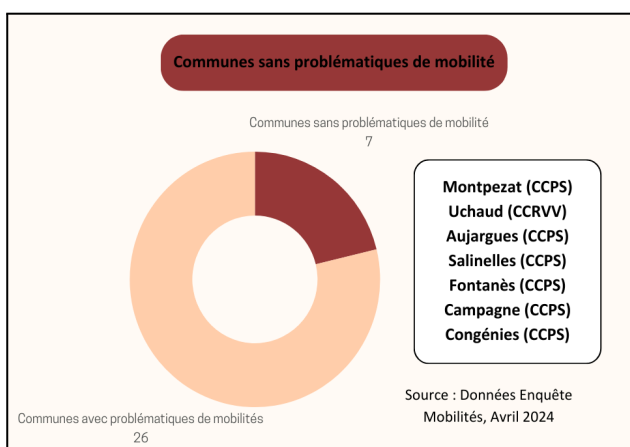
2.3.1. Méthodes d'enquête : élaboration d'un questionnaire et d'une grille d'entretien à destination des entités institutionnelles

Deux méthodes d'enquête ont été mises en place. La première méthode est celle du questionnaire. Un questionnaire vise à récolter des données qualitatives par l'enquête de nombreux interrogés. Les contraintes de temps et de ressources techniques et humaines nous ont poussés à mettre en œuvre une enquête à destination des collectivités locales uniquement. Réalisé de concert avec Frédéric Cambessedes et Adrien Montizon, le questionnaire vise à connaître les problématiques de mobilité des communes et des EPCI ainsi que les solutions qu'ils envisagent de mettre en œuvre afin que le PETR Vidourle Camargue aient connaissance des projets à venir (Annexe 24). Solliciter notamment les communes nous a paru pertinent car elles sont le réceptacle des besoins exprimés par les habitants. Interroger les collectivités sur leurs problématiques de mobilité avait pour but d'adapter le contenu de la conférence des maires. L'objectif de l'enquête était aussi, en les associant, de les mobiliser en vue de cette journée. Le questionnaire se structure en trois blocs : le profil du répondant, les projets et finalement les problématiques de mobilité. Ces deux dernières thématiques débutent par une question fermée, qui peut déboucher sur une question ouverte selon la réponse précédente donnée afin que l'enquête soit simple et rapide à faire pour les interrogés. Cette enquête enrichit l'état des lieux car elle permet d'appréhender le territoire à une échelle à la fois plus grande et plus localisée. L'enquête a été diffusée pendant un mois (de fin mars à fin avril 2024) par e-mailing et QRCode (Annexe 23).

En parallèle, des entretiens semi-directifs ont été menés avec les 5 EPCI du PETR Vidourle Camargue (Annexe 25). Le principal thème était la mobilité. Cela a été l'occasion de revenir sur la prise de compétence, les problématiques du territoire, les projets à court et plus long termes et d'en apprendre davantage sur la manière dont ils se sont saisis et se saisissent des mobilités pour répondre aux besoins du territoire. Ces entretiens ont été menés auprès de techniciens et/ou d'élus.

2.3.2. Des communes et intercommunalités confrontées à plusieurs problématiques de déplacement structurantes

Les collectivités locales ont été invitées à s'exprimer dans le cadre de la diffusion d'un questionnaire par le PETR Vidourle Camargue. Cette sollicitation a été assez bien entendue puisque toutes les intercommunalités et 33 des 50 communes du pôle ont participé à cette enquête. Dans le détail, les 3 communes de la CCTC ont répondu. Sur la CALA, la proportion s'élève à 8 communes sur 14 avec la participation notable de la commune de Marsillargues. La moitié des communes de la CCRVV compte parmi les répondants. C'est 13 communes sur 18 pour la CCPS et 3 communes sur 5 dont la ville de Vauvert pour la CCPC. Plusieurs communes structurantes n'ont pas fait suite à cette sollicitation à l'image de Lunel, Calvisson ou Vergèze.



Sur les 33 communes ayant répondu à l'enquête, 26 d'entre elles indiquent avoir une ou plusieurs problématique(s) de mobilité sur leur territoire (Figure 20). Il n'y a pas de distinction entre communes périurbaines et communes rurales à ce sujet, ces 2 types d'espaces rencontrant des problématiques de mobilité, qui peuvent être différentes et/ou similaires.

Figure 20 : Graphique sur les problématiques de mobilité des communes du PETR Vidourle Camargue (Auteure : Faïza ISSAOUI. 2024)

L'enquête révèle plusieurs problématiques de mobilité structurantes (Figure 21). Près de la moitié des communes interrogées citent en premier lieu la place de la voiture dans la ville. Sur ces 15 communes, 9 d'entre elles ciblent directement la question du stationnement, notamment dans le centre historique. La voiture apparaît comme la problématique principale, d'autres en découlant à sa suite comme le sens de circulation, la vitesse en ville et la sécurité des usagers d'autres modes.

Ainsi, le partage de l’espace avec les piétons et les cyclistes est un problème majeur pour les communes. La question de la sécurité aux abords des écoles est aussi revenue, tout comme la mobilité des jeunes en dehors du temps scolaire. Certains pointent l’inefficacité de l’offre de transport en commun. D’autres soulèvent la problématique de la mobilité des PMR, les liaisons inter-villages ou l’afflux touristique au sud du territoire. Les problématiques de mobilité des EPCI s’orientent plus sur la manière d’assurer la desserte entre les communes des EPCI et depuis et avec l’extérieur, quelque soit la méthode d’enquête. Un agent a ainsi déclaré sur la CCPS : “ Le territoire est accessible pour les gens qui n’ont pas de problème de déplacement. ”.



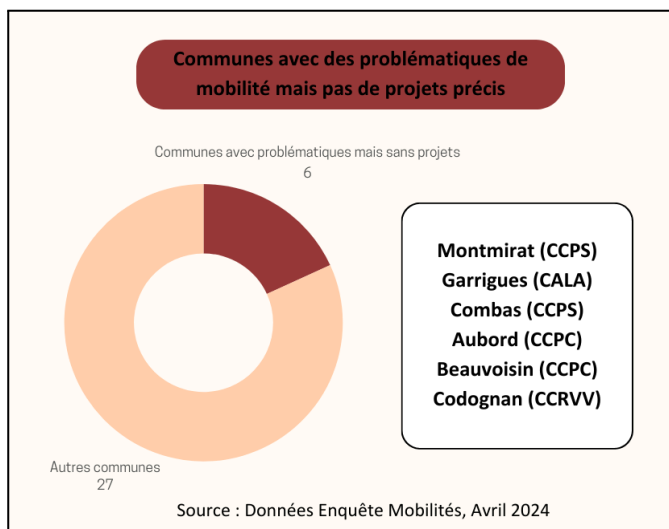
Figure 21 : Nuage de mots sur les problématiques de mobilités des collectivités locales d’après les réponses au questionnaire (Auteure : Faïza ISSAOUI, 2024)

2.3.3. Des freins à la saisie de la thématique par les autorités locales

L’enquête Mobilités menée lors du mois d’avril 2024 auprès des autorités locales semble montrer que des freins existent quant à la prise en main des mobilités. En effet, les résultats montrent que

plusieurs communes font face à des problématiques de mobilité sans pour autant avoir de projets sur le court ou long terme qui viendraient apporter des solutions aux administrés. Parmi les répondants, 6 communes sont dans ce cas (Figure 22). Ces communes sont plutôt périphériques.

Figure 22 : Graphique sur les communes avec des problématiques de mobilité mais sans projets (Auteure : Faïza ISSAOUI, 2024)



En outre, les entretiens avec les EPCI ont mis en exergue plusieurs freins à leur saisie de la thématique. Les EPCI gardoises ne sont pas compétentes. La Région, qui a souhaité conserver la

compétence, est AOM locale. La CALA est l'EPCI qui est le plus avancé sur les mobilités : elle s'en est saisie dès 2006 lors du SCOT. Elle a mis en place une convention avec Hérault Transport et une avec le GIHP pour proposer une offre de mobilité. L'EPCI s'est doté d'un schéma des mobilités actives. Le passage en agglomération est la principale préoccupation de l'EPCI, qui dispose d'un agent. Les freins sont l'aspect financier et la méconnaissance des communes sur le sujet. La CCRVV appréhende les mobilités au regard du développement économique. Elle dispose depuis 2017 d'un plan global de déplacements en interne et aborde la thématique dans son PCAET. L'EPCI ne dispose pas d'agent sur cette mission. Les contraintes qui limitent leur action sont les financements, le foncier et l'hydraulique, la compétence ne semblant pas être un frein. Lors de l'entretien (Annexe 26), la CCPS a mis en lumière plusieurs contraintes : la question financière, l'aspect chronophage que peut avoir la mobilité et la multiplicité des acteurs pour mettre en œuvre un projet pour un EPCI avec des moyens limités. La CCTC s'est saisi des mobilités dans le cadre du PCAET et ne peut penser les mobilités du quotidien sans les mobilités touristiques. L'agent chargé du PCAET s'occupe des mobilités. La méconnaissance des élus et le coût financier sont des freins à la saisie des mobilités. L'aménagement est contraint car l'EPCI compte des sites protégés. Enfin, la CCPC est l'EPCI qui s'est sans doute le moins saisi des mobilités du quotidien. La compétence est un frein considérable : " on ne peut pas intervenir. " (agent de la CCPC). En revanche, la thématique est investie par le prisme des mobilités touristiques, la plupart de l'EPCI étant classé Grand Site.

2.3.4. Quels projets et solutions pour investir la mobilité ?

Les intercommunalités portent les plus gros projets à l'image des PEM du Grau-du-Roi ou du projet cyclable sur le canal BRL à la CCRVV. Les communes investissent quant à elles la mobilité de trois façons le plus souvent : la création de cheminements doux ou de pistes cyclables (12 sur 33), l'aménagement de parkings de délestage et la requalification de rues afin de végétaliser et sécuriser l'espace pour les piétons et les vélos. 3 communes ont pour projet d'établir un schéma, un plan de déplacements ou de circulation. À l'image de l'aire de Gallargues-le-Montueux qui fonctionne très bien, 7 d'entre elles envisagent de se doter d'une aire de covoiturage (Annexe 27). Ainsi, le PETR Vidourle Camargue est un territoire singulier doté d'infrastructures de transport structurantes. Cet espace à la fois périurbain et rural se caractérise par un usage massif de la voiture mais semble propice au développement de l'intermodalité et des modes alternatifs. Cet état des lieux des mobilités vise à alimenter la conférence des maires.

PARTIE 3 - LA CONFÉRENCE DES MAIRES 2024 : TEMPS FORT D'UNE ANIMATION DU TERRITOIRE VISANT À IMPULSER UNE DYNAMIQUE D'EXPÉRIMENTATION AUPRÈS DES ÉLUS LOCAUX SUR LA THÉMATIQUE DES MOBILITÉS

Outre l'élaboration d'un état des lieux des mobilités du quotidien, le PETR Vidourle Camargue a également souhaité investir cette thématique en la portant lors de sa conférence des maires annuelle. Ce choix découle d'une volonté du pôle d'impulser une dynamique d'expérimentation sur les mobilités au cours de cette année. Ainsi, l'animation permet de solliciter et de sensibiliser élus, techniciens et société civile sur ce thème. La conférence des maires apparaît comme le point culminant d'un travail lancé plusieurs mois auparavant. Des préconisations d'expérimentation seront présentées afin de poursuivre la réflexion au-delà du 6 juin 2024.

3.1. Le PETR Vidourle Camargue anime le territoire : solliciter et sensibiliser élus, techniciens et société civile avant la conférence des maires 2024

Le PETR Vidourle Camargue n'est pas compétent en mobilité mais dispose de plusieurs leviers d'action pour investir la thématique des mobilités. S'il réalise du conseil auprès des autorités locales à leur demande et peut apporter des financements via le fonds LEADER, l'animation est le principal moyen par lequel le PETR Vidourle Camargue peut agir sur ce sujet. Ainsi, une partie de mon stage a consisté à animer le territoire notamment en vue du 6 juin. L'animation consiste à faire dialoguer les différents acteurs du territoire entre eux, à organiser des rencontres et des réunions, à se tenir informer de ce qui se fait ailleurs afin de constamment faire le lien à une échelle plus petite, celle du bassin de vie. Trois cas d'animation sont ici développés.

3.1.1. L'émergence de la problématique du transport à la demande

Au-delà des entretiens menés auprès des intercommunalités, ces dernières ont été invitées à se réunir en amont de la conférence des maires pour échanger sur les mobilités. Cette rencontre a eu lieu le 11 mars 2024 au sein des locaux du PETR Vidourle Camargue. Elle a réuni les techniciens qui s'occupent de la mobilité et/ou les directeurs généraux des services des 5 intercommunalités. Ce rendez-vous était prévu de longue date, à la suite de la première réunion qui s'est tenue en décembre 2023 entre le Vice-Président à la mobilité, Loïc Fataccioli et les agents du PETR.

Le Vice-Président a introduit la réunion en évoquant notamment la conférence des maires à venir, qui est une occasion pour montrer aux élus que la mobilité se compose d'un panel de solutions (autopartage, covoiturage, transport à la demande, etc.). Chaque EPCI s'est ensuite exprimé sur le sujet et à présenter les réflexions et projets en cours sur leur ressort territorial comme le précise le compte-rendu à ce sujet (Annexe 28). L'ensemble des intercommunalités a montré un intérêt pour la mise en place d'un service de transport à la demande. Si le public cible n'est pas défini, tout comme la forme (lignes virtuelles, desserte de lieux établis, etc.), les EPCI ont paru intéressés par le fait de mettre en œuvre cette solution à une échelle supra-communautaire. Loïc Fataccioli a suggéré la rencontre d'un territoire voisin qui propose ce service dans son offre globale de mobilité, celui de la communauté d'agglomération du Pays de l'Or. Les intercommunalités ont accepté volontiers cette proposition.

L'une de mes tâches pendant les semaines suivantes a été d'organiser cette rencontre avec la CA Pays de l'Or. J'ai alors pris contact avec Jimmy Martinez, chef de service Transport, Mobilité et Qualité de l'air au pôle Aménagement durable du territoire à la communauté d'agglomération. L'objectif était de faire une présentation de leur service de TAD en ayant une forme de prise de recul sur ce qui a pu être mis en œuvre. Il s'agissait d'une rencontre plutôt à destination des techniciens, même si plusieurs élus des intercommunalités membres du PETR Vidourle Camargue et le Vice-Président Mobilités de la CA Pays de l'Or étaient présents. En vue de la conférence des maires, la participation du Vice-Président Mobilités, Jean-Louis Gomez, était importante afin d'avoir le retour d'un élu sur ce service de mobilité. Après validation du Vice-Président Loïc Fataccioli, la rencontre s'est tenue le 24 avril au siège du PETR Vidourle Camargue, à Aimargues. L'ensemble des intercommunalités était représenté, tout comme le CoDev du pôle, en la personne Claude Constant, son président.

Étant très intéressés par ce service, les EPCI ont répondu présent à cette invitation. La présentation a duré une demi-heure et a donné suite à des échanges riches. M. Martinez a souligné l'importance de la réflexion avant de proposer un service à la population (espaces desservis, échelle du service, public cible, etc.) et le fait que ce service vient en complément de l'offre de transport existante. Il a également tenu à rappeler que son intercommunalité, en tant que communauté d'agglomération, est autorité organisatrice. Ainsi, une partie de son budget provient de la levée du versement mobilités, qui correspond à une cotisation des entreprises du territoire. En effet, le

fonctionnement d'un service de TAD est assez onéreux : la CA Pays de l'Or estime le coût de son offre à 30€ net par passager, l'utilisateur payant une contribution de 1€. Si ce retour d'expérience a permis aux élus et aux agents d'avoir une idée concrète d'un service de TAD, l'émergence d'un projet doit encore mûrir sur le territoire.

3.1.2. La mobilisation de la recherche pour faire avancer le territoire

Suite à la restitution finale du diagnostic effectuée à Vauvert en février dernier, le PETR Vidourle Camargue a souhaité rencontrer le corps enseignant du master Transport, Mobilités, Réseaux afin d'en apprendre plus sur les modalités d'intervention du master auprès des collectivités locales. Mon collègue, Adrien Montizon, a assisté à cette présentation et s'interrogeait sur le rôle que le monde universitaire pouvait jouer auprès des communes.

Pendant les premiers jours de mon stage, j'ai donc été chargée de prendre la suite de cette initiative (un mail ayant déjà été envoyé par mon collègue à M. Lammoglia et Mme Le Texier) et d'organiser cette rencontre. Les échanges se sont effectués par mail et la date de la réunion a été déterminée en fonction des disponibilités de chacun grâce à un *Framadate*. La rencontre s'est tenue en visioconférence le 28 mars 2024 en présence de M. Chapelon, M. Lammoglia et du doctorant M. Ulles.

Les promotions d'étudiants et le laboratoire LAGAM permettent d'envisager plusieurs modalités de collaboration pour les communes du PETR Vidourle Camargue. Les communes ou intercommunalités peuvent prendre des stagiaires pour investir la mobilité sur leur territoire. Le stage, d'une durée de 4 mois pour les étudiants de Master 1 et de 6 pour les étudiants de Master 2, est la manière la plus évidente de collaboration. Les collectivités locales peuvent faire le choix de travailler avec toute une promotion d'étudiants dans le cadre d'un atelier tutoré. Ces ateliers débutent en septembre et s'achèvent en février. C'est un outil d'ingénierie qui permet une première expertise du territoire. La dernière possibilité de collaboration est celle des contrats de recherche. En d'autres termes, une commune par exemple, peut se porter volontaire pour être un territoire de recherche et d'expérimentation dans le cadre de contrats avec la DREAL ou l'Etat.

Cette rencontre a permis aux agents du PETR Vidourle Camargue de prendre conscience que des liens existent et peuvent être fait entre le monde universitaire et les problématiques de mobilité rencontrées par les communes. Cet échange riche a permis de mettre en lumière les modalités de

collaboration concrètes. Dans le cadre de l'organisation de la conférence des maires, l'université est un acteur à intégrer à cette journée des territoires.

3.1.3. L'atelier fresque des mobilités, une formation visant à sensibiliser les collectivités sur les réalités et les enjeux liés aux mobilités

Afin de sensibiliser les agents des intercommunalités membres à cette thématique, le Vice-Président à la mobilité, Loïc Fataccioli, a souhaité expérimenter la fresque des mobilités. Au cours du mois de mars, nous avons organisé avec Adrien Montizon la tenue de cette rencontre. La fresque des mobilités est un outil de sensibilisation créé par l'association *Les Shifters*, sur le modèle de la fresque du climat. Cette animation a été menée en partenariat avec le CNFPT (Centre Nationale de la Fonction Publique Territoriale). Nous avons fait face à quelques difficultés dans la mesure où le temps d'organisation de la fresque était assez restreint, de l'ordre d'une quinzaine de jours. De ce fait, les contraintes d'emploi du temps n'ont pas permis de réunir les techniciens de toutes les intercommunalités. Ainsi, la CCPS et la CCRVV n'ont pas assisté à cet atelier.

La fresque des mobilités s'est tenue le 4 avril 2024 au sein des locaux du pôle, à Aimargues. En présence de Loïc Fataccioli, les agents des EPCI, l'équipe du PETR Vidourle Camargue et son président du CoDev, Claude Constant, ont pu expérimenter cet outil de sensibilisation (Figure 23). Nous avons été invités à former 2 équipes pour l'atelier.

Cette formation, animée par la *shifter* Célia Corneil, s'est divisée en 3 temps :

- Un moment d'acquisition de connaissances sur ce qu'est la mobilité (impacts, motifs de déplacement, etc.) sous la forme d'un jeu de cartes qu'il faut positionner sur un selon l'information donnée ;
- Un panorama des leviers d'action qui peuvent être mis en place à l'échelle des individus et des collectivités (Figure 23) ;
- Une mise en situation de décideur au travers d'un jeu de rôle sur une commune semblable à celle du territoire du PETR Vidourle Camargue (Figure 23).

Cet outil de sensibilisation a été assez intéressant, en particulier lors du moment où nous avons été invités à mettre en œuvre des actions pour une commune. Ce jeu de rôle aurait peut-être mérité un peu plus de temps pour être approfondi. Les agents présents ont validé cette formation. Disposant également d'un format grand public, la fresque des mobilités est un élément qui trouve naturellement sa place lors de la conférence des maires du 6 juin 2024.

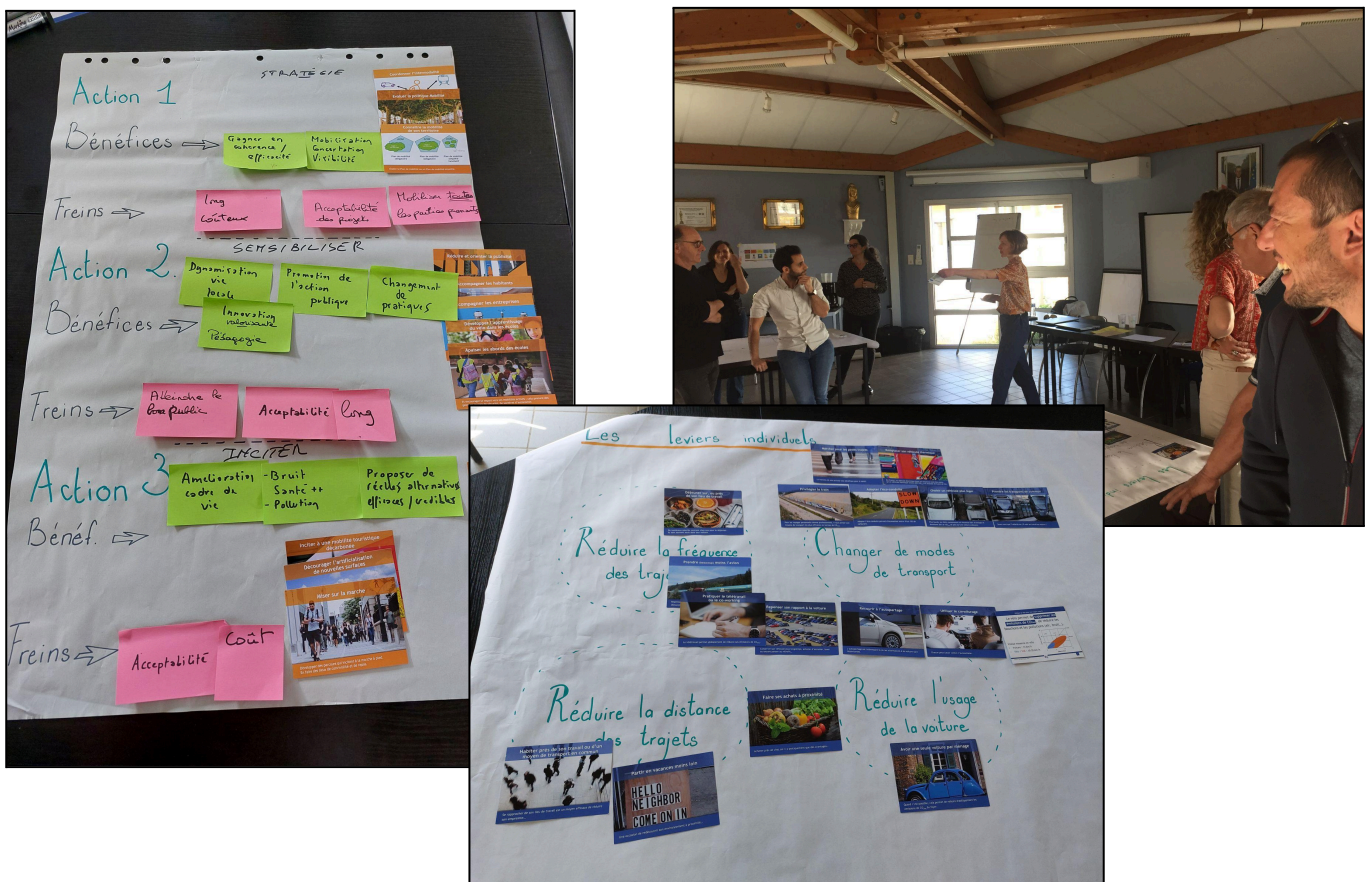


Figure 23 : Photographies de l'atelier Fresque des Mobilités (Source : PETR Vidourle Camargue, avril 2024)

Ainsi, animer le territoire est quelque chose de très important puisque cela permet le partage et la diffusion des idées par la rencontre de différents acteurs. Ce type de missions est stimulant car lorsque la rencontre ou l'événement se passe bien et que les choses avancent, on a l'impression d'avoir contribué à quelque chose de plus grand que soi. Il peut arriver de devoir gérer quelques urgences.

3.2. La conférence des maires 2024 : Organiser un événement pour impulser une dynamique d'expérimentation sur les mobilités auprès des élus locaux

La conférence des maires 2024 apparaît comme le point culminant pour le PETR Vidourle Camargue. En effet, plusieurs rencontres et réunions ont eu lieu en ce sens en amont de ce jour afin de solliciter les élus, les agents et la société civile. Cette journée des territoires, qui vise à impulser une dynamique d'expérimentation auprès des élus, a nécessité une organisation considérable qu'il convient de présenter.

3.2.1. Prospector : la recherche de territoires clés en vue du 6 juin

Ayant fait le choix de centrer leur appréhension des mobilités par l'expérimentation, le PETR Vidourle Camargue a souhaité faire intervenir des territoires qui ont mis en place des solutions de mobilité innovantes. Durant le mois de mars 2024, l'une de mes missions a été de trouver ces territoires. Il a été décidé de présenter trois services et/ou modes de déplacement différents : le transport à la demande, l'autopartage et la mobilité cyclable. L'objectif était de trouver des collectivités qui ressemblent au territoire du PETR Vidourle Camargue en termes de superficie, de population, de type d'espaces, etc. Mes recherches m'ont amené à m'intéresser aux intercommunalités mais pas seulement puisque des solutions innovantes ont aussi été mises en place par des communes ou des parcs naturels régionaux (PNR).

Au fil des jours et des propositions que je faisais en interne à mes collègues, nous avons fait le choix d'adopter une approche multiscalair c'est-à-dire que selon le mode de déplacement, un type d'échelle était sélectionné. Par exemple, des communes ont été retenues pour la mobilité cyclable. C'étaient des intercommunalités pour le service de TAD. La 5ème édition de "La journée des Mobilités Actives" qui s'est tenue à Narbonne le 26 mars 2024, m'a donné l'occasion d'identifier un territoire d'intervention très intéressant et complet sur la mobilité cyclable. Il s'agit de la commune de Bram dans l'Aude dont la maire était venue faire un retour d'expérience de la politique vélo mise en œuvre. En parallèle, lors de l'organisation du retour d'expérience sur le TAD de la CA Pays de l'Or, nous avons pensé que le territoire pourrait également intervenir dans le cadre de la conférence des maires.

En tant que Vice-Président à la mobilité au PETR Vidourle Camargue, la sélection finale des territoires d'intervention revenait à Loïc Fataccioli. Afin de faciliter sa prise de décisions, j'ai été amenée à élaborer un tableau récapitulatif des territoires pré-sélectionnés. Le document compte un tableau avec 2 à 3 propositions pour chaque mode de déplacement (Figure 24) et une liste complémentaire avec d'autres territoires. Le choix a été fait le 4 avril 2024. Les territoires retenus sont : la CA Pays de l'Or (offre de TAD), les CC du Crestois et du Val de Drôme en Biovallée (autopartage) et la commune de Bram pour la mobilité cyclable. Les territoires sélectionnés, il s'agissait de les solliciter et de réfléchir au format de leur intervention.

1 Présentation des territoires d'intervention retenus en vue de la conférence des maires du 6 juin 2024

Mode / Pratique de déplacement	Nom de l'entité	Superficie du territoire	Population	Densité par habitant	Type de territoire	Département	Description du service	Contact
Transport à la demande	CA du Grand Avignon	302,6 km ²	193 914 hab. (2020, INSEE)	614 hab./km ²	CA urbaine / périurbaine	Vaucluse (84) / Gard (30)	<p>Un service de TAD qui vient compléter l'offre ORIZO</p> <p>Réservation via l'application ALLOBUS (nécessité de créer un compte) jusqu'à 15 min avant le déplacement. Réservation aussi possible au numéro suivant 0800 456 456 :</p> <ul style="list-style-type: none"> - De 7h30 à 18h du lundi au vendredi, hors jours fériés - De 9h à 12h le samedi. <p>Tarification identique au reste de l'offre de transport de l'agglomération :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 ticket = 1,40€ → Ticket 10 voyages = 10€ - Achat via <i>Tixi</i>Pass possible - Cartes <i>ORIZO</i> <p>Horaires de fonctionnement :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Du lundi au jeudi de 5h30 à 22h30 - Vendredi et samedi de 5h30 à 00h30 - Dimanche et jours fériés (sauf le 1er mai) de 7h30 à 21h <p>Application <i>ALLOBUS</i> avec laquelle il est possible de combiner TAD et lignes régulières : Le TAD ne peut être utilisé que sur des trajets que l'on ne peut pas faire avec les lignes régulières.</p> <p>Desserte selon des arrêts prédéfinis → Arrêts du réseau ORIZO</p>	<p>Exploitant Orizo : 04.32.74.18.32 Contact via formulaire sur leur site : Nous contacter - Orizo, Transports en commun du Grand Avignon</p> <p>CA du Grand Avignon : 04 90 84 47 00 Contact via formulaire sur site de la CA : Nous contacter Grand Avignon</p>
Transport à la demande	CA Pays de l'Or	114,80 km ²	45 099 hab. (2020, INSEE) dont plus d'un tiers à Mauguio	395 hab./km ²	Littoral périurbain	Hérault (34)	<p>Deux services principaux : le bus zonal et le bus santé</p> <p>1) Bus zonal (minibus de 8 places) Ouvert à tous pour des trajets occasionnels.</p> <p>Réservation possible par téléphone (du lundi au vendredi, de 9h à 18h), par mail, sur le site (http://busalademande.paysdelor.fr/) ou via l'application Trans'Or & Mobilités. Réservation à effectuer la veille du trajet souhaité à 16h maximum.</p>	<p>Jimmy MARTINEZ (Chef de service Service transport, mobilité et qualité de l'air Pôle Aménagement Durable du Territoire)</p> <ul style="list-style-type: none"> • 06.70.80.13.98 • jimmy.martinez@paysdelor.fr

Figure 24 : Exemple de territoires d'intervention proposés au Vice-Président à la mobilité, Loïc Fataccioli, en vue de la conférence des maires 2024

3.2.2. Le cheminement du format de la journée, une réflexion marquée par la 5ème édition de " La Journée des mobilités actives "

Lors de mon arrivée au sein de la structure, les grands temps de la conférence des maires étaient fixés. La journée est ouverte par M. Martinez et M. Fataccioli, respectivement Président et Vice-Président Mobilité du PETR Vidourle Camargue. Cette introduction est suivie par une rapide présentation historique des mobilités sur le territoire qui se poursuit par l'état des lieux des mobilités du quotidien. Un temps est ensuite consacré aux retours d'expérience et la matinée s'achève sur une conférence du laboratoire Forum Vies Mobiles. Des stands et des véhicules intermédiaires sont prévus pour le déjeuner. L'après-midi se concentre sur la mise en place de petits ateliers avec des personnes ressources comme des agents du CEREMA ou de l'ADEME. Un mot de clôture est adressé pour marquer la fin de la journée.

Cette première vision du format de la conférence des maires a été progressivement modifiée suite à la 5ème édition de "La journée des mobilités actives" à Narbonne. En effet, cela a été

l'occasion d'assister à des tables-rondes et d'identifier les acteurs ressources à mobiliser pour le 6 juin. Au fil des points Mobilités, qui sont des points d'étape hebdomadaires pour discuter de l'avancement de mes missions, nous avons abandonné le format des ateliers au profit de l'élaboration d'une table ronde d'acteurs ressources (Région, CEREMA, ADEME, FUB, Master TMR et Fresque des Mobilités). Ce choix a été fait afin que les élus et techniciens invités puissent plus aisément repérer ces acteurs et les solliciter dans le futur. Par ailleurs, la mise en place d'ateliers sur un temps aussi court ne présente pas réellement d'intérêt pour réfléchir et discuter de solutions et/ou de projets de mobilités. Afin d'orienter la prise de parole de ces intervenants, nous avons fait le choix de partir des problématiques exprimées lors de l'enquête Mobilités menée en avril 2024.

En outre, les attendus en termes de rendu de l'état des lieux des mobilités pour la conférence des maires ont dû être précisés au fur et à mesure, en fonction des données disponibles. Ce cheminement a mené à l'élaboration d'une cartographie du territoire et de plusieurs infographies. Ces infographies fournissent les principales informations sur le territoire et sur la mobilité (Annexe 29).

3.2.3. Mobilisation des différents acteurs

Alors que le format de la conférence des maires se précise, le mois d'avril a été en partie consacré à la sollicitation de tous les intervenants souhaités. La prise de contact s'est faite majoritairement par e-mail : il a pu arriver que j'appelle directement certaines mairies pour avoir le contact spécifique d'une personne. Cette entreprise chronophage a été couronnée de succès puisque la plupart des participants ont répondu présent et confirmé leur participation à la journée du 6 juin. Quelques relances ont été envoyées et ont permis de progressivement établir notre ordre du jour. L'ensemble des élus des territoires d'intervention sélectionnés ont accepté de venir faire un retour d'expérience pour parler de pair-à-pair. La région Occitanie a été associée à cette journée et sera présente à la conférence des maires.

Le début du mois de mai a été marqué par l'organisation d'une réunion de calage afin de fixer la prise de parole de tous les intervenants. J'ai été chargé de mettre en place cette rencontre. Le Vice-Président Loïc Fataccioli puis les intervenants ont été sollicités pour trouver une date qui convienne au plus grand nombre. C'est finalement le jeudi 16 mai 2024 que la réunion d'organisation a eu lieu en visio. Elle a réuni la majorité des personnes intervenant l'après-midi.

Pour les personnes indisponibles, des rencontres individuelles par téléphone ou en visio ont été mises en place. Cette période a donné lieu à des échanges de mails nombreux. Ainsi, si la conférence des maires 2024 ne dure qu'une journée, son organisation s'étend sur plusieurs mois. De nombreux aspects doivent être pensés. Le choix puis la mobilisation des intervenants prend du temps. Pour faire suite à la conférence des maires, des préconisations d'expérimentation peuvent être proposées.

3.3. Préconisations d'expérimentation de mobilité : la mise en place d'une politique globale d'animation et de propositions d'expérimentation

Le PETR Vidourle Camargue ne dispose pas de la compétence mobilité. De ce fait, sa capacité à mettre en œuvre des préconisations est très limitée. Pour autant, le pôle peut aider au financement de projets portés par les communes et intercommunalités. Le fonds LEADER permet notamment de financer en partie des expérimentations de mobilité. L'animation reste l'un des leviers les plus importants pour le PETR Vidourle Camargue, même s'il semble pertinent de réfléchir les mobilités à son échelle sur le plus long terme, le pôle étant un bassin de vie. Outre l'analyse des bases de données externes, les préconisations qui suivent tentent d'apporter une réponse opérationnelle aux problématiques exprimées par les communes et EPCI dans l'enquête mobilités.

3.3.1. Réguler la place de la voiture dans les communes

Pour mieux sécuriser l'espace public, la première préconisation expérimentée est sans doute de créer des zones sécurisées des deux côtés des passages piétons afin que les automobilistes puissent voir les piétons. Ainsi, les places de stationnement situées en amont d'un passage piéton doivent être effacées et sanctuarisées. D'ailleurs, ce principe, rappelé dans la LOM, est inscrit dans le Code de la Voirie Routière depuis 2019 : "Afin d'assurer la sécurité des cheminements des piétons en établissant une meilleure visibilité mutuelle entre ces derniers et les véhicules circulant sur la chaussée, aucun emplacement de stationnement ne peut être aménagé sur la chaussée cinq mètres en amont des passages piétons, sauf si cet emplacement est réservé aux cycles et cycles à pédalage assisté ou aux engins de déplacement personnel." (Article L118-5-1). Cette mesure est obligatoire pour les voies à sens unique et les rues bidirectionnelles : la loi impose une suppression des places de stationnement jusqu'à 5 m en amont du passage piéton. Selon les recommandations du CEREMA, cette distance est idéale pour une rue à 30 km/h (Figure 25). Pour une voie à 50 km/h, il

recommande de supprimer les stationnements 10 m en amont du passage piéton. La LOM impose la mise au norme aux communes d'ici à 2026.

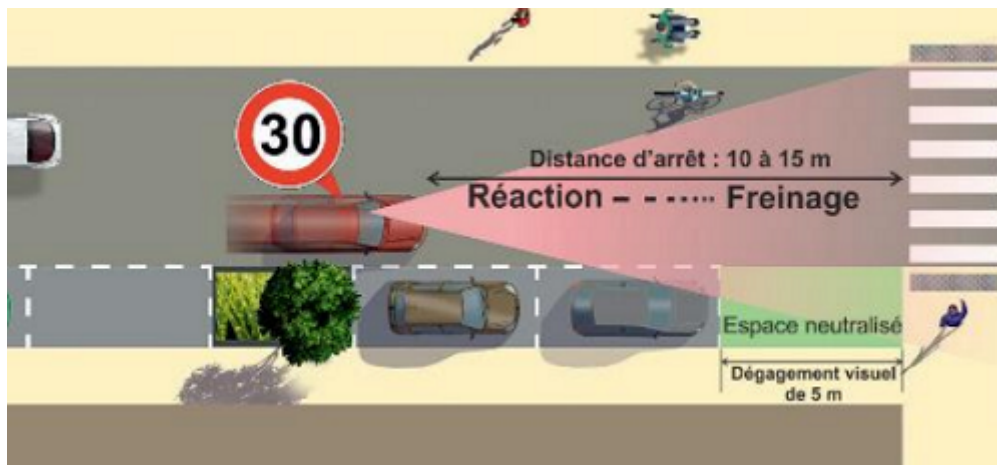


Figure 25 : La suppression du stationnement en amont des passages piétons (Source : CEREMA, 2021)

Cette préconisation d'expérimentation peut être mise en place sans avoir à être un coût important. En effet, il est possible de donner une fonction nouvelle à cet espace qui se libère. Il y a la possibilité de mettre en place des stationnements pour les trottinettes électriques et vélos : le CEREMA estime ce coût entre 500 à 1 000€ HT par place. L'ancienne place de stationnement peut également être végétalisée avec des jardinières par exemple. Le CEREMA évalue le coût de la mesure entre 1 000 et 2 500€ HT par place.

La régulation de la place de la voiture passe par un meilleur partage de l'espace public. Ainsi, il pourrait être envisagé d'utiliser les places de parking qui se situent en bordure de route pour offrir plus d'espaces aux cyclistes et aux piétons. J'en prends pour exemple l'avenue de la Condamine à Vauvert (Figure 26), qui est l'une des artères principales de la commune. Les automobilistes et bus scolaires y roulent relativement vite. Par ailleurs, le trottoir est relativement étroit. L'expérimentation pourrait prendre la forme d'un marquage au sol temporaire et de panneaux marquant le début et la fin de la bande cyclable comme le C113. L'achat et l'installation de ce type de panneau de signalisation coûte entre 30€ et 350€ (InduroGear, 2022). La peinture au sol est estimée à 1 080€ par km en moyenne (Club des villes & territoires cyclables, 2020). Le stationnement vélo, par la mise à disposition d'arceaux par exemple, doit être pris en compte afin de proposer une offre complète aux habitants. En moyenne, le coût d'un arceau se situe entre 180€ et 300€ (Club des villes & territoires cyclables, 2020).



Figure 26 : Bande cyclable située entre des places de stationnement et une voie à double sens sur l'Avenue de la Condamine à Vauvert (Photographie personnelle prise en octobre 2023)

En outre, l'expérimentation de zones de rencontre dans les centres-villes des communes du PETR Vidourle Camargue pourrait être prévue. Les zones de rencontre sont des espaces qui donnent la priorité au piéton, qui peut circuler sur la chaussée. La vitesse des voitures y est limitée à 20 km/h. Les usagers du vélo disposent d'un double-sens cyclable. Ce dispositif permet de réguler la place de la voiture et d'assurer une meilleure sécurité des cyclistes et des piétons. Le coût par m² est évalué entre 230€ et 240€ (Club des villes & territoires cyclables, 2020).



Figure 27 : Zone de rencontre à Lourdes (Source : Ville de de Lourdes)

3.3.2. Favoriser l'usage des modes alternatifs dans les communes

La régulation de la voiture dans les communes passe par la promotion des autres modes de déplacements. La particularité touristique du PETR Vidourle Camargue semble être propice à l'expérimentation d'affichage de cartes de temps de parcours piéton et cyclable. Ces cartes recensent les principaux pôles de déplacements de la commune et indiquent le temps à pied et en vélo. Elles pourraient être imprimées en plusieurs exemplaires et positionnées à des points stratégiques comme dans le cœur historique pour favoriser l'usage de la marche ou du vélo. Ces cartes pourraient également servir au changement de pratiques des administrés. Aigues-Mortes ou Le-Grau-du-Roi pourraient expérimenter ce dispositif par exemple. Le coût varie selon la présence ou non d'un sigiste sur la commune. Si la commune n'a que l'impression à sa charge, le coût financier est moindre. En revanche, si la collectivité doit faire appel à un professionnel extérieur, le coût est estimé entre 6 000€ et 13 000€ (Club des villes & territoires cyclables, 2020). Oloron-Sainte-Marie, ville de 10 000 habitants a mis en place ce dispositif (Figure 28).

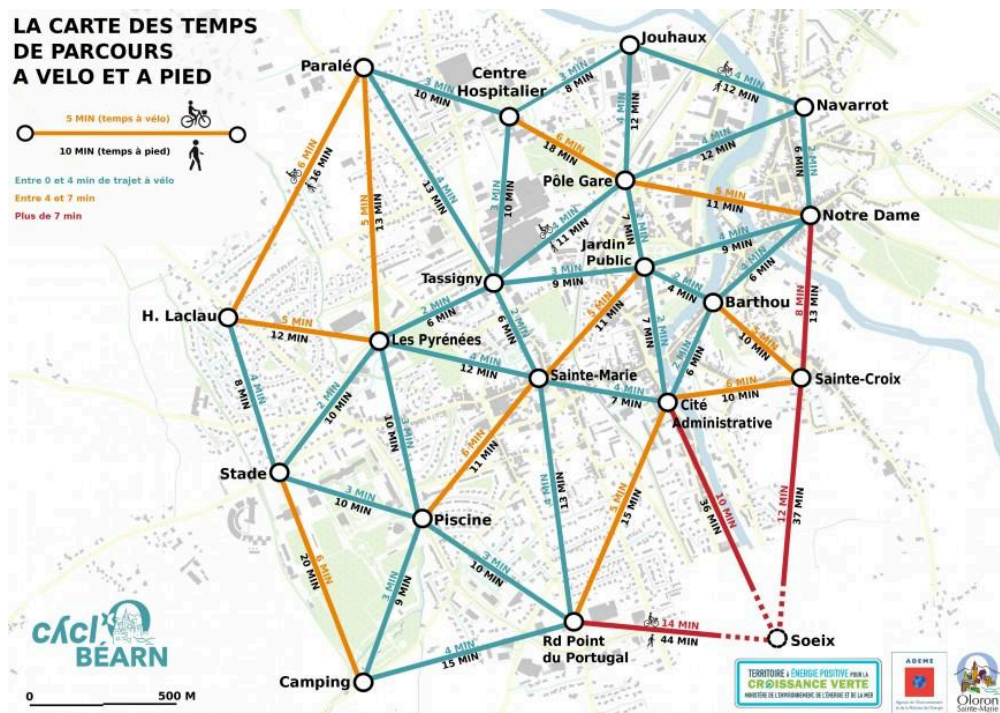


Figure 28 : Carte des temps de parcours piéton et cyclable sur la commune d'Oloron-Sainte-Marie (Source : Mairie d'Oloron-Sainte-Marie)

En ce qui concerne la sécurité aux abords des écoles, la rue concernée pourrait être interdite aux voitures à certains moments de la journée. Cela suppose de mobiliser des moyens humains pour faire la circulation. Par ailleurs, des marquages au sol pourraient être réalisés. Cet effet visuel est une manière de se réapproprier l'espace public (Figure 29) de façon peu coûteuse.



Figure 29 : Photographie d'un marquage au sol temporaire aux abords d'une école à Tours
(Source : Ville de Tours, F. Lafite)

L'animation et la formation sont des leviers importants pour favoriser l'usage de modes alternatifs. Ainsi, outre la mise en place d'expérimentations, une politique d'animation du territoire sur la thématique et les actions menées doit être entreprise afin que les habitants aient conscience de ce qu'il se passe dans leur commune. La communication doit être réfléchie. Cela peut être la mise en place d'événements comme le challenge *Mai à Vélo* ou un guide pédagogique à destination des administrés. Le Club des villes & territoires cyclables estime le coût d'un guide vélo en y incluant la distribution, à 15 000€. À plus petite échelle, les intercommunalités peuvent également favoriser la mobilité. La sensibilisation aux mobilités concerne tout type de publics : les élus, les jeunes, les personnes âgées, ... Le changement de pratique peut être amorcée par une formation des élus locaux, parfois novices, vis-à-vis des enjeux de la mobilité comme celle dispensée par la Fresque des mobilités.

3.3.3. Préconisations à destination des intercommunalités

Afin d'avoir une vision prospective des mobilités sur le territoire, des études structurantes pourraient être envisagées. De nombreuses subventions sont conditionnées à l'inscription du projet porté dans un schéma ou autre document de planification intercommunal aujourd'hui. Il paraît ainsi pertinent de proposer aux intercommunalités membres d'établir un schéma directeur des aménagements cyclables. Pour l'heure, seule la CA Lunel Agglo et la CCRVV disposent d'un schéma des mobilités actives, qui a déjà quelques années. Il y a donc un véritable intérêt pour l'ensemble des EPCI de (ré)investir les mobilités de cette manière là, d'autant plus que la réalisation de liaisons inter-villages est un besoin identifié par les communes (Enquête Mobilités PETR

Vidourle Camargue, 2024). Pour donner un exemple, la CA Porte d'Isère a réalisé son schéma des mobilités. Le Club des villes & territoires cyclables indique que le coût financier des moyens externes, comme l'emploi d'un bureau d'études par exemple, s'élève à 33 750€. Ce prix ne tient pas compte du suivi en interne du projet et donc, des coûts financiers internes.

L'une des problématiques qui semble se dégager sur le territoire est la saturation des parkings des 2 PEM du territoire. Il paraît essentiel de réfléchir dès à présent aux modalités qui favoriseraient le report modal. L'expérimentation de places réservées aux covoitureurs sur ces parkings pourrait être l'une des solutions. Cette solution est assez peu coûteuse à mettre en œuvre : elle nécessite du marquage au sol et un panneau de signalisation. Assurer la desserte cyclable vers et depuis le PEM est aussi une priorité. Cette piste est à envisager sur le moyen terme. Le coût moyen d'une piste cyclable par mètre linéaire et par sens de circulation est de 160€ (Club des villes & territoires cyclables, 2020). Il faut rajouter à cela les panneaux de signalisation (entre 30€ et 350€ par panneau, InduroGear) et l'ajout de pictogrammes vélo dont le coût moyen est estimé à 18€ pour un pictogramme avec de la peinture antidérapante et réfléchissante (Club des villes & territoires cyclables, 2020).

L'étude des liaisons domicile-travail a montré un nombre important de déplacements internes sur la CCTC. Face à une offre de transport en commun très limitée, il paraît pertinent d'envisager sur le moyen terme la mise en place d'une navette intercommunale. L'expérimentation prochaine d'une navette communale au Grau-du-Roi pourrait ainsi être étendue sur le territoire de toute la communauté de communes. Cette navette intercommunale pourra également assurer la mobilité des touristes, qui visitent souvent le territoire en voiture. Le coût d'une navette intercommunale est conséquent et peut atteindre plusieurs centaines de milliers d'euros par an. L'échelon supra communautaire est une échelle à laquelle les mobilités doivent aussi être pensées.

3.3.4. Sur le long terme, une mobilité structurée autour du bassin de vie ?

Réfléchir la mobilité à l'échelle d'un bassin de vie est quelque chose de pertinent car les déplacements ne se limitent pas au seul motif du travail et donc, dans une seule direction. Penser la mobilité à l'échelle du PETR paraît essentiel. C'est ce que confirme un élu à la CCTC : " Comme c'est un territoire d'interface, du coup, la mobilité se pose en elle-même et se pose vis-à-vis de ces de ces deux territoires voisins [Nîmes et Montpellier]. ". Cette idée est aussi revenue au cours de l'entretien avec la CCRVV.

Sur le long terme, le PETR Vidourle Camargue pourrait être l'échelle retenue pour mener une enquête EMC². L'enquête Mobilités certifiée CEREMA est un dispositif qui permet d'appréhender les dynamiques de mobilité d'un territoire. Cet outil s'attache à l'analyse des pratiques de mobilité des habitants en les interrogeant directement. Ce dispositif modulable est issu des enquêtes ménages déplacements. Il est modulable car il se fonde sur une enquête principale, qui est obligatoire et intègre les mêmes normes pour tous les territoires, et propose des enquêtes complémentaires sur des sujets spécifiques comme la mobilité lors des week-ends par exemple. En 2022, Lannion-Trégor Communauté a fait le choix de lancer son EMC². Cette enquête permettrait de connaître les pratiques et les motifs de déplacements de plus de 150 000 personnes, sur un territoire qui n'est pas couvert par une enquête ménages déplacements. Les résultats obtenus pourront orienter les élus locaux sur les mobilités et ceux à plusieurs échelles.

Pour aller plus loin, le PETR Vidourle Camargue a aussi la possibilité de mettre en œuvre un plan de mobilité rurale. Ce plan est un dispositif introduit par la loi de 2015 relative à la transition énergétique et à la croissance verte. Si son intitulé renvoie aux territoires ruraux, les collectivités territoriales peuvent s'en saisir sans restriction liée au poids démographique. Il vise à appréhender et organiser les mobilités sur son territoire. Même sans être compétent, la loi autorise le portage du plan par un PETR. Outre le diagnostic, cet outil va plus loin dans la mesure où il prévoit une série d'orientations à mettre en œuvre sur le territoire. Ce plan est tenu de respecter les documents de planification qui traitent d'une échelle supérieure comme le SRADDET. Le PETR Val de Saône Vingeanne, présenté plus haut, a fait le choix de se saisir de ce dispositif.

En termes plus opérationnel, le territoire du PETR Vidourle Camargue pourrait être la bonne échelle pour réfléchir au déploiement d'une application MaaS (Mobility as a Service) sur le long terme. Une application de ce type existe sur le pôle d'équilibre, Pysae, mais n'indique en temps réel que l'offre de car LiO. La SNCF a également son application et Google Maps peut être une alternative, sans pour autant fournir un degré de précision absolu. Pour rappel, le PETR Vidourle Camargue disposant de 2 lignes TER, de 12 gares, de 13 lignes de car régulières, d'un service régulier de bus intercommunaux et de plusieurs navettes communales. Regrouper ces offres de mobilité et celles des territoires voisins faciliterait les déplacements des usagers de modes alternatifs à la voiture. Ainsi, le PETR Vidourle Camargue, étant un bassin de vie, est une échelle pertinente pour appréhender et investir les mobilités.

CONCLUSION GÉNÉRALE

En conclusion, les PETR ont un rôle à jouer dans les mobilités. En tant que bassin de vie, une réflexion des mobilités à cette échelle est tout à fait pertinente. Ils disposent de plusieurs leviers d'action, qui peuvent différer d'un pôle à un autre en fonction des missions confiées. La mobilité peut être investie par des documents structurants, comme les PCAET, la contractualisation ou bien encore l'animation. Ces pôles, qui couvrent des territoires périurbains et/ou ruraux très différents, n'ont pas les mêmes ressources pour se saisir de cette thématique et agir sur les mobilités.

L'étude de plusieurs pôles semble faire émerger une typologie des PETR sur les mobilités :

- On retrouve d'abord les PETR qui exercent la compétence mobilité. Peu nombreux sur le territoire national, ce sont des entités administratives dont les élus communautaires ont fait un choix fort à l'image du PETR du Lunévillois. Ces AOM proposent souvent non une solution unique mais un panel de solutions de mobilité sur leur territoire. ;
- Sans être compétents, des PETR font le choix d'adopter une approche prospective et stratégique de la mobilité comme le PETR Val de Saône Vingeanne. Leurs actions se structurent autour de l'élaboration de documents de planification comme le SCOT ou les plans de mobilité rurale. Cette démarche s'ensuit d'une feuille d'actions à mettre en œuvre. Ils investissent aussi la mobilité par d'autres leviers comme les financements. ;
- Le dernier type de pôle d'équilibre identifié concentre son action sur l'animation et la contractualisation. Sans compétences liées de près ou de loin à la mobilité, les PETR "animateurs / financeurs" investissent cette thématique à la marge. Cela dépend des projets présentés par les porteurs de projets et les collectivités locales ainsi que de la volonté politique des élus locaux.

Le PETR Vidourle Camargue se rapproche du dernier type de pôles d'équilibre identifiés car il n'a pas de compétences liées à la mobilité. Pour autant, il s'occupe de la contractualisation et du fonds LEADER sur le territoire. Mon stage a eu lieu en raison d'un portage politique du Vice-Président à la mobilité, Loïc Fataccioli, qui a consacré cette année à ce sujet. L'action du PETR Vidourle Camargue en ce sens s'est développée autour de l'animation avec pour corollaire, la conférence des maires 2024. Ainsi, pour que les PETR agissent sur les mobilités, la volonté des élus locaux reste un élément fondamental.

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

1. Littérature scientifique

Derdaele, E. (2015), “ Les PETR : cuisine et dépendances d’une réforme territoriale méconnue ”, *Civitas Europa*, 35, 139-160, URL :

<https://doi-org.ezpupv.scdi-montpellier.fr/10.3917/civit.035.0139>

JBB. (2018), “ Motilité ”, *Géococonfluences*, URL :

<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/motilite>

Pauliat H. (2014), « Le pays est mort... Vive le pôle d’équilibre territorial et rural ! », *La Semaine juridique*, n° 8, 2051.

Poirel M. (2021), “ Mobilité des personnes âgées dans les territoires ruraux : quelles perspectives en France ? ”, *Trayectorias Humanas Trascontinentales*, (12). <https://doi.org/10.25965/trahs.4190>

ST. (2005), “Aménagement rural et mutations des territoires ruraux en France ”, *Géococonfluences*, URL : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/rural-mutations-des-territoires-ruraux>

ST. JBB. (s.d.), “ Pays en France ”, *Géococonfluences*, URL :

<https://geoconfluences.ens-lyon.fr/glossaire/pays-2>

Taillefait A. (2014), “ Les pôles métropolitains et les pôles d’équilibre territoriaux et ruraux ”, *Actualité juridique, Droit administratif*, 11, pp.625. <halshs-02220246>

Verpeaux M., Rimbault C. (2024), « Chapitre 5. La coopération locale et l’intercommunalité », dans *Les collectivités territoriales et la décentralisation*. sous la direction de Verpeaux M., Rimbault C. Paris, La Documentation française, « Découverte de la vie publique », p. 173-202. URL : <https://www-cairn-info.ezpupv.scdi-montpellier.fr/les-collectivites-territoriales-et-la-decentralisation--9782111578265-page-173.html>

2. Littérature grise

Agence Technique Départementale du Gard (s. d.), *Page d’accueil*, URL :

<https://www.agence-technique-gard.fr/>

Alain (2022), “ Combien coûte un panneau de signalisation routière ? ”, *InduroGear*, URL : <https://www.indurogear.com/combien-coute-un-panneau-de-signalisation-routiere/>

ANPP (2023), *Enquête Mobilité dans les territoires de projet : une thématique aux entrées multiples*, URL : <https://www.anpp.fr/wp-content/uploads/2023/01/Enquete-mobilite-1.pdf>

ANPP (2023), *Panorama 2023 des pôles territoriaux et ruraux et pays*, URL : <https://www.anpp.fr/payspetr/panorama-pays-petr/>

ANPP (2021), *Panorama 2021 des pôles territoriaux et ruraux et pays*, URL : <https://www.anpp.fr/payspetr/panorama-pays-petr/>

Bockel J-M., Guené C. (2017), “ Des pays aux PETR (Loi N°2014-58 de modernisation de l’action publique territoriale et d’affirmation des métropoles du 27 janvier 2014) ”, *Rapport d'information n° 588*, URL : https://www.senat.fr/rap/r16-588/r16-588_mono.html

CEREMA (2022), *Prise de la compétence d’organisation des mobilités par les communautés de communes au 01 avril 2022*, URL : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/prise-competence-organisation-mobilites-communautes-communes>

CEREMA (2016), *Le plan de mobilité rurale : un nouvel outil pour la planification des déplacements*, URL : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/plan-mobilite-rurale-nouvel-outil-planification-deplacements>

CEREMA (2021), *Obligation de neutraliser les places de stationnement motorisé 5 m en amont des passages piétons - Retour sur le rendez-vous Mobilités du 1er avril 2021*, URL : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/obligation-neutraliser-places-stationnement-motorise-5-m>

CEREMA (s.d.), *Les enquêtes mobilité EMC² : observation et analyse de la mobilité*, URL : <https://www.cerema.fr/fr/activites/mobilites/connaissance-modelisation-evaluation-mobilite/observation-analyse-mobilite/enquetes-mobilite-emc2>

CEREMA (2021), *Devenir autorité organisatrice des mobilités pourquoi comment ? Aide à la décision, paroles d’acteurs*, URL : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/devenir-autorite-organisatrice-mobilites-pourquoi-comment?folder=8161>

Club des villes & territoires cyclables (2020), *Guide : Le coût des politiques vélo*, URL : [https://www.villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/guide-le-cout-des-politiques-velo-\(interactif\).pdf](https://www.villes-cyclables.org/mediacenter/uploads/guide-le-cout-des-politiques-velo-(interactif).pdf)

Code de l'urbanisme, *Titre IV : Schéma de cohérence territoriale (Articles L141-1 à L145-1)*

Code général des collectivités territoriales, *TITRE IV : PÔLE D'ÉQUILIBRE TERRITORIAL ET RURAL (Articles L5741-1 à L5741-5)*

Commissariat général au développement durable (2021), *Les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports*, URL : <https://www.notre-environnement.gouv.fr/themes/climat/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-et-l-empreinte-carbone-ressources/article/les-emissions-de-gaz-a-effet-de-serre-du-secteur-des-transports>

Contributeurs anonymes (s. d.), “ Pôles d'équilibre territorial et rural ”, *Wikipédia, l'encyclopédie libre*, URL : http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=P%C3%B4le_d%27%C3%A9quilibre_territorial_et_rural&oldid=206018486.

Contributeurs anonymes (s. d.), “ Pays (aménagement du territoire) ”, *Wikipédia, l'encyclopédie libre*, URL : [http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Pays_\(aménagement_du_territoire\)&oldid=212844402](http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Pays_(aménagement_du_territoire)&oldid=212844402).

Direction de l'information légale et administrative (2023), “Qu'est-ce qu'un pôle d'équilibre territorial et rural ?”, *Vie Publique*, URL : [https://www.vie-publique.fr/fiches/20134-quest-ce-quun-pole-dequilibre-territorial-et-rural-petr#:~:text=Un%20p%C3%B4le%20d%C3%A9quilibre%20territorial%20et%20rural%20\(PETR\)%20est,s eul%20tenant%20et%20sans%20enclave](https://www.vie-publique.fr/fiches/20134-quest-ce-quun-pole-dequilibre-territorial-et-rural-petr#:~:text=Un%20p%C3%B4le%20d%C3%A9quilibre%20territorial%20et%20rural%20(PETR)%20est,s eul%20tenant%20et%20sans%20enclave).

DDTM29 (2022), “ Les Pôles d'Équilibre Territorial et Rural (PETR) ”, *DREAL Bretagne*, URL : <https://www.bretagne.developpement-durable.gouv.fr/les-poles-d-equilibre-territorial-et-rural-petr-a-3591.html>

DREAL Centre-Val de Loire (2019), *Mobilités en territoires ruraux : quels besoins ? quelles solutions ?*, *Guide méthodologique à destination des collectivités locales*

Étudiants Master 1 Transport, Mobilités, Réseaux (2023), *Diagnostic des mobilités de la commune de Vauvert*, Université Paul Valéry Montpellier 3

Étudiants Master 1 Transport, Mobilités, Réseaux (2024), *Diagnostic des mobilités de la commune de Vauvert*, Université Paul Valéry Montpellier 3

Gard Tourisme (2023), *Chiffres clés 2022 : Tourisme et loisirs dans le Gard*, URL : <https://www.protourismegard.com/uploads/2023/06/chiffres-cles-2022.pdf>

Mercier E., Gallard M. (2019), “204 € par mois : le budget moyen des Français pour se déplacer”, *IPSOS*, URL : <https://www.ipsos.com/fr-fr/204-eu-par-mois-le-budget-moyen-des-francais-pour-se-deplacer#:~:text=Transdev%20et%20Ipsos%20publient%20les,de%2018%20ans%20et%20plus.>

INSEE (2019), *Canton*, URL : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1566#:~:text=Le%20canton%20est%20la%20circonscription,loi%20du%2017%20mai%202013.>

Ketschker D. (2021), *GâtiMob – l'Actu de la mobilité durable dans le Gâtinais montargois*, n°5, URL : http://cdn2_3.reseaudesvilles.fr/cities/308/documents/zaxyov0mf3wkb.pdf

Le Délézir R. (2018), “Les pays, une longue marche vers une évidence”, *Bécédia*, URL : <https://bcd.bzh/becedia/fr/les-pays-une-longue-marche-vers-une-evidence>

LOI n° 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (1)

Loi n° 99-533 du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire et portant modification de la loi no 95-115 du 4 février 1995 d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (1)

Loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (1)

Loi n° 2015-992 du 17 août 2015 relative à la transition énergétique pour la croissance verte (1)

Mairie d'Oloron-Sainte-Marie (s.d.), “ Mes cartes utiles ”, *site de la mairie*, URL : <https://www.oloron-ste-marie.fr/se-deplacer-a-oloron/mes-cartes-utiles/>

Mairie de Vauvert (s. d.), “ Navette urbaine Vauveo - Transport à la demande Doveo ”, *Site de la mairie*, URL : <https://www.vauvert.com/vos-services/voie-publique-et-transports/>

Mairie de Vergèze (s. d.), “ Transports ”, *Site de la mairie*, URL : <https://www.vergeze.fr/index.php/Transports?idpage=50&afficheMenuContextuel=true>

Ministère de la transition écologique et solidaire (2020), “ Mise en place d’une Plateforme Territoriale de Mobilité ”, *France Mobilités*, URL : <https://www.francemobilites.fr/projets/mise-en-place-dune-plateforme-territoriale-mobilite>

Ministère de la transition écologique et solidaire (2020), *Les mesures clés de la loi mobilités*, URL : <https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/LOM%20-%20Mesures%20cl%C3%A9s.pdf>

Ministère de la transition écologique et solidaire (2024), “ Comment les Français se déplacent-ils pour aller travailler ? ”, *Enquête mobilité des personnes 2019*, URL : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/comment-les-francais-se-deplacent-ils-pour-aller-travailler-0>

Ministère de la transition écologique et solidaire (2022), *Le SCoT : un projet stratégique partagé pour l’aménagement d’un territoire*, URL : <https://www.ecologie.gouv.fr/scot-projet-strategique-partage-lamenagement-dun-territoire>

Moscovici P. (2022), “Référé : Les pôles d’équilibre territorial et rural”, *Cour des Comptes*

Paul-Dubois-Taine O. (2012), “ Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux ”, *La documentation française*, n°47.

PETR Garrigues et Costières de Nîmes (s. d.), *Page d’accueil*, URL : <https://www.petr-garriguescostieres.org/>

PETR du Pays de Bray (2021), *Loi d’orientation des mobilités (LOM)*, URL : <https://www.paysdebray.org/post/loi-orientation-mobilite>

PETR Vidourle Camargue (2017), *Accueil du Pôle d’équilibre territorial et rural Vidourle Camargue*, URL : <https://www.petr-vidourlecamargue.fr/>

PETR Val de Saône Vingeanne (s. d.), *Page d’accueil*, URL : <https://www.vdsv.fr/>

PETR du Pays du Lunévillois (s. d.), *Solutions dans le Lunévillois*, URL : <https://www.pays-lunevillois.com/index.php/solutions-dans-le-lunevillois>

PETR Montargois-en-Gâtinais (s. d.), *Page d'accueil*, URL : <https://gatinaimontargois.com/>

SMCG (2022), *Schéma Directeur de Circulation et de Stationnement*, URL : <https://www.calameo.com/read/0075501291d0003a45ca2>

Ville de Lourdes (s.d.), “ Zones de rencontre ”, *Site de la mairie*, URL : <https://www.lourdes.fr/lourdes/se-deplacer-stationner/1090-zones-de-rencontre-lourdes>

3. Presse

Puaud L. (2023), “ Tours : des marquages au sol inspirés des châteaux de la Loire devant des écoles ”, *France Bleu*, URL :

<https://www.francebleu.fr/infos/societe/tours-de-marquages-au-sol-inspires-des-chateaux-de-la-loire-devant-des-ecoles-7580100>

Rédaction WEKA (2022), “ Les pôles d'équilibre territorial et rural n'ont pas atteint leurs objectifs, selon la Cour des comptes ”, *WEKA*, URL :

<https://www.weka.fr/actualite/administration/article/les-poles-d-equilibre-territorial-et-rural-n-ont-pas-atteint-leurs-objectifs-selon-la-cour-des-comptes-151462/>

5. Mémoires d'étudiants

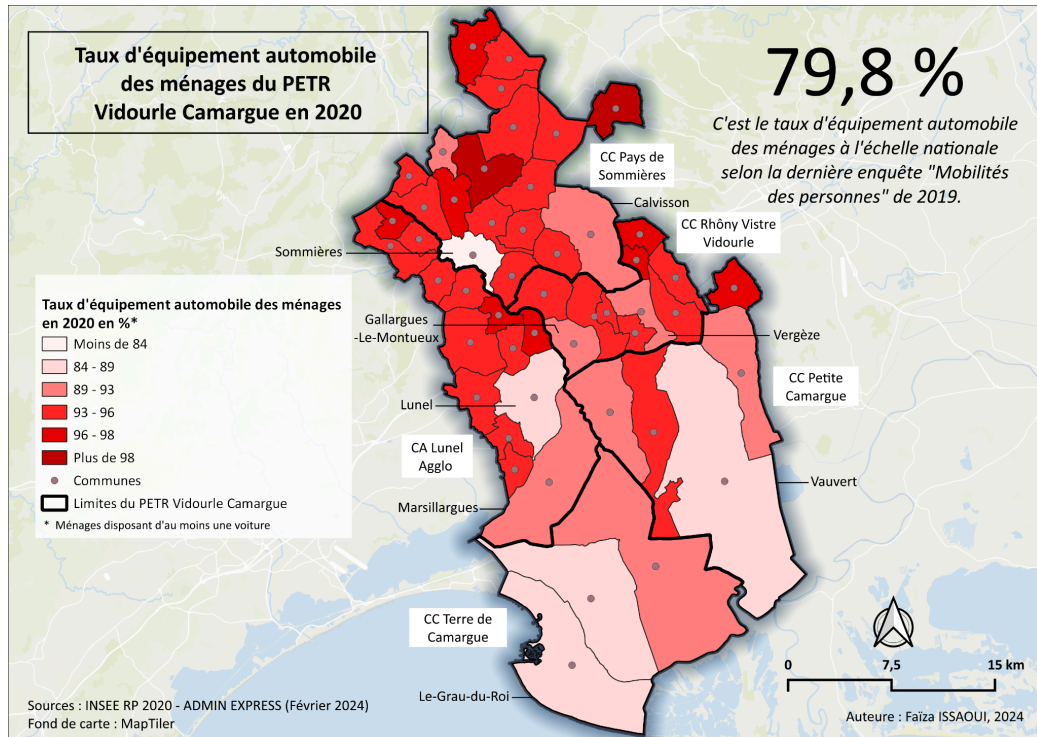
Arnaud M. (2020), *La création de dynamiques territoriales par un pôle d'équilibre territorial et rural (PETR)*, Université Aix Marseille.

Floret L. (2023), *L'élaboration des schémas directeurs cyclables dans les espaces ruraux*, Université Paul Valéry Montpellier 3

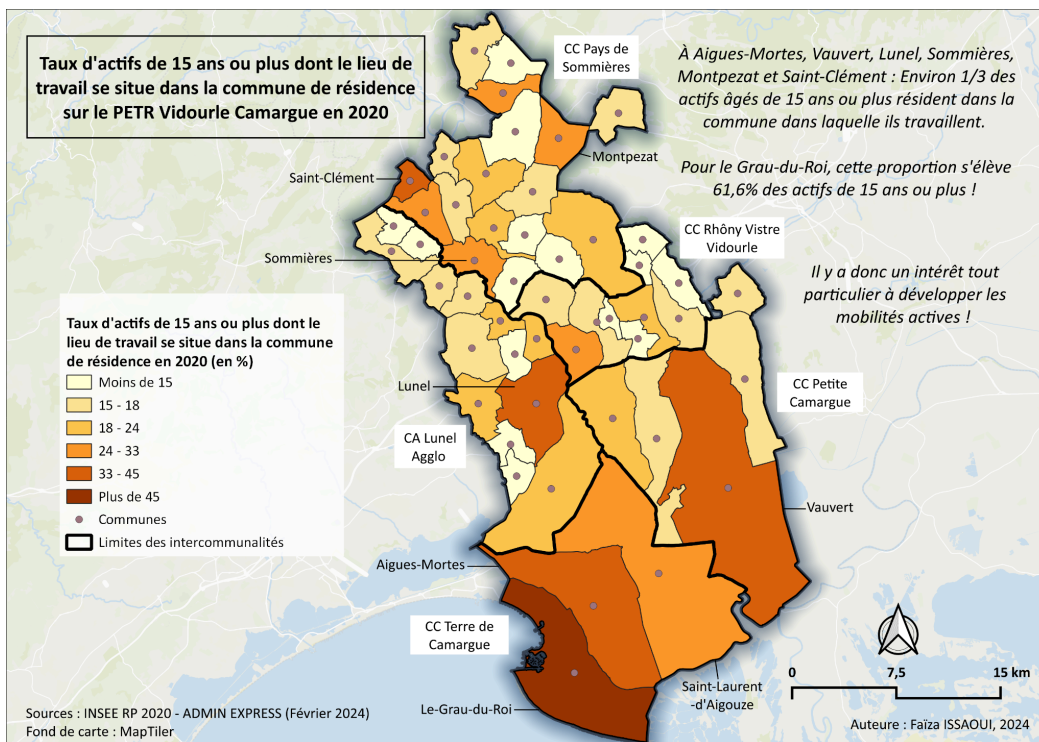
François C. (2021), *Développement des mobilités actives, une alternative à l'autosolisme : le cas de la commune ruraine de Boisseron*, Université Paul Valéry Montpellier 3

ANNEXES

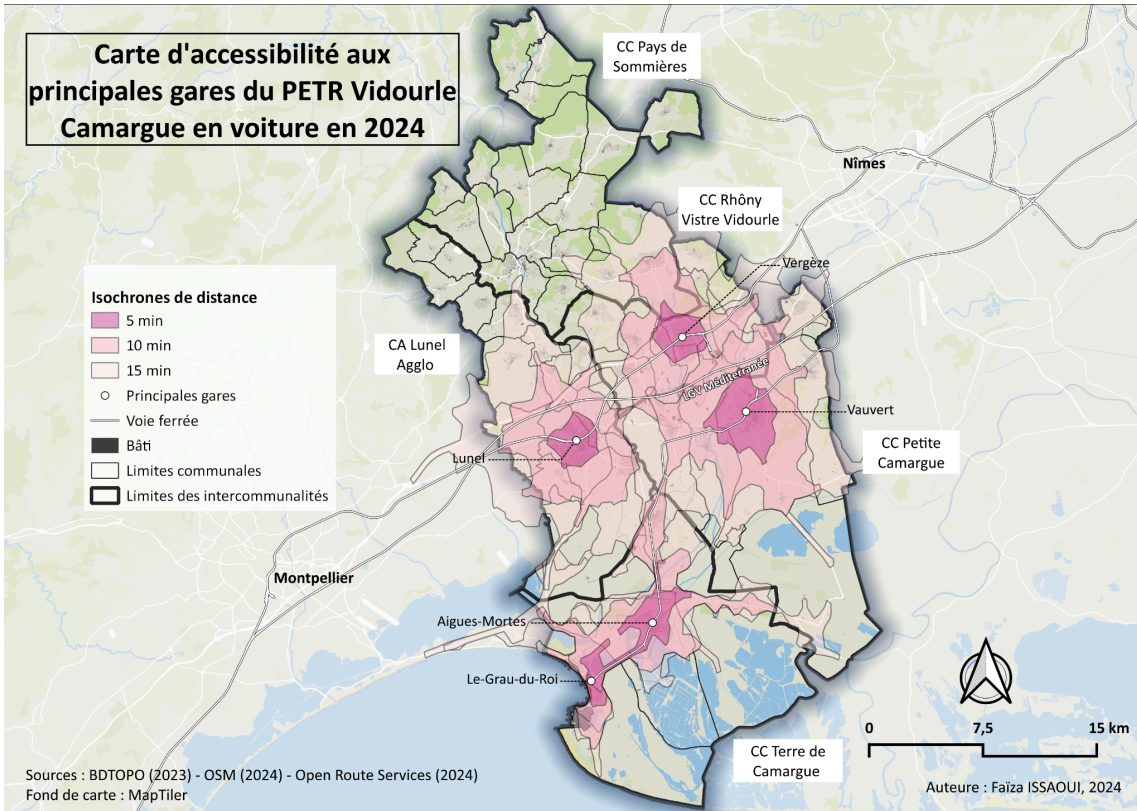
Annexe 1 : Taux d'équipement automobile des ménages sur le PETR Vidourle Camargue en 2020



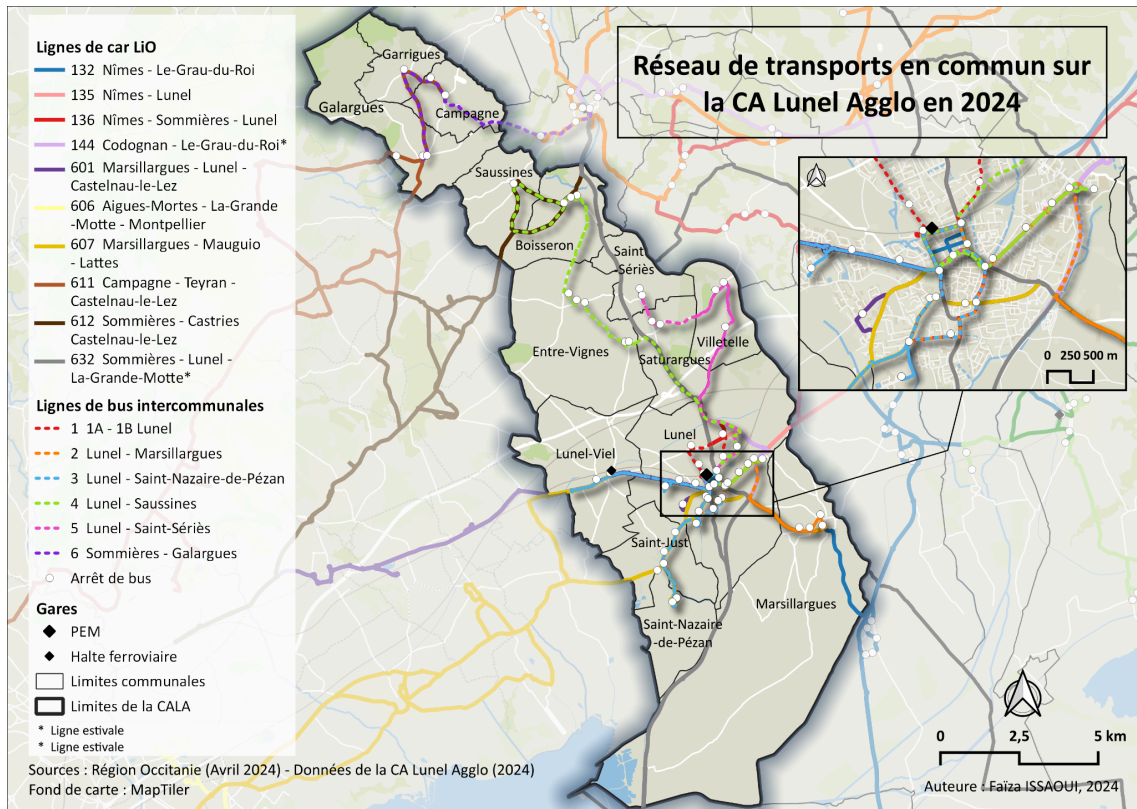
Annexe 2 : Taux des actifs de plus de 15 ans qui résident et travaillent dans la même commune



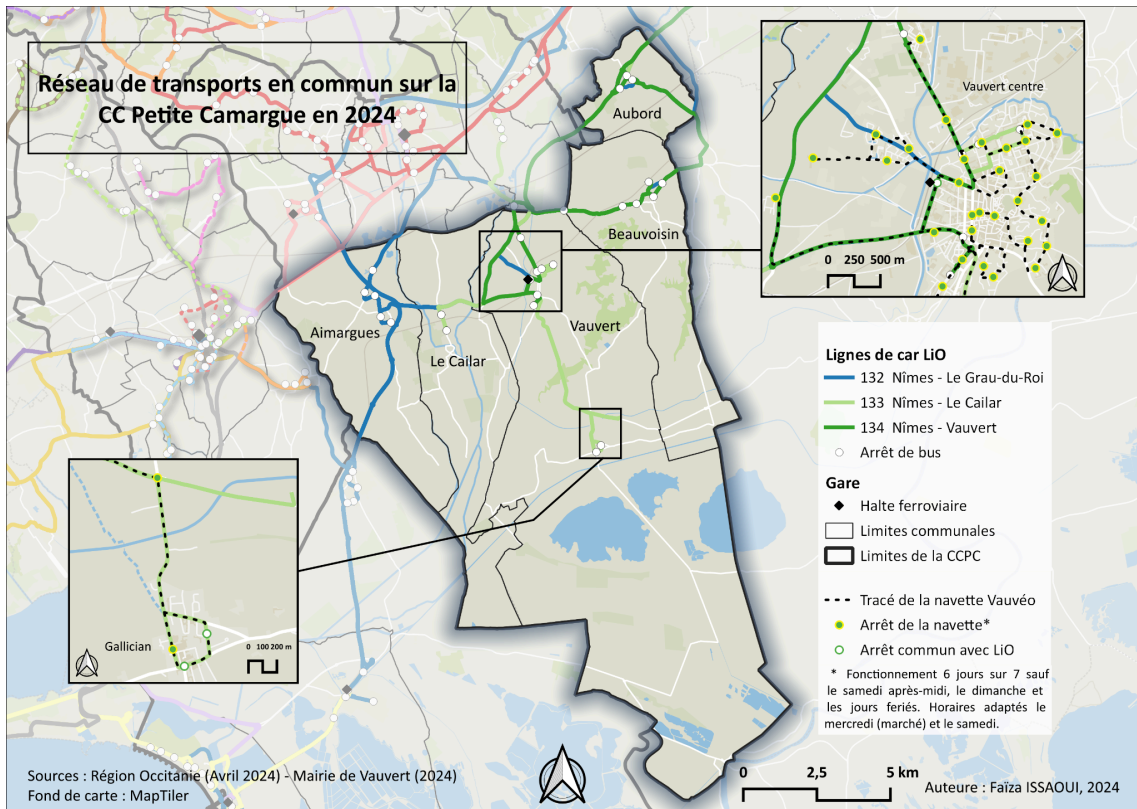
Annexe 3 : Accessibilité aux principales gares du PETR Vidourle Camargue en voiture



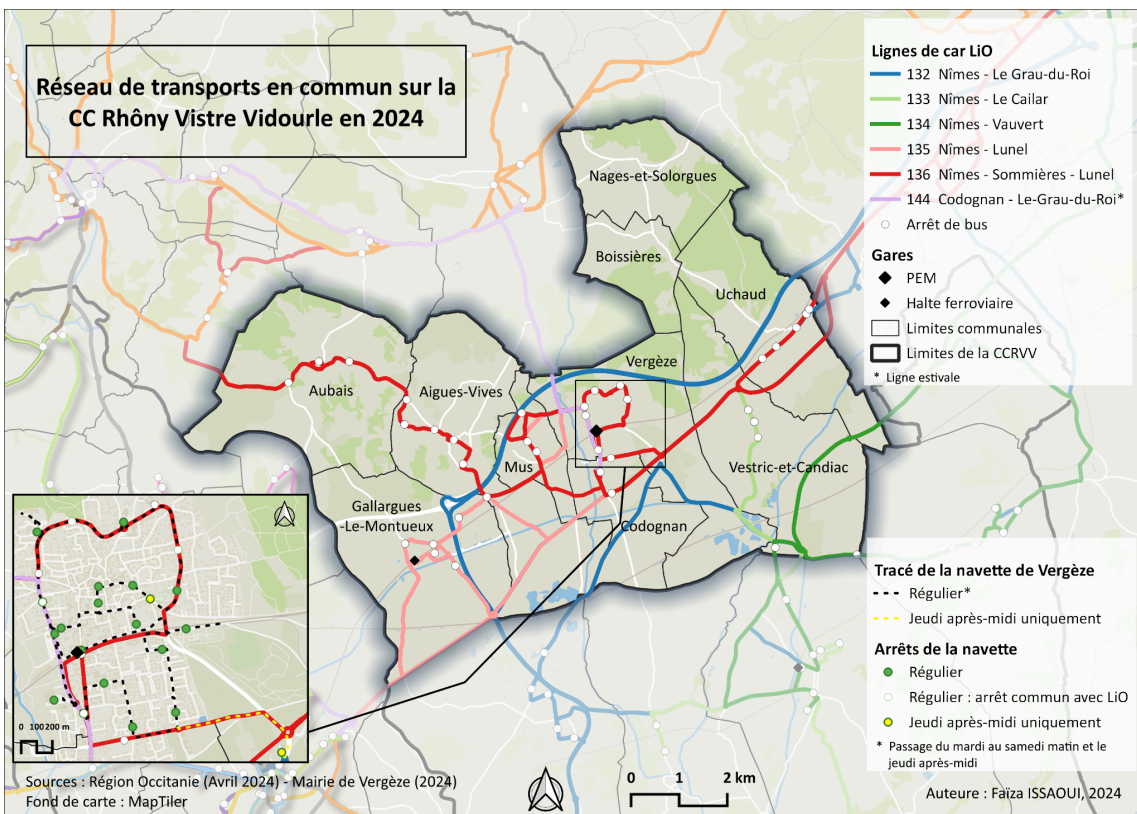
Annexe 4 : Réseau de transports en commun sur la CALA en 2024



Annexe 5 : Réseau de transports en commun sur la CCPC en 2024



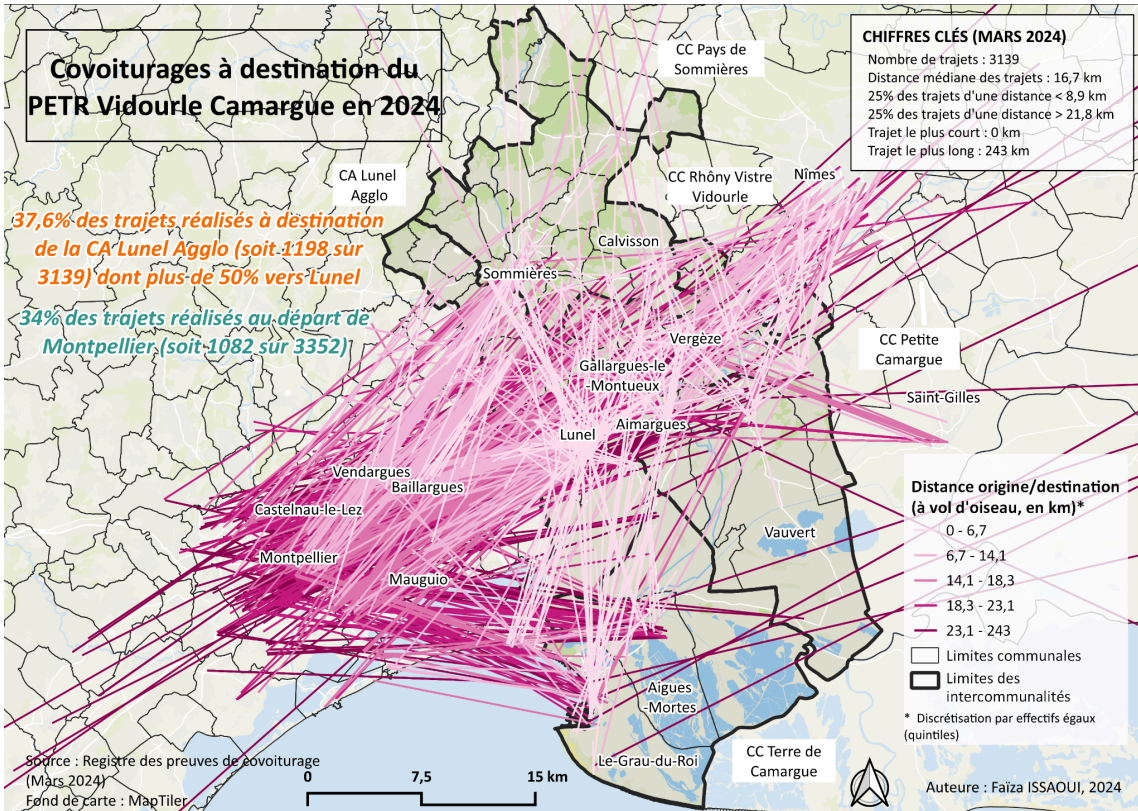
Annexe 6 : Carte du réseau de transports en commun sur la CCRVV en 2024



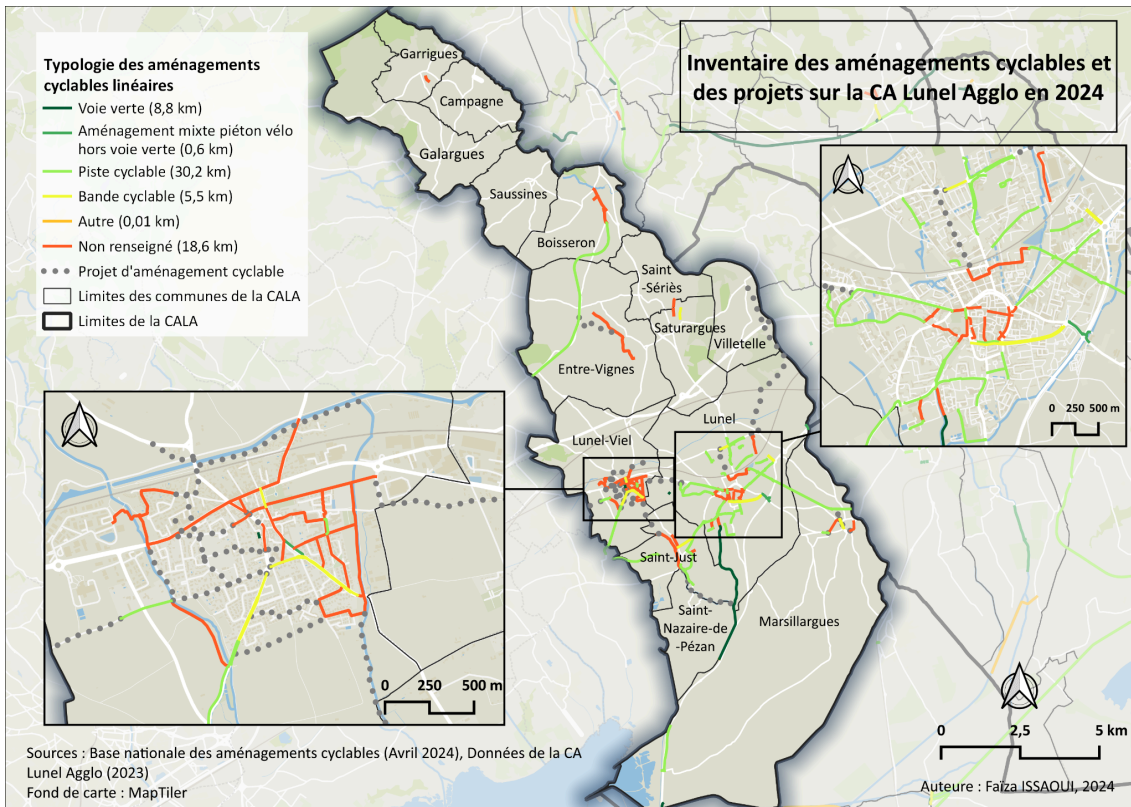
Annexe 7 : Affiche de la navette urbaine de Vergèze (Source : Mairie de Vergèze)



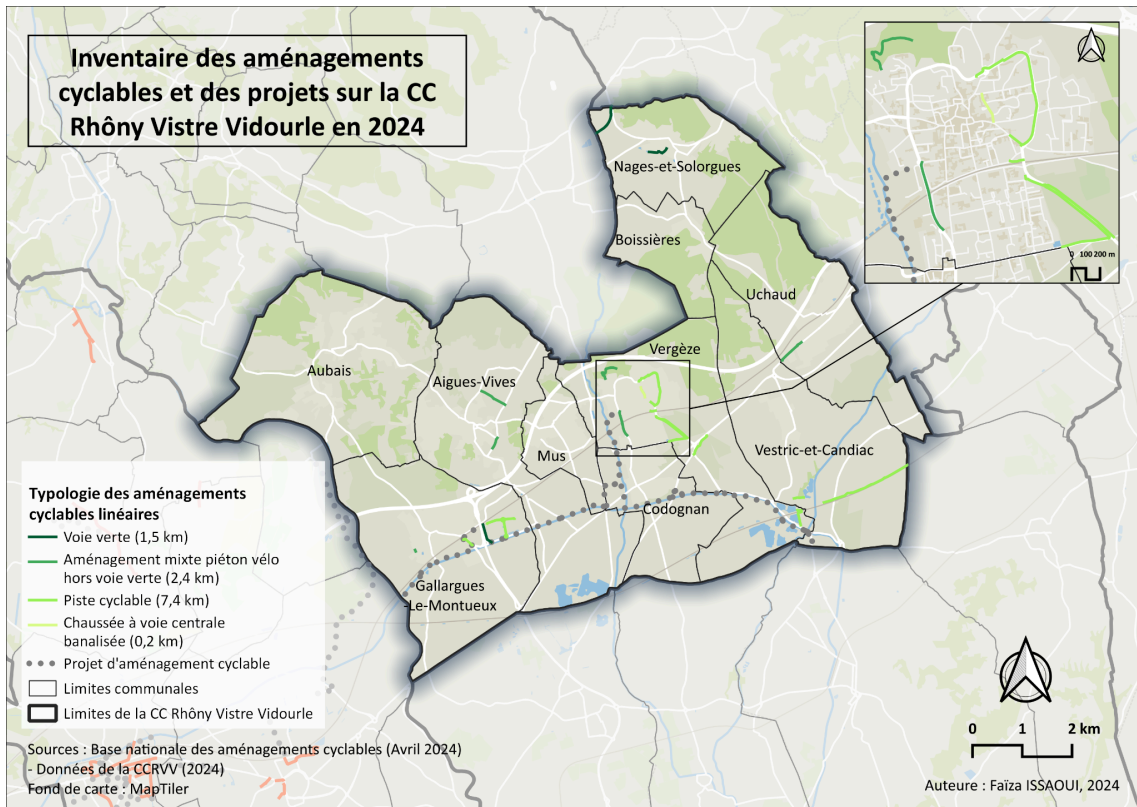
Annexe 8 : Covoiturages à destination du PETR Vidourle Camargue en 2024



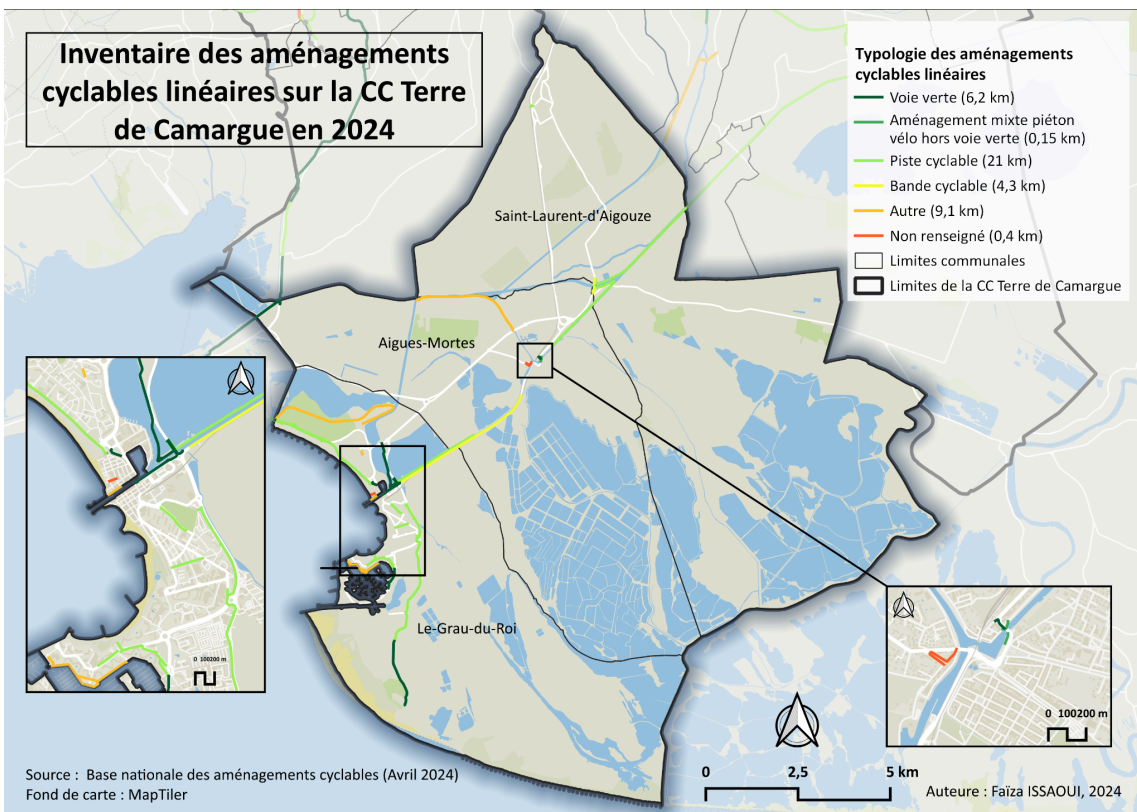
Annexe 9 : Inventaire des aménagements cyclables et projets sur la CALA en 2024



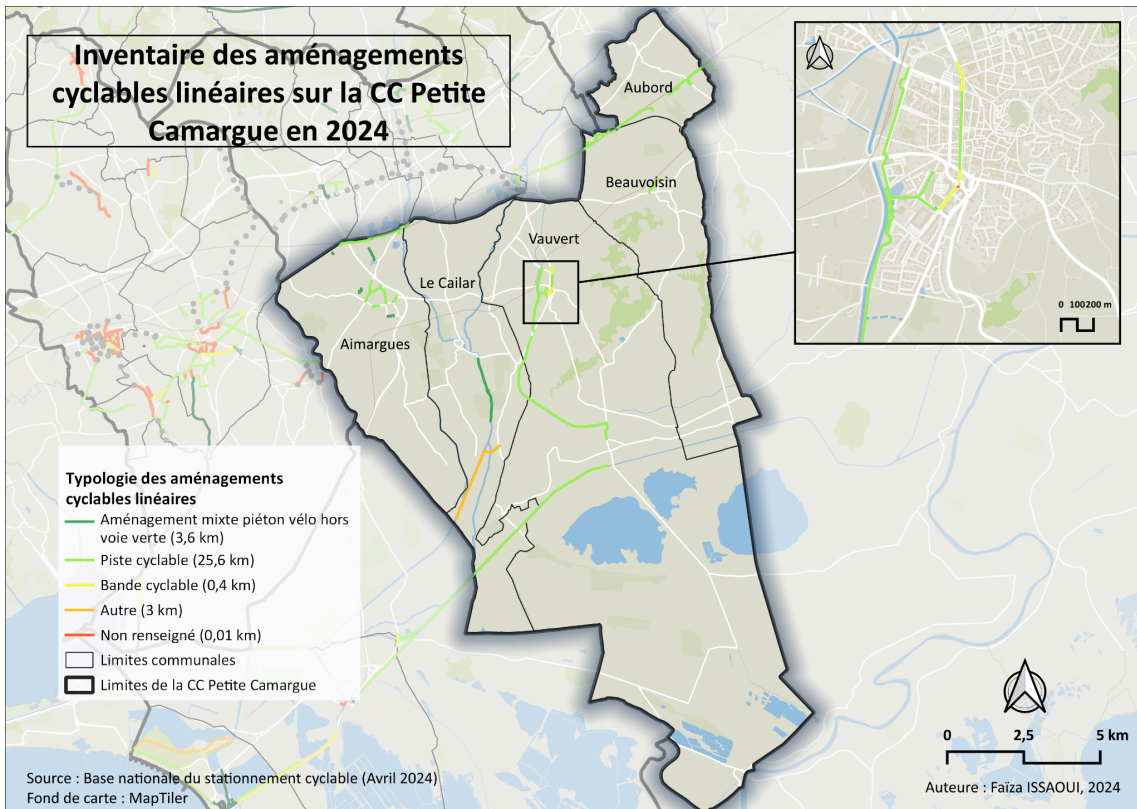
Annexe 10 : Inventaire des aménagements cyclables et projets sur la CCRVV en 2024



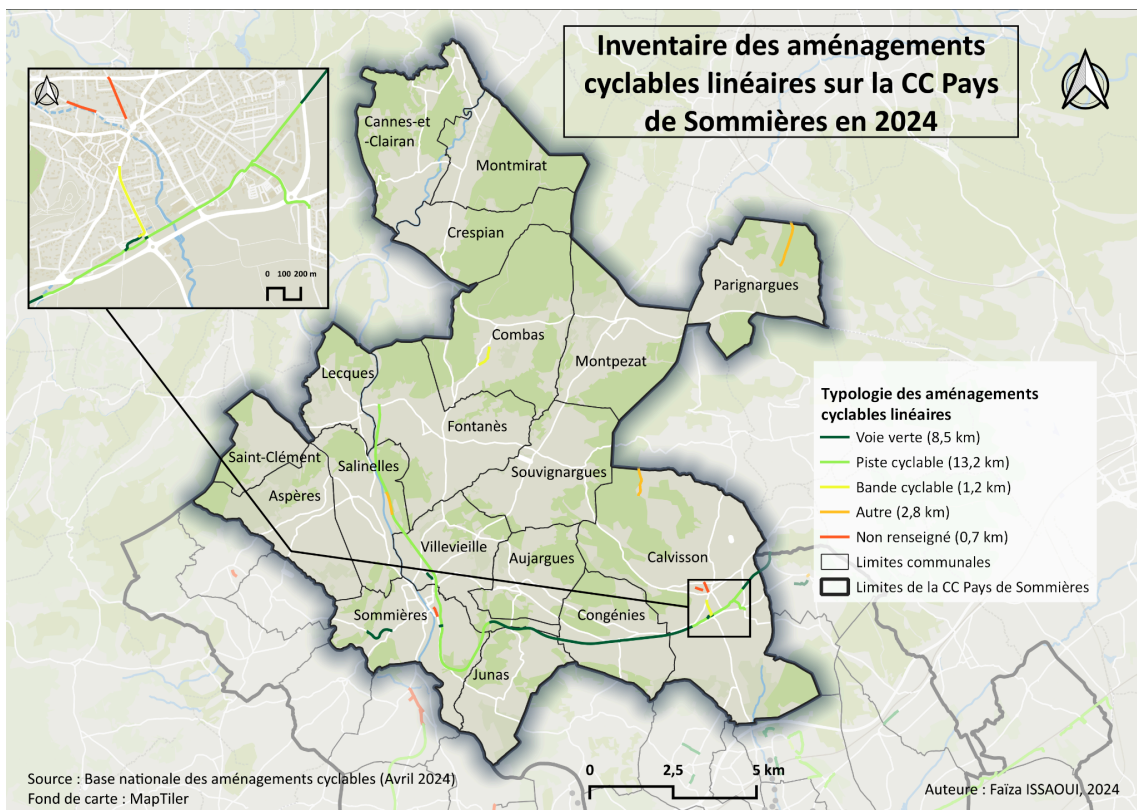
Annexe 11 : Inventaire des aménagements cyclables sur la CCTC en 2024



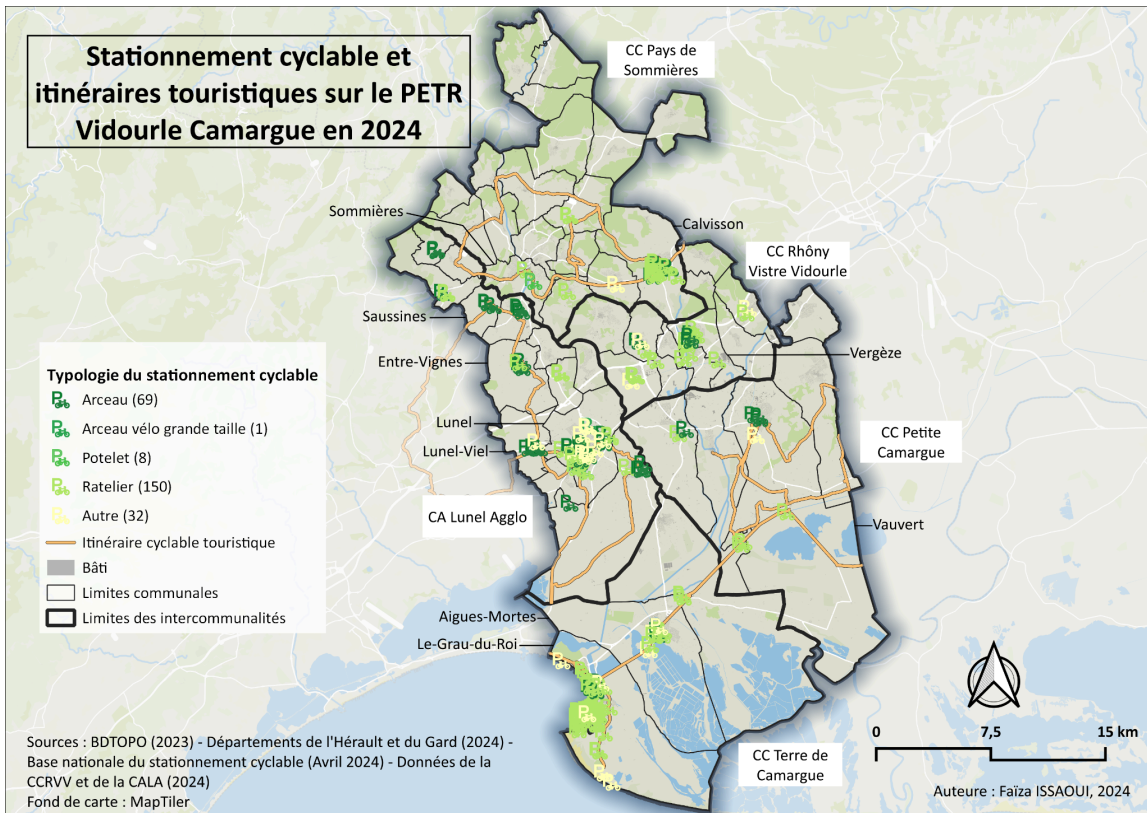
Annexe 12 : Inventaire des aménagements cyclables sur la CCPC en 2024



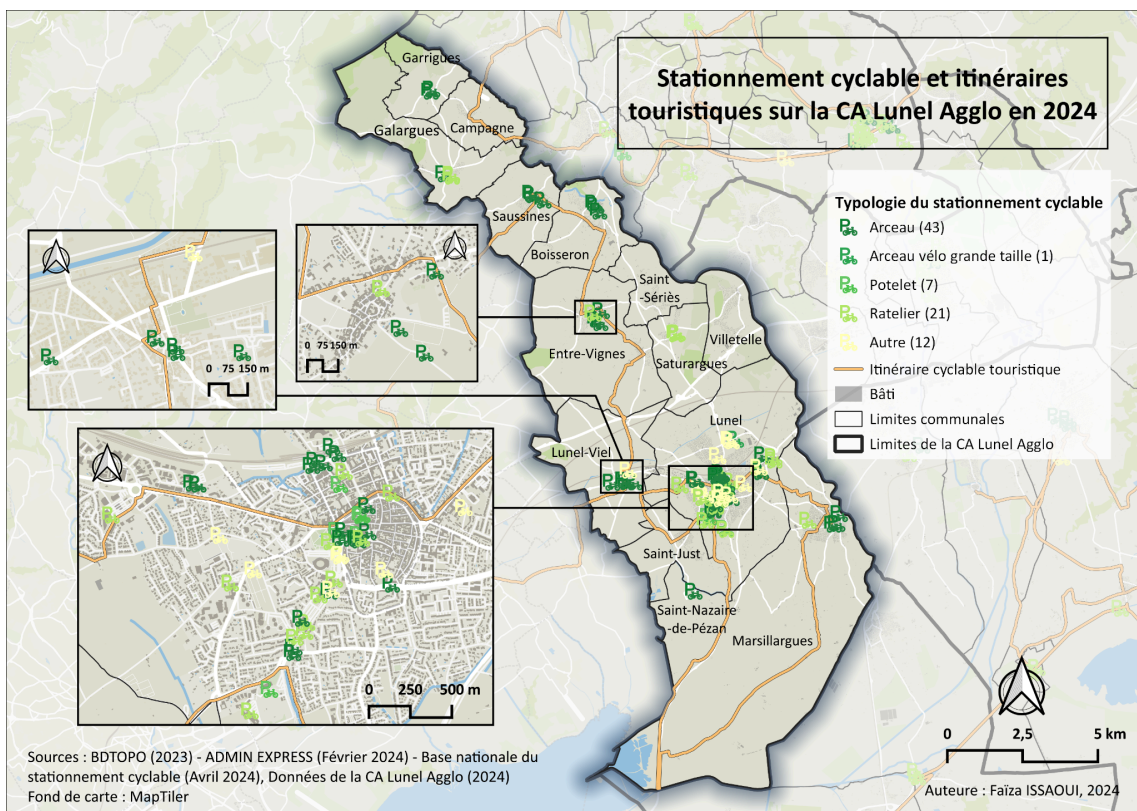
Annexe 13 : Inventaire des aménagements cyclables sur la CCPS en 2024



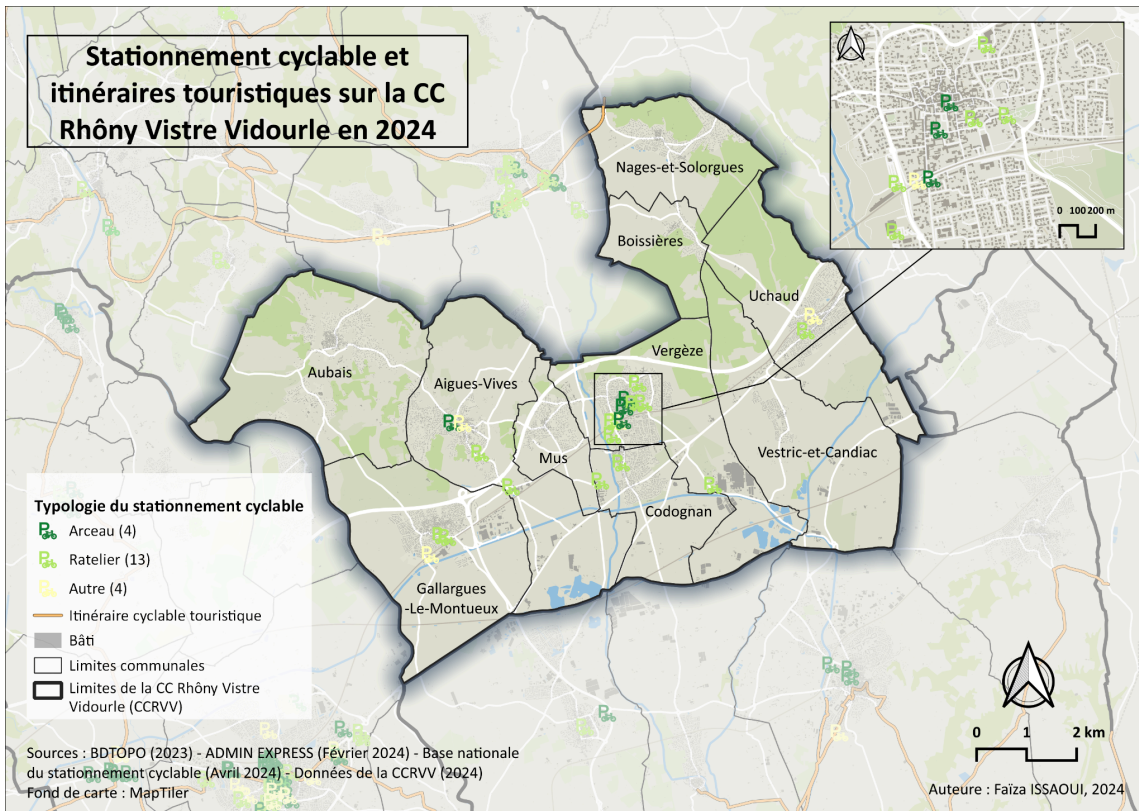
Annexe 14 - Carte du stationnement cyclable sur le PETR Vidourle Camargue en 2024



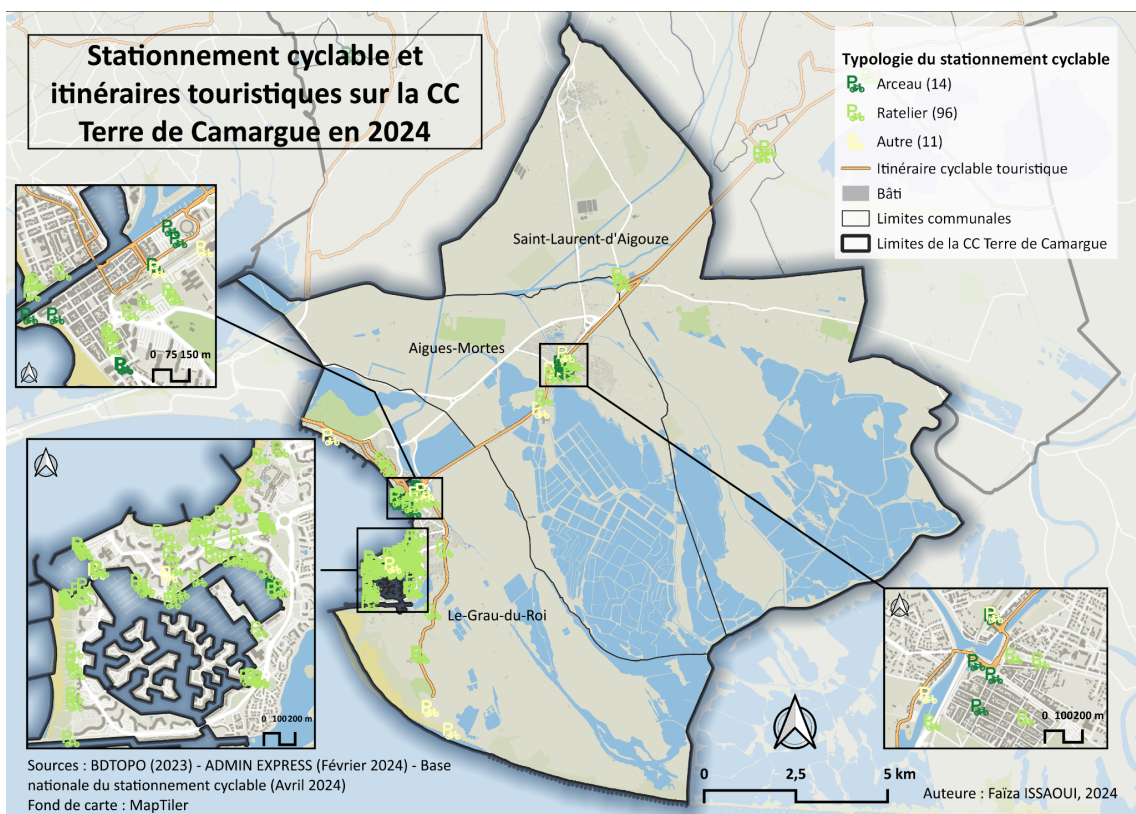
Annexe 15 - Carte du stationnement cyclable sur la CALA en 2024



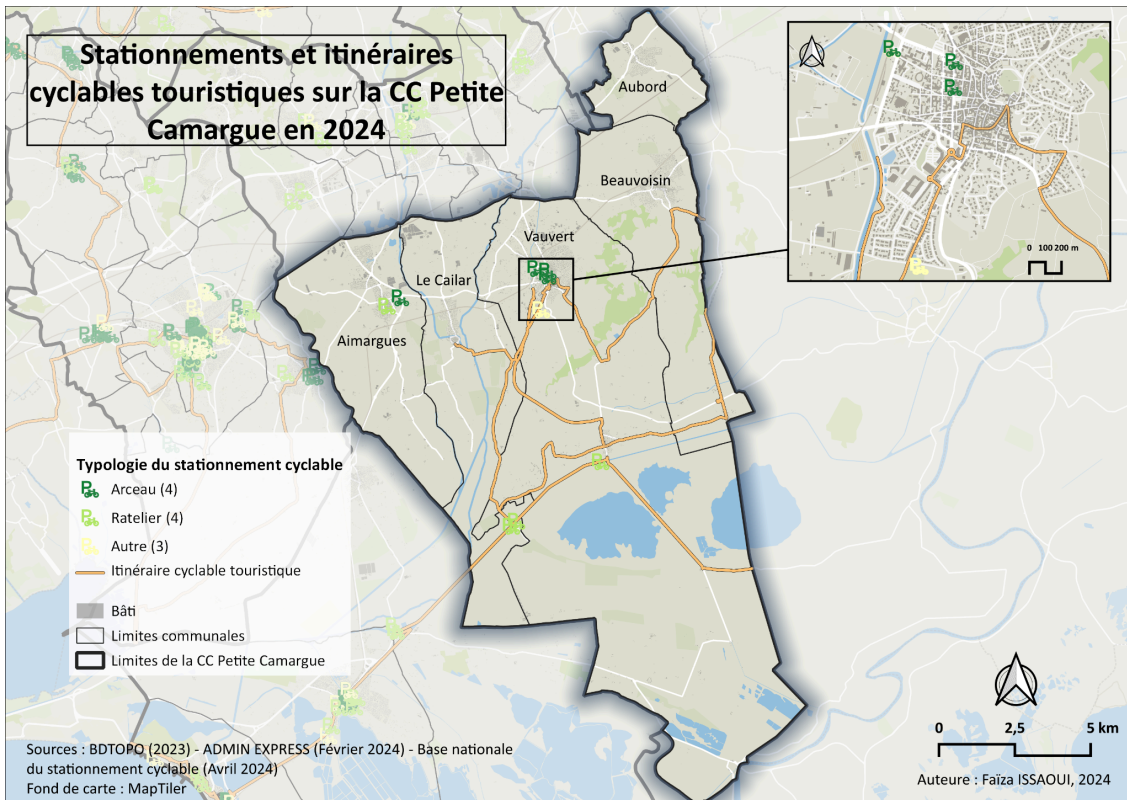
Annexe 16 - Carte du stationnement cyclable sur la CCRVV en 2024



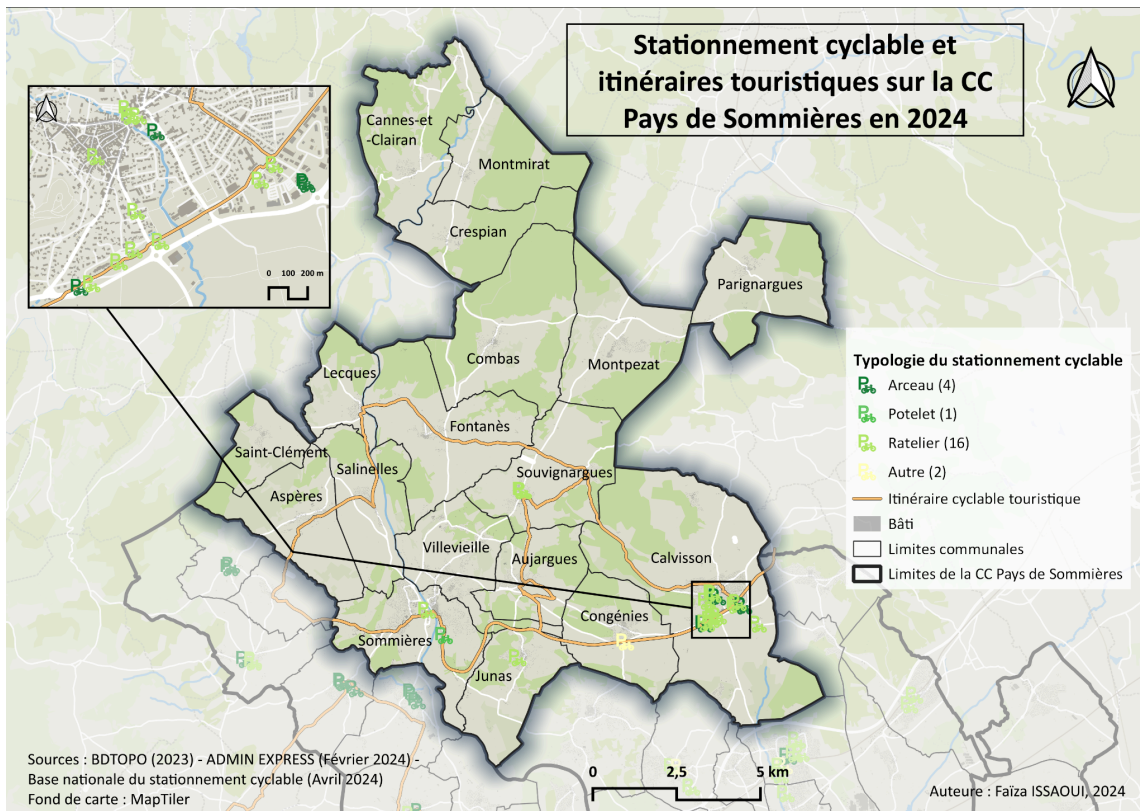
Annexe 17 - Carte du stationnement cyclable sur la CCTC en 2024



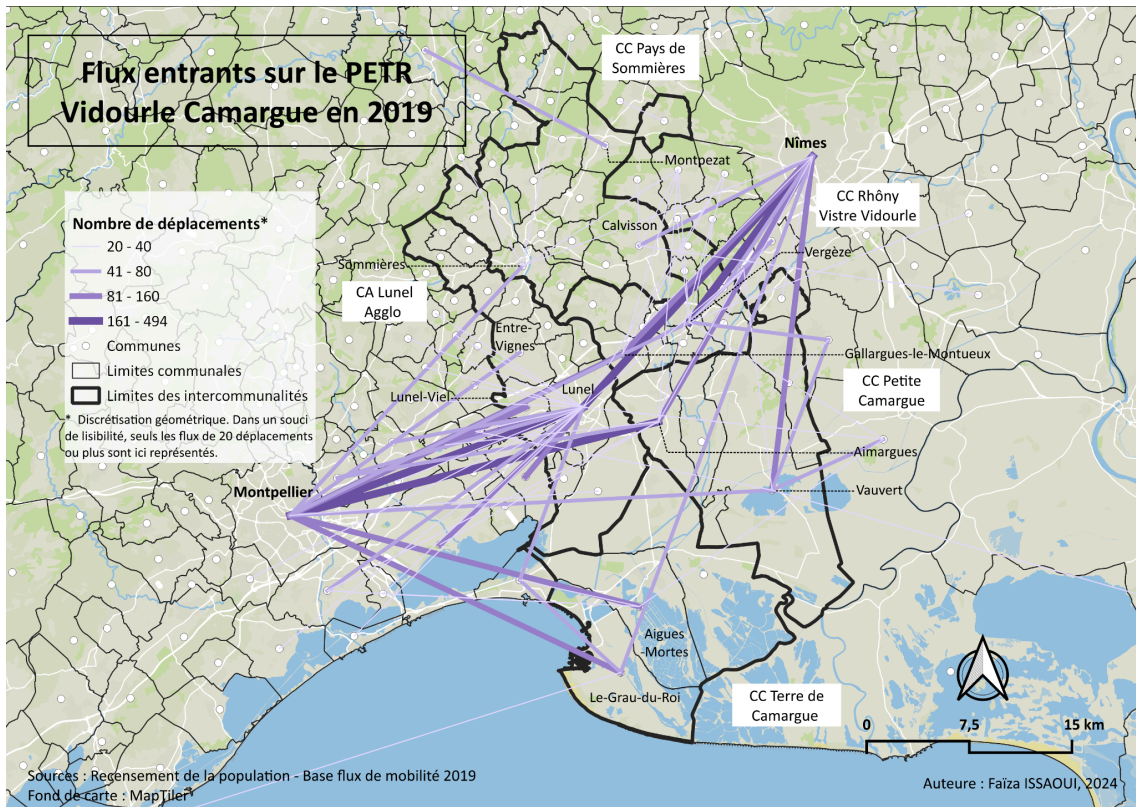
Annexe 18 - Carte du stationnement cyclable sur la CCPC en 2024



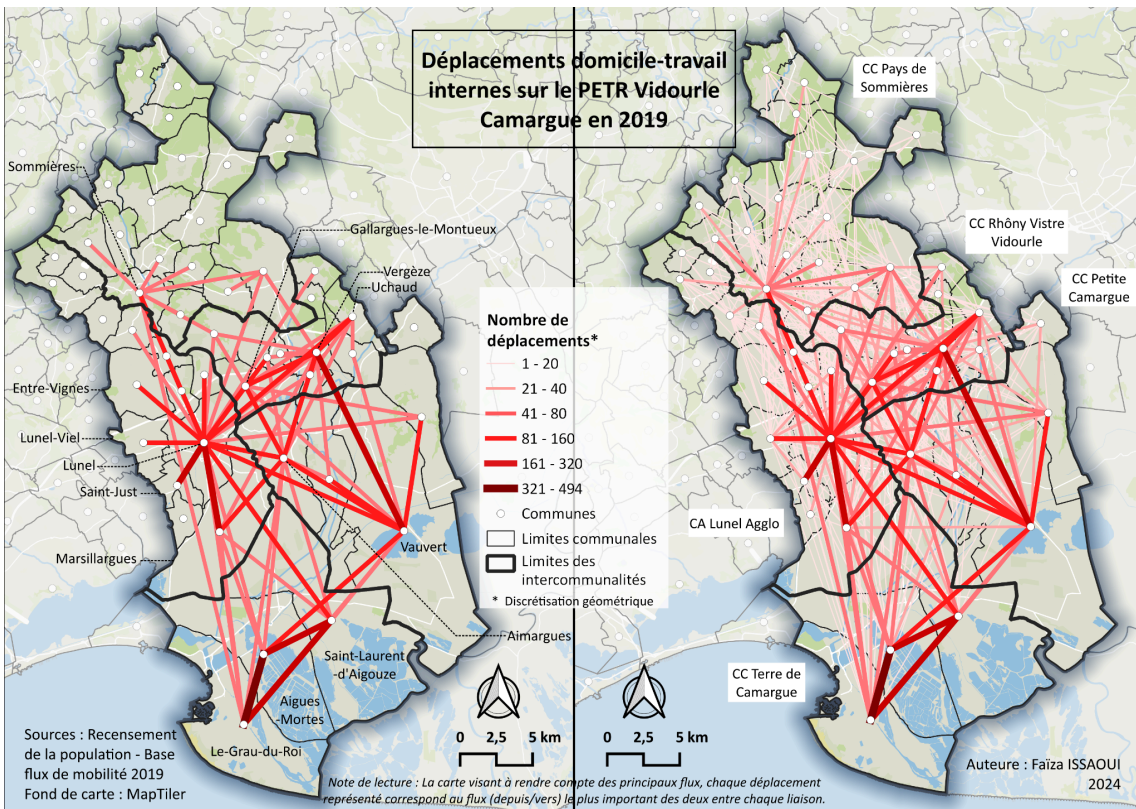
Annexe 19 - Carte du stationnement cyclable sur la CCPS en 2024



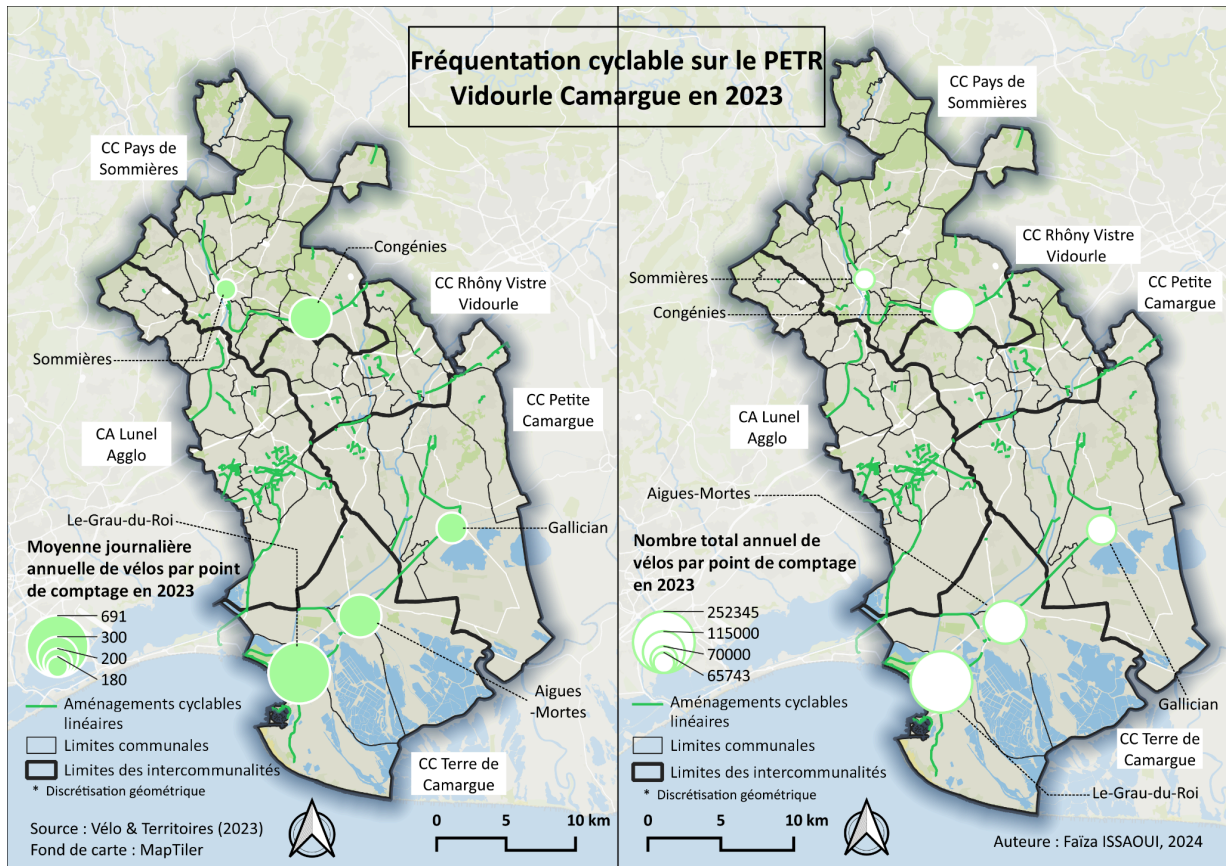
Annexe 20 - Carte des déplacements domicile-travail entrants sur le pôle d'équilibre en 2019



Annexe 21 - Carte des déplacements domicile-travail internes sur le pôle d'équilibre en 2019




Annexe 22 - Fréquentation cyclable sur le PETR Vidourle Camargue en 2023



Annexe 23 - QRCode ayant servi à la diffusion de l'enquête auprès des communes et EPCI



Annexe 24 - Questionnaire Mobilités du PETR Vidourle Camargue (recto)



ENQUÊTE FLASH MOBILITES – Projet(s) et problématique(s) de votre commune

Le PETR Vidourle Camargue organise le **jeudi 6 juin 2024** sa conférence des maires annuelle autour du thème des **Mobilités en milieu périurbain et rural**.

Dans ce cadre, des ateliers seront organisés l'après-midi pour tenter de résoudre les **problématiques de déplacement** auxquelles les communes sont confrontées. Ce sondage rapide (2 min.) est l'opportunité pour votre commune de nous informer **de vos projets de mobilités**. C'est l'occasion également de confirmer les possibles **projets inter-EPCI** dont nous avons connaissance.

Ainsi, votre contribution est essentielle pour nous aider à actualiser l'ensemble des projets de mobilité connus et impulser une dynamique sur cette thématique sur le territoire.

A cet effet, un état des lieux visant à recenser tous les projets de mobilité sur le territoire du PETR Vidourle Camargue est en cours.

Le PETR Vidourle Camargue vous remercie d'avance pour le temps que vous consacrerez à ce questionnaire.

Le président Pierre Martinez, et le vice-président aux mobilités Loïc Fataccioli

* Obligatoire

1. Nom de votre commune : *

Entrez votre réponse

2. Indiquez votre nom et votre prénom : *

Entrez votre réponse

3. Indiquez votre poste/fonction : *

Entrez votre réponse

4. Indiquez votre adresse mail : *

Entrez votre réponse

5. Indiquez vos coordonnées téléphoniques : *

Entrez votre réponse

6. Est-ce que vous avez un ou plusieurs projets précis sur la mobilité ? *

Oui

Non

Annexe 24 - Questionnaire Mobilités du PETR Vidourle Camargue (recto)

7. Indiquez votre ou vos projet(s) et leur stade d'avancement : *

Exemples de réponse :

- Réalisation d'une piste cyclable rue Emile Jamais (en cours de réalisation)
- Création d'un parking à proximité du centre-ville historique (en service)
- Requalification de l'Avenue Jean Moulin en faveur des mobilités douces (à venir - moyen terme*)
- Réalisation d'un plan de circulation à l'échelle de la commune (en réflexion)

*Court terme : de 1 à 3 ans / Moyen terme : de 3 à 6 ans / Long terme : Plus de 6 ans

Entrez votre réponse

8. Avez-vous une ou plusieurs problématiques liée(s) aux déplacements dans votre commune ? *

- Oui
- Non

9. Quelles sont vos problématiques principales ? (Exprimez 5 problématiques maximum en les hiérarchisant de 1 la plus importante à 5 la moins importante) *

Exemples de réponse :

- Problématique 1 - Place de la voiture dans le centre-ville
- Problématique 2 - Sécurité aux abords des écoles
- Problématique 3 - Mobilité des jeunes hors transport scolaire
- Problématique 4 - ...

Entrez votre réponse

10. Cette/ces problématique(s) concerne(nt)-elle(s) un type de public particulier ?

	Jeunes	Personnes à mobilité réduite (PMR)	Personnes en recherche d'emploi	Actifs	Seniors	Tous les habitants
Problématique 1	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Problématique 2	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Problématique 3	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Problématique 4	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Problématique 5	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

11. Êtes-vous intéressé(e) pour en discuter plus amplement au PETR Vidourle Camargue à Aimargues ? *

- Oui
- Non

12. Proposez une date : *

Forme (jj/mm/aaaa)

Entrez la date (dd/MM/yyyy)

Annexe 25 - Grille d'entretien destinée aux intercommunalités

OBJET DE L'ENTRETIEN : LES MOBILITÉS, QUEL PORTAGE ?

I. Appréhension et rôle de l'intercommunalité sur les mobilités

1. Comment votre intercommunalité se saisit de cette thématique ? Quelle est la motivation principale qui vous a poussé à investir cette thématique (entreprises, écologique, sociale) ?

a. Relance : Compétence

- Pour quelle(s) raison(s) n'avez-vous pas pris la compétence mobilité ? Quelle place occupez-vous, en tant qu'intercommunalité, sur un territoire où c'est la Région est autorité organisatrice de la mobilité ?

- Versement mobilités (pour Lunel Agglo uniquement)

b. Relance : Pouvez-vous me parler des documents de planification qui traitent des mobilités ?

- PCAET, entreprises (documents internes ? PDE ?
- Un schéma directeur des mobilités actives ? Plan de déplacement global ?

c. Pensez-vous avoir une vision stratégique et prospective des mobilités ?

2. Avez-vous un service et du personnel dédiés à cette thématique ? Si non, quels agents sont en charge de la question ?

3. Pensez-vous avoir des contraintes qui limitent votre prise en main des mobilités ?

a. Relance : Vous pouvez m'en dire plus ?

b. Relance (Budget) : Qu'en est-il du budget ?

c. Relance (Temps) : Mandat ? Un portage politique ?

II. Quelles actions menées ? Problématiques et projets portés

1. Vous nous avez indiqué porter des projets (citer les projets), pouvez-vous nous en dire plus ?

a. Relance : Qu'en est-il des projets en cours ?

- Travaux en cours ?
- Bientôt débutés ?
- Chiffrés ?

b. Relance : Quels sont vos projets sur le long terme ?

- Infrastructures importantes ?
- Projets à l'étude ?
- Intention de projet ?

c. Relance : Objectif des projets (continuité, proposer une offre alternative à la voiture, assurer la sécurité d'un espace) ?

2. Avez-vous des données (SIG) pour vos projets en cours et à venir ?

3. Vous avez indiqué plusieurs problématiques de mobilités sur votre territoire, pouvez-vous m'en dire plus ?

a. Relance : Vous avez évoqué plusieurs problématiques (les citer) sans en prioriser une, pouvez-vous les développer ?

4. Qu'est-il des besoins exprimés par les habitants ?

a. Relance : Selon vous, quelles sont les principales problématiques de déplacements auxquelles les habitants sont confrontés ?

III. Profil de l'enquêté

1. Parlez moi de vous et de votre parcours professionnel au sein de cette structure.

2. Comment vous rendez-vous sur votre lieu de travail ?

3. Avez-vous ou avez-vous eu une autre expérience de ce territoire que celle d'agent ?

a. Relance : Habitant ? Résident dans l'une des communes ?

b. Relance : Pouvez-vous m'en dire plus sur votre expérience des mobilités ?

4. Que pensez-vous de l'accessibilité de votre territoire ?

Annexe 26 - Exemple de restitution littérale d'un entretien mené avec une intercommunalité

En présence de Cécile (Élue locale à la CCPS), Christophe (Agent à la CCPS), Frédéric (PETR Vidourle Camargue) et Faïza (PETR Vidourle Camargue)

[L'entretien a eu lieu en visio le 26 avril 2024 à 9h. Nous nous sommes tous salués. Frédéric a introduit l'objet de l'entretien (mes missions de stage, la conférence des maires à venir). J'ai ensuite demandé à Cécile et Christophe leur accord pour enregistrer l'entretien et l'utiliser pour le mémoire. L'enregistrement débute juste après ce moment.]

Faïza - Alors, première question, c'est une question assez large, comment votre intercommunalité s'est elle saisie de la thématique des mobilités ?

Cécile - Oui, c'est large. On avait une étude de mobilité, pour l'instant, on s'en est saisi par ce petit bout là. Mais comment s'en est saisi ? Je ne sais pas.

Frédéric - C'est la question de de l'étude avec l'agence d'urbanisme que vous avez conduite ?

Cécile - Oui.

Frédéric - Ok.

Faïza - Et c'était quand ça, c'était récent ou pas ?

Cécile - Non, c'était, c'était... Ça fait 2 ans.

Faïza - Ok.

Christophe - Ouais, en fait elle s'est clôturée l'été dernier et elle a mis un an donc elle a démarré grosso modo un an avant donc sur sur 2022/2023, en gros, au niveau temporel. Après, on s'est saisi aussi de...

Cécile - Elle n'avait pas commencé en 2021 ?

Christophe - Les négociations, enfin les négociations... La thématique a commencé à émerger en 2020, 2021 effectivement, et en 2021, il a été décidé de mener une étude et l'étude à véritablement commencé fin 2021 mais début 2022, en fait, ouais. Et après, la thématique est apparue au niveau des remontées, notamment du territoire et des habitants du territoire sur cette problématique, enfin sur cette thématique mobilité vers les bourgs, les déplacements vers l'extérieur, etc. C'est remonté

du territoire auprès des élus notamment. Et du coup, les élus se sont appropriés cette, ce sujet là en disant : “Ben voilà, effectivement, nous avons besoin d'avoir une image, de notre fonctionnement, des déplacements, des mobilités, des raisons, des problèmes, enfin des problèmes de cette thématique là, où sont les points à améliorer les points noirs, les difficultés, etc.”.

Cécile - Parce que, à la base, il y a quand même quelques années, 6/7 ans je dirais, on avait envisagé de faire une aire de covoiturage sur Sommières et on avait demandé une étude de financement par la Région. Mais du coup, l'idée, c'était quand même d'élargir cette thématique là mais la base, la petite graine, ça avait été quand même l'air de covoiturage de Sommières, ce projet qui était envisagé il y a 6/7 ans. Ça a été élargi et c'est pour ça qu'on a fait une étude de mobilité et qu'on s'en est pas tenu juste à ce petit point, qui ne concernait qu'un périmètre restreint et une petite partie de de la problématique.

Faïza - D'accord, très bien ! Du coup, quelle a été votre motivation principalement pour investir cette thématique ? C'est vraiment le retour des habitants ou l'écologie, ça vous a aussi poussé ? Y a une raison plus sociale ou les entreprises éventuellement ?

Cécile - C'était pas enfin, je pense pas que ça vienne des habitants. C'était quand même quelque chose qui était initié par les élus, plus que par une demande qui émanait des habitants.

Faïza - D'accord.

Cécile - Parce que dans chaque secteur d'activité, on s'aperçoit que la mobilité, c'est quand même important. Moi je m'occupais auparavant du social sur la communauté de communes et c'est quelque chose qui est au travers en tout cas de nos partenaires, qui sont dans le secteur social. C'est une problématique qui est récurrente, on y revient tout le temps dessus mais c'était plutôt les partenaires que les habitants du territoire qui nous ont fait part de difficultés. Je ne sais pas Christophe, ce que vous voulez ajouter.

Christophe - Oui, ouais ouais peut-être juste rajouter que en plus c'est que, comme disait Madame Marquier, c'est vraiment un sujet transversal qu'on peut retrouver à, dans différentes thématiques et des politiques menées sur le territoire, sur notamment le plan climat, l'environnement, les déplacements, la mobilité, c'est un vrai sujet sur, ouais. Les déplacements et mobilités sont un sujet transversal dans différentes thématiques.

Faïza - Ok ! Ensuite pour en venir à la compétence, pourquoi vous ne l'avez pas prise après la loi LOM ?

Cécile - Ben je pense que c'est, c'est un problème financier.

Faïza - D'accord.

Cécile - C'est quand même une chose qui. Nous, on a beaucoup de compétences. Notre communauté de communes à cette particularité d'avoir la compétence scolaire qui est quand même une compétence qui nous caractérise parce qu'on est très peu à avoir fait ce choix et donc financièrement c'est quelque chose qui pèse beaucoup sur sur la communauté de communes et qui laisse peu de place à l'acquisition de nouvelles compétences, voilà.

Faïza - D'accord, oui.

Christophe - Et la Région nous a fortement incité aussi dans les échanges dans le travail en amont, dans les questionnements qu'on a pu se poser en amont de la prise ou pas de la compétence. La Région ne voulait pas lâcher cette compétence là et a incité fortement, voilà après sans jugement hein, mais à fortement insisté à garder cette compétence là et nous a fortement incité à ce qu'on lui laisse cette compétence là, voilà globalement. Et bon indépendamment de cette affirmation régionale, effectivement, comme disait Madame Marquier, financièrement, techniquement, humainement et tout ça, c'était compliqué de prendre cette compétence qui était lourde, diverse et multi actionnaires on va dire puisque voilà, on parlait de covoiturage, de transport collectif. Il y a tous les déplacements qui comprennent cette compétence là et qui était lourde pour un territoire comme le nôtre aussi.

Faïza - Et du coup, quelle place vous occupez au sujet de cette thématique entre les communes et la Région ? Quelle marge de manœuvre avez-vous ?

Christophe - Ben en fait, on est entre les 2. Concrètement on est entre les 2, puisque ce que partagent les communes et nous sont à peu près les mêmes sujets, les mêmes thématiques, les mêmes problématiques, la même approche et en fait on est un des interlocuteurs pour 18 pour nous par rapport à la Région quoi. La Région, quand elle a une information, une décision, une action, elle nous l'a fait transmettre et faire coller par notre intermédiaire, étant donné que c'est plus simple de communiquer auprès de nous que d'informer 18 communes.

Faïza - D'accord.

Christophe - En gros, on est l'intermédiaire quoi.

Faïza - Ok. Est-ce que vous avez des documents de planification qui parlent des mobilités ?

Christophe - Pas vraiment, non, non, pas vraiment. On n'a pas de schéma sur notre territoire, les communes n'ont pas encore de schéma de déplacement, de mobilité comme comme la métropole peut avoir, etc. Après, on a des documents sur lesquels on peut s'appuyer, notamment tout ce qui est documents de planification urbains, où on peut avoir un apport d'informations mais de documents structurants, de ligne de conduite, comme un projet de territoire sur cette thématique là, Déplacement mobilité, ça n'existe pas sur notre territoire.

Faïza - D'accord. Est-ce que dans le PCAET par exemple, vous avez une partie mobilité ou pas forcément ?

Christophe - Oui, oui, on a une une, ça fait partie des actions à mener sur le PCAET dans tous les PCAET de toute façon mobilité, déplacement. Après, on est plus ou moins concerné puisque voilà, on a pas un territoire qui est traversé par une autoroute, donc les conséquences chiffrées ne sont pas les mêmes sur la qualité de l'air, etc. On n'est pas impacté comme un autre territoire voisin ou voilà ou sur le ferroviaire aussi, on n'est pas concerné comme sur un territoire voisin ou comme certains territoires voisins. Et par contre, ce sujet là des mobilités et des déplacements est effectivement incontournable dans le PCAET oui.

Faïza - D'accord, est-ce que vous pensez avoir une vision prospective et stratégique sur les mobilités ?

Christophe - Est-ce qu'on pense à.

Cécile - Oui, ça on y pense, hein ? Je sais pas, c'est un peu ambitieux de dire ça, non ?

Christophe - En tout cas, on essaye, mais est-ce qu'on y arrive ? Après, sur ces sujets là, on est pas sur des des actions ponctuelles. En fait, on est obligatoirement, si vous voulez, on est sur des sujets qui se qui se réfléchissent à au moins un moyen terme, voilà, c'est obligatoire. Après ça varie sur le moyen terme ou le long terme sur certains investissements notamment, alors qu'ils ne concernent pas directement mais on parlait tout à l'heure du ferroviaire. Par exemple, le ferroviaire, ce n'est jamais sûr du court terme, ce n'est rarement sûr du moyen terme. C'est toujours sur du long terme,

on parle du ferroviaire. On parle des grandes infrastructures, etc. Après nous, on intervient plutôt enfin, on pourrait intervenir plutôt sur du court ou moyen terme. Le covoiturage, les déplacements ou le transport à la demande, etc. C'est des choses qui peuvent se mettre en œuvre assez rapidement sur du court ou du moyen terme. Après voilà cette thématique là, elle comprend des choses à court et moyen termes. Après la perspective des élus, c'est pas du alors j'ai c'est ça un terme un peu anglo-saxon mais on n'est pas sur du *one-shot* quoi. On est vraiment sur une organisation de covoiturage ou de semi collectif sur le court terme mais par contre on a des réflexions aussi sur le long terme, le ferroviaire, les pôles multimodaux etc. Là, on est sur du long terme ou de l'évolutif à moyen terme et long terme quoi.

Cécile - Notre étude, elle nous a quand même permis de mettre en de mettre en relation les 18 communes de la communauté de communes et de les rassembler autour de cette thématique là et de réfléchir ensemble à quelque chose de commun. Ça, c'est quelque chose qu'on avait pas fait jusqu'à présent, donc ça a eu quand même cette vertu là. Et après, lors des ateliers qu'on a réalisés, on en a fait 3 parce qu'on avait divisé notre communauté de communes en 3 secteurs donc on a rassemblé des élus des 3 secteurs sur ça. On s'aperçoit que, quand même, il est possible de créer une petite émulation entre communes, notamment sur les déplacements doux et le vélo. On s'est aperçu que ça le, le vélo, c'était quelque chose qui revenait sur chaque commune et qu'on pouvait peut-être réaliser à notre échelle, avec nos moyens, un maillage vélo, voilà, qui nous permettrait de nous déplacer à l'intérieur. Et ça, c'est parce qu'en fait dans la mobilité, il y a quand même 2 aspects. Il y avait l'aspect qui était à l'intérieur de notre interco et puis après les déplacements vers l'extérieur, voilà. Donc tout ce qui est vers l'extérieur, en effet, on réalise que de toute façon seul on va pas faire et que donc on est obligé de de créer, de trouver l'aval des autres : de la Région, du département, des départements voisins aussi. Donc ça c'est beaucoup plus long, mais peut-être qu'à l'intérieur de notre intercommunalité, on peut faire des petites choses qui seront sur du plus court terme, voilà. Moins ambitieux et plus réaliste.

Faïza - Je comprends oui. Est-ce que vous avez un service ou du personnel dédié à la mobilité ou pas forcément ?

Cécile - Ah oui, y a Christophe. Le voilà.

Christophe - Vous me voyez sur la thématique tout le temps, c'est moi.

Faïza - Après vous faites pas uniquement ça quand même ?

Cécile - Non non. Si on devait le quantifier en équivalent temps plein, ça ferait combien ?

Christophe - Alors ? Pour être complet, parce que je veux pas non plus. Sur certains sujets de la mobilité et du déplacement, je peux travailler et je travaille d'ailleurs avec d'autres personnes. Il n'y a pas que moi sur le sujet à travailler. Je prends l'exemple de tout ce qu'il y a un peu immobilité, mobilité sociale, entre guillemets. Je travaille avec ma collègue, notamment sur la. Elle est référente CTG, c'est-à-dire contrat territorial global avec la CAF, voilà. Sur des publics particuliers, sur des difficultés particulières, sur pas des difficultés des sujets pardon particuliers, je peux être en appui d'elle aussi sur ce public là et travailler sur du déplacement que j'ai globalisé, hein, sans terme péjoratif mais du déplacement social entre guillemets pour les personnes en difficulté, pour un public, personne en situation fragile ou personne en situation intermédiaire : la jeunesse, le premier emploi, les stages etc. Ce sont des publics qui sont un peu particuliers et qui peuvent rencontrer des difficultés. Les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite, les personnes qui n'ont pas encore forcément ou pas passer le permis ou des choses comme ça. Donc sur ces sujets là, sur des publics cibles ou sur des informations cibles auprès des travailleurs sociaux, etc. Je travaille avec ma collègue sur ce sujet-là. Après combien de temps ça représente aujourd'hui dans mon emploi du temps ? C'est difficile à estimer puisque ça dépend des périodes, ça dépend du sujet, mais c'est peut-être 10 ou 15% mon ETP plein aujourd'hui consacré à la thématique et quand je dis ça c'est, voilà, c'est à affiner, mais on est sur cet ordre là.

Faïza - D'accord, oui. Quelles sont les contraintes qui limitent votre prise en main des mobilités ?

Christophe - Bah, il peut y en avoir plusieurs après. Ce sujet est tellement complexe et demande un coût financier et un investissement non négligeable ou un relationnel ou un temps à y consacrer conséquent si on veut vraiment mais sans avoir la compétence, donc vous voyez, on est toujours entre les 2. En fait, c'est-à-dire que nos élus ont une volonté mais n'ont pas forcément les mains libres n'ont plus sur cette thématique là parce que c'est toujours de la négociation. Là, on va travailler sur la liaison avec le pays de Lunel entre Sommières et Boisseron, à la fois la voie verte et l'aire de covoiturage. On a toujours un coût financier non négligeable, beaucoup d'intermédiaires, beaucoup d'interlocuteurs puisque voilà sur le foncier, c'est plutôt en bord de départementales, le département, donc c'est un interlocuteur. La compétence est à la Région. La volonté d'être sur ce sujet là, c'est de travailler avec l'intercommunalité porteur de certaines actions mais en étroite collaboration avec les communes donc aussi on a toujours différents. On le voit bien sur ces derniers échanges qu'on a eus avec vous autour de la table, on a les interco, on a les communes, on a

le département, on a la Région, on a nos partenaires financiers à solliciter qui peuvent être l'Europe, etc. Donc, on a sur chaque acte, chaque action, différents interlocuteurs. Donc voilà, tout ça est aussi assez complexe à mettre en. Il n'y a pas qu'un seul porteur et pas qu'un seul actionnaire ou acteur qui mène le projet quoi. C'est le challenge, c'est sympa mais c'est pas simple.

Faïza - Est-ce que vous avez un budget alloué à cette thématique ou pas forcément ?

Cécile - Bah oui, on a un budget, oui.

Faïza - D'accord, ce n'est pas forcément un budget enfin, par projet ? C'est vraiment un budget chaque année.

Cécile - Alors chaque année, on met une somme dans le budget de l'interco. Cette année, il est, il est très réduit.

Faïza - Ok, ok.

Christophe - C'est une enveloppe budgétaire qui correspond à ce qu'on a la volonté de faire et ce, et en correspondance avec ce que l'on peut y consacrer financièrement quoi. En gros c'est ça, mais effectivement c'est oui budget ou enveloppe budgétaire. La communauté de communes a, au-delà du fonctionnement avec une partie de mon poste, si vous voulez, mais en investissement et en projet, on a une enveloppe budgétaire annuelle dédiée aux déplacements / mobilité.

Faïza - D'accord. Ensuite pour revenir un peu sur le questionnaire, vous avez indiqué porter quelques projets, notamment le développement du covoiturage. Vous avez parlé de 2 aires de covoiturage sur le court terme, ce serait où et où est ce qu'on est sur ce projet ?

Cécile - Ben on en est aux balbutiements là parce qu'on a notre première réunion sur la première aire de covoiturage le mois prochain. Donc l'aire de covoiturage qu'on envisage, c'est entre Sommières et Boisseron, donc entre le Gard et l'Hérault. Pour l'instant, on a pas plus affiné ce projet là. Pour la deuxième aire, on en avait plusieurs sites qui avaient été pressentis, mais pour la deuxième, pour l'instant on en est pas, c'est pas défini. La seule chose concrète en déplacement qu'on a réalisé sur notre communauté, là, concrètement, ce qui est déjà en œuvre et qui fonctionne, c'est la navette qu'on a mis en place pour les 4 communes de la, de l'interco, hein Christophe.

Christophe - Oui, c'est ça, c'est-à-dire qu'on a mis à disposition un minibus pour 4 communes comme disait Madame Marquier. Sur la thématique mobilité /déplacement, on a 2 échelles, intra-muros avec des rabattements ou des facilités de déplacement vers nos communes bourg pour des services médicaux, paramédicaux, commerciaux, d'animation, etc. Et on a tout ce qui se passe à l'extérieur, enfin tout ce qui se passe, tout ce qui est déplacement / mobilité vers l'extérieur du territoire. L'aire de covoiturage Sommières / Boisseron, elle est sur cette thématique là : les déplacements optimisés, les facilités, les déplacements vers l'extérieur, diminuer le carbone etc. Donc c'est l'aire de covoiturage. En intérieur, on a mis à disposition un minibus sur 4 communes permettant de faciliter les déplacements pour des personnes qui auraient des difficultés individuelles de déplacement. On a du semi collectif avec un minibus mis à disposition pour 4 communes et organisant des déplacements réguliers vers principalement. Je pense que c'est 8 déplacements sur 10 vers Sommières ou les animations locales de Sommières et de temps en temps vers l'extérieur pour des événements plus festifs ou plus d'animation vers l'extérieur du territoire. Donc, c'est concrètement la mise à disposition du minibus 9 places et avec une organisation de bénévoles au sein des 4 communes avec un ramassage des déplacements hebdomadaires organisés, planifiés sur ces 4 communes là.

Faïza - D'accord, donc c'est ouvert à tous ou pas ?

Christophe - C'est ouvert à toutes les personnes de ces 4 communes là qui souhaitent entrer, alors ce n'est pas forcément une association, mais c'est voilà, c'est un service aux habitants, pour un déplacement ou une mobilité facilitée sur Sommières et ses alentours.

Faïza - OK, très bien.

Frédéric - Est-ce ce que vous pouvez citer ces 4 communes ?

Christophe - Oui.

Faïza - Oui, je pense que vers le nord, c'est vers Lecques et tout ça.

Christophe - Voilà, c'est c'est.

Cécile - Ohh, voilà, c'est, c'est exactement ça.

Christophe - Alors qu'on a une convention, une convention sur.

Cécile - Il y a Aspères, Salinelles, Lecques et la quatrième, c'est qui ?

Christophe - Saint-Clément sont partis et c'est Fontanès qui l'a remplacé.

Cécile - Voilà, je savais qu'il y avait plus Saint-Clément, Fontanès.

Christophe - En fait, ça fait plusieurs années que ça existe, généralement c'est par 3 ans. Et dernièrement, l'année dernière, il y a eu un changement de commune puisque les habitants n'étaient plus acteurs et demandeurs. Il y a une commune qui a remplacé une autre commune, Fontanès, qui lui était demandeur. Les habitants de Lecques et les élus de Lecques ont vu l'intérêt de ce service là parce qu'ils en avaient un besoin perceptible et Saint-Clément à l'inverse, n'avait plus forcément d'acteurs et d'habitants de leur territoire demandeurs donc c'est un remplacement.

Cécile - Parce que le mode de fonctionnement de la navette, ce sont des chauffeurs bénévoles.

Frédéric - D'accord.

Faïza - D'accord.

Cécile - Donc il faut que, pour que ça fonctionne, il faut trouver un volant de bénévoles qui conduisent la navette. C'est pas évident.

Frédéric - Et vous vous mettez à disposition le véhicule du coup. Dans ce fonctionnement là ?

Christophe - Oui, on met à disposition le véhicule 9 places et la charge de fonctionnement, c'est à dire en gros : l'assurance, l'entretien du véhicule et le carburant est divisé sur les 4 communes, ce qui est relativement modeste pour chaque commune. Euh, et en fait, c'est tout le monde est gagnant dans le système, le service est gratuit pour l'habitant. Les communes auront une petite charge de fonctionnement mais divisées en 4, ce n'est pas énorme et la communauté de communes n'a initialement que la mise à disposition, enfin que c'est une action hein, mais la charge "Investissement et fonctionnement" est partagée donc à partir du moment où c'est partagé, c'est moins coûteux pour chaque acteur du dispositif.

Cécile - Parce que c'est financé par des entreprises privées qui mettent de la publicité sur le véhicule.

Christophe - Voilà.

Frédéric - D'accord.

Faïza - D'accord, oui, je vois.

Christophe - Voilà, donc en fait c'est les acteurs locaux qui payent entre guillemets, le service. Les acteurs économiques puisque c'est des artisans, des entreprises qui ont la pub sur le minibus sur le territoire.

Faïza - Est-ce qu'elle a un tracé cette navette ou c'est plus vers le transport à la demande entre guillemets ?

Christophe - Non, c'est du transport à la demande. Y a pas de circuit, y a pas d'heures régulières. C'est suivant les attentes des habitants, suivant les rendez-vous, suivant l'organisation des bénévoles par rapport à ça. C'est-à-dire que globalement il y a des choses fixes, c'est-à-dire aller certains jours vers les centres commerciaux, certains jours vers des services médicaux, certains jours vers de l'événement, participer au marché ou des choses comme ça mais ça peut varier d'une semaine sur l'autre suivant les vacances, suivant la période et la saisonnalité.

Faïza - Et ça suppose une réservation donc ?

Christophe - Une organisation intérieure avec le chauffeur et les membres de ce collectif là oui, effectivement. Il y a des contacts téléphoniques pour dire "Bah voilà y a un". Je prends un exemple, y a un festival à Nîmes culturel, il y a plusieurs membres qui nous ont émis le souhait de pouvoir participer ou d'y aller et dans ce cas-là bah voilà y a toute une organisation sur tel jour, à telle heure, à tel endroit dans les communes par intermédiaire du chauffeur.

Faïza - D'accord. Est-ce que vous avez d'autres projets sur le long terme ?

Christophe - Dans ce cadre-là, on en avait émis un second, mais ça n'a pas fonctionné forcément, sur ce cadre-là. Il y en a pas forcément qui vont sortir ou qui ont été émis mais c'est une piste qui n'est pas forcément fermée. Le besoin, par exemple, autour de calvisson: ils ont leur propre minibus mais sur un autre cadre. Sommières aussi a un minibus mais pour leurs habitants, pour un rabattement vers le le centre. Donc dans ce cadre-là, y a pas d'autres projets qui sont pour l'instant envisagés mais rien n'est impossible.

Faïza - D'accord. Vous avez indiqué également plusieurs problématiques dans le questionnaire donc, l'utilisation de la voiture sans alternative, les déplacements délicats pour certaines personnes, le

problème des transports collectifs et la faible utilisation des transports doux. Est-ce que vous pouvez m'en dire un peu plus ?

Christophe - En fait, on a une colonne vertébrale sur les transports doux qui est la voie verte et qui va de Calvisson jusqu'à Fontanès et qui risque d'être prolongé, voire comme le le département a émis le fait de relier cette voie par Calvisson, Vergèze à d'autres voies, notamment vers la mer. On a aussi la voie qui part vers le Sud et qui s'arrête pour l'instant, la voie verte s'arrête à Boisseron et il y en a une à Sommières, donc il y a peut-être un petit barreau à réaliser entre les 2 qu'on discutera comme disait Madame Marquier au mois de mai dans la réunion de travail qu'on va avoir sur l'aire de covoiturage, y a aussi ce barreau là. Faciliter l'utilisation de la voie verte par des liaisons, c'est une idée qui est sortie de enfin une idée, un projet qui est sorti dans l'étude, c'est de relier les communes à cette voie verte, les communes, notamment les plus proches comme Combas avec la voie verte pour faciliter les modes de transport doux. Ensuite, on a aussi tout ce qui est transport doux, le travail qui peut être mené avec les écoles parce que les scolaires auraient la possibilité d'utiliser ce mode de transport là et peut être soulager le transport en véhicule scolaire, deux-roues. Voilà, c'est quelque chose sur lequel on travaille, notamment avec le collège de Sommières et avec, dans un avenir proche, le collège de Calvisson, d'utiliser plus régulièrement pour aller à l'école et pour les scolaires le 2 roues, remettre au goût du jour ce transport, y en a certains qui vont à pied. Il y en a d'autres qui vont en voiture, il y en a peu qui vont en 2 roues, c'est de faciliter ça. Ça, c'est un sujet sur lequel on travaille aussi et qu'on souhaite, notamment avec la référente Alexia Danguillaume, travailler dans le cadre de la CTG pour les 2 ou 3 années à venir. Donc, il y a ça. Sur sur les autres transports, oui la réflexion sur le transport à la demande c'est quelque chose qui est ressorti, mais qu'on n'a pas forcément travaillé énormément parce que mais voilà, le transport à la demande ou semi collectif est quelque chose qu'on a en tête et qui comme notre nos voisins je crois CCRVV, est quelque chose qui pourrait répondre aux habitants. On est vraiment qu'aux balbutiements parce que les coûts sont pas négligeables et que c'est un vrai budget le transport à la demande, comme on a vu et bien hier sur nos nos amis du Pays de l'or, donc y a vraiment. C'est quelque chose qui pourrait effectivement pour nous techniciens répondre aux besoins des habitants, mais par contre le coût et ce transport à la demande n'est pas négligeable donc c'est quelque chose qui n'est pas encore en projet chez nous, mais qui est en réflexion, on va dire.

Faïza - D'accord et est-ce que vous avez des retours des habitants directement ou c'est quelque chose que vous avez par le biais des maires par exemple ?

Christophe - Retour direct des habitants, pas énormément.

Cécile - Mais on en a pas énormément, mais en fait, c'est parce que, c'est pas à cet échelon là que les habitants se manifestent, c'est pas au niveau des habitants, ils se manifestent pas au niveau de l'interco. En règle générale, les habitants se manifestent au niveau de leur commune, donc leurs interlocuteurs, ce sont les élus mais communaux, qui quelquefois siège à la communauté de communes. Mais leur interlocuteur, le premier, c'est toujours l'échelon communal surtout sur du déplacement entre communes parce qu'en fait, pour eux, ça reste quand même le déplacement de proximité. Donc, quand ils se manifestent en règle générale, c'est pour nous demander, nous élus, des pistes cyclables, ou en tout cas pour que la voie soit partagée et que le piéton ou le cycliste puisse se déplacer en sécurité. Mais après, au niveau de l'interco, ils viennent pas se manifester à ce niveau-là. Enfin, je veux, je vois pas trop d'ailleurs par quel porte d'entrée il pourrait le faire.

Faïza - Ok, selon vous, quelles sont les principales problématiques de déplacement auxquelles les habitants sont confrontés ?

Cécile - La difficulté qu'on a relevée lors de l'étude, ça a été les accès aux transports en commun pour aller sur leur lieu de travail. Je ne sais pas Christophe ce vous en pensez. Moi, c'est le premier truc qui me vient, ce qui était, ce qui est, ça a été le.

Christophe - Oui, ouais.

Cécile - C'est quand même un des points sur lesquels on bute, c'est-à-dire mettre des transports en commun pour permettre aux habitants de l'interco de se déplacer vers leur lieu de travail. Là c'est quelque chose sur lequel on a pas de levier et c'est quelque chose qui revient parce que ça a été plutôt le déplacement professionnel qui était problématique, que le déplacement privé.

Faïza - D'accord, ok.

Christophe - Est-ce qu'il y a des problèmes de stationnement ou pas ? Non. Ben en fait c'est pas une, c'est c'est pas un sujet alors c'est un sujet le stationnement, mais il est pas problématique je pense pour le territoire vu la configuration.

Cécile - Il n'est pas problématique au niveau du déplacement. Le sujet du stationnement, c'est une problématique majeure de chaque commune, je pense. Ca c'est le maire de Villevieille qui vous le dit. Mais quand j'en discutais avec mes collègues et quand je traverse une commune après, on a une petite déformation, je m'aperçois que le stationnement est un problème mais un problème à mon avis, tiens, un problème de commune.

Faïza - OK.

Christophe - Oui, d'aménagement du territoire et pas de déplacement en fait.

Cécile - Mais c'est pas lié aux déplacements, ça voilà.

Christophe - Ouais, c'est ouais, c'est ça, c'est tout à fait ça, c'est que c'est un problème d'aménagement du territoire, aménagement des communes, aménagement global mais qui n'est pas pour nous, en tout cas sur notre territoire, lié au déplacement et à la mobilité. Je pense que si vous prenez, vous prenez une un autre territoire à partir du moment où voilà, ils ont par exemple un pôle, un pôle d'échange. Là, le stationnement autour.

Cécile - Vergèze eux, ils ont un problème de stationnement parce qu'ils ont le ferroviaire, donc c'est pour ça qu'ils sont en train d'étendre leur stationnement. Mais nous, on ne connaît pas cette problématique puisque en fait, on a pas le service qui va avec, on n'a pas de déplacement ferroviaire à l'intérieur, pas du tout puisqu'il y a pas de de ligne et les transports en commun, c'est quand même très limité. Donc le jour où on aura réussi à développer les transports en commun, on aura peut être une problématique de stationnement.

Faïza - Ok. Est-ce que vous avez des données SIG ?

Christophe - Non, en fait, le SIG, pour nous aujourd'hui, il est principalement utilisé en urbanisme et on en a un commun de SIG avec nos partenaires et notamment CCRVV mais les données mobilité déplacement SIG c'est pas, on n'a pas, on n'a pas de données sur notre territoire. Enfin, on n'a pas de données, on a pas d'exploitation, on a pas d'utilisation sur notre territoire.

Faïza - D'accord, ok donc on est à la dernière partie de l'entretien. Est-ce que vous pouvez me parler de votre parcours professionnel et donc pour Cécile de son parcours d'élue ?

Cécile - Voilà, je donc je suis élue maire d'une commune de 1900 habitants, qui est la commune de Villevieille, donc je suis maire depuis 2014 et élue depuis 2001. Je suis vice-présidente à la

communauté de communes, donc sur le précédent mandat, j'étais vice-présidente aux affaires sociales et sur ce mandat, depuis 2020, vice-présidente sur les mobilités, entre autres, l'aménagement du territoire mobilité et équité entre les communes, voilà. En dehors de ça, je suis vice-présidente au Scot depuis 2020 également.

Faïza - Oui, c'est juste pour avoir un peu le profil de la personne avec qui je fais un entretien.

Christophe - Moi, euh très rapidement donc moi je suis sur le territoire du pays de Sommières depuis 5 ans. Ça fait 5 ans que je suis sur ce territoire là. J'ai été embauché ici. Enfin, ma mutation ici était sur l'urbanisme et après elle a évolué sur l'aménagement du territoire et sur responsable de pôle depuis un an. Dans ce pôle aménagement du territoire, il y a plusieurs services et notamment le service urbanisme, le service déchets, et tout ce qui est sur développement durable et aménagement du territoire en direct, un service direct sur moi, c'est un service du pôle.

Faïza - D'accord, OK.

Christophe - Auparavant, j'étais sur une structure, pareil, intercommunale pour en gros 19 ans dans cette structure là. Une intercommunalité aussi et et sur ces 19/20 ans passés dans cette structure là, mes missions étaient habitat, urbanisme en dernier et aménagement du territoire et service à la population. Initialement en remontant, j'ai un diplôme, donc à l'époque, étant donné mon âge, ça s'appelait un DESS Aménagement, urbanisme et environnement, passé à l'université de Reims qui s'appelait et qui s'appelle toujours d'ailleurs lateur à l'institut d'aménagement du territoire en environnement urbanisme. Voilà donc mon parcours professionnel, mon parcours scolaire. Donc, en fait l'aménagement du territoire, globalement, hein, qui était à ses balbutiements il y a 20, 25 ans à peu près. C'est globalement le point commun et à l'intérieur de l'aménagement du territoire, les différentes thématiques sur lequel j'étais acteur.

Faïza - Comment vous rendez-vous sur votre lieu de travail ?

Christophe - Voiture.

Faïza - Ok.

Christophe - Voiture, déplacement personnel. Je réside, je travaille dans le Gard et je réside dans l'Hérault, pas très loin, mais 2 départements.

Faïza - Ok. Bon et donc, est-ce que vous habitez Villevieille ?

Cécile - Non, j'habite à Sommières.

Faïza - D'accord ok, mais vous avez quand même cette expérience d'habitant sur votre territoire ?

Cécile - Non mais ouais ça fait, ça fait un an que j'ai déménagé. Les 2 communes sont tellement imbriquées que j'habite plus près que certains habitants de la mairie.

Frédéric - De Villevieille, ouais.

Cécile - Mais oui, voilà, je sais pas. Après, c'était sais pas ce que vous vouliez savoir, j'habite.

Faïza - En fait c'est plus pour avoir l'idée élue / agent et puis éventuellement, votre expérience en tant qu' habitante un peu ce point de vue là, sur les mobilités.

Cécile - Je pense que le fait d'être élue me sensibilise à la problématique des mobilités parce que la première, quand on est dans notre, dans un secteur comme le nôtre, on a tellement peu le réflexe du transport en commun et on est tellement habitué à utiliser un véhicule perso. On est né avec, moi j'ai le même âge que Christophe, hein on voilà. Voilà donc le vélo, ça reste. Le déplacement en vélo, je pense que quand même, dans la majeure partie des habitants, ça reste une activité sportive et ludique qui n'est pas un mode de déplacement professionnel, voilà. Ca c'est, je pense que ça touche 90% des habitants de notre commune qui n'envisagent pas de partir travailler en vélo et 10% qui sont en capacité de le faire. Ça, c'est les chiffres qui en fait. Quand on regarde les déplacements, nous, la moitié des gens vont travailler sur Nîmes, l'autre moitié va travailler sur Montpellier, donc à un moment. Enfin j'avais un habitant de ma commune qui partait travailler en vélo sur Nîmes. Bon, il vendait des vélos. Il était peut-être un peu plus enclin à utiliser ce mode de déplacement, mais cette problématique, elle. C'est surtout que lorsque j'étais vice-présidente aux affaires sociales que je l'ai perçu, parce que quand on est en contact avec des gens qui sont, soit les jeunes. Bon, j'étais, j'étais présidente de la mission locale et la mission locale en fait, elle est à Vauvert et lorsqu'on a mis en place des actions, on les a mis en place sur des locaux que qu'on avait qui étaient sur Vauvert. C'est là que j'ai réalisé que les jeunes de notre territoire, qui étaient sur la communauté de communes du pays de Sommières, et bien pour se rendre sur ces actions, c'était le parcours du combattant. C'est-à-dire qu'on mettait en œuvre des actions, qui donc on était très content de nous, mais pour que, pour que les jeunes puissent y accéder c'est, mais c'était quasi impossible parce que les jeunes mission locale, c'est du 16 26. Ils ont pas le permis et les transports en commun n'existent pas sur cette liaison là donc ça voulait dire que les jeunes de notre territoire devaient, quand ils en

avaient l'opportunité, prendre un transport en commun sur leur commune, se rendre sur Nîmes et de Nîmes, aller sur Vauvert, c'était une demi-journée de déplacement pour accéder à une formation. Bon, donc ça a été je pense le déclencheur ça a été ça quand j'étais aux affaires sociales et ensuite avec le centre social, le Calade qui fait du prêt de véhicule. C'est là où j'ai compris quelles étaient les solutions qu'on pouvait apporter et qu'elles étaient quand même assez réduites parce que le prêt de véhicules de Calade, ça peut aider quelques personnes. Alors la plus vaste que les jeunes où on touche des gens qui sont sur le retour à l'emploi, qui ont eu rencontrer un parcours chaotique dans l'emploi et où on rajoute une difficulté qui est la mobilité, voilà. On s'aperçoit que **la mobilité c'est l'exclusion** parce que nous, sur nos petits villages aussi, les personnes âgées, lorsque leur santé ne leur permet plus d'utiliser leur véhicule, on s'aperçoit qu'elles sont réduites à un périmètre autour de chez elles, qui est dérisoire, et elles sont exclues de quasiment tout quoi. Voilà, alors on a la chance d'avoir la solidarité dans nos villages et donc le voisinage qui fait le relais et encore un lien familial et des structures familiales qui permettent à ces personnes de ne pas être totalement isolées et coupées du monde. Mais voilà, voilà comment j'ai appréhendé la difficulté de la mobilité. Je ne l'ai pas rencontré moi-même.

Faïza - Ok, très bien et pour finir cet entretien, je vous pose la question suivante : Que pensez-vous de l'accessibilité de votre territoire ?

Cécile - Qu'est-ce qu'on en pense ? On pense qu'il y a beaucoup de choses à faire, qu'on est vraiment pas. Ouais, que tout est à faire même, je dirais.

Christophe - Ouais. Après, comme le disait Mme Marquier, pour rebondir, en fait, le territoire est accessible pour les gens qui n'ont pas de problème de déplacement au final. C'est-à-dire qu'à partir du moment où on parle de l'accessibilité de notre territoire de l'extérieur, il est très simple à partir du moment où on a une voiture et qu'on se déplace très aisément, voilà, qu'on est autonome. Après, si on affine, notre territoire est beaucoup plus délicat à être. Il est difficilement accessible en transports en commun par exemple parce que même les transports en commun ne nous apportent pas sur notre territoire du pays de Sommières beaucoup de personnes de manière collective ou de manière, ou par le fait qu'on ait pas de gare et pas d'entrée d'autoroute sur notre territoire. Donc à partir de ce moment-là, voilà. Il est accessible très facilement par de l'individuel et des gens autonomes, ça, y a pas de sujet je veux dire. A partir du moment où on rentre, on est en dehors de ces gens là, il est beaucoup plus délicat par exemple, voilà.

Faïza - Ok. C'est très bien, c'est très bon. Je vous remercie pour cet entretien.

Cécile et Christophe - Merci à vous.

Frédéric - Merci pour votre temps, oui.

Christophe - Et puis dans tous les cas, à très bientôt sur le sujet.

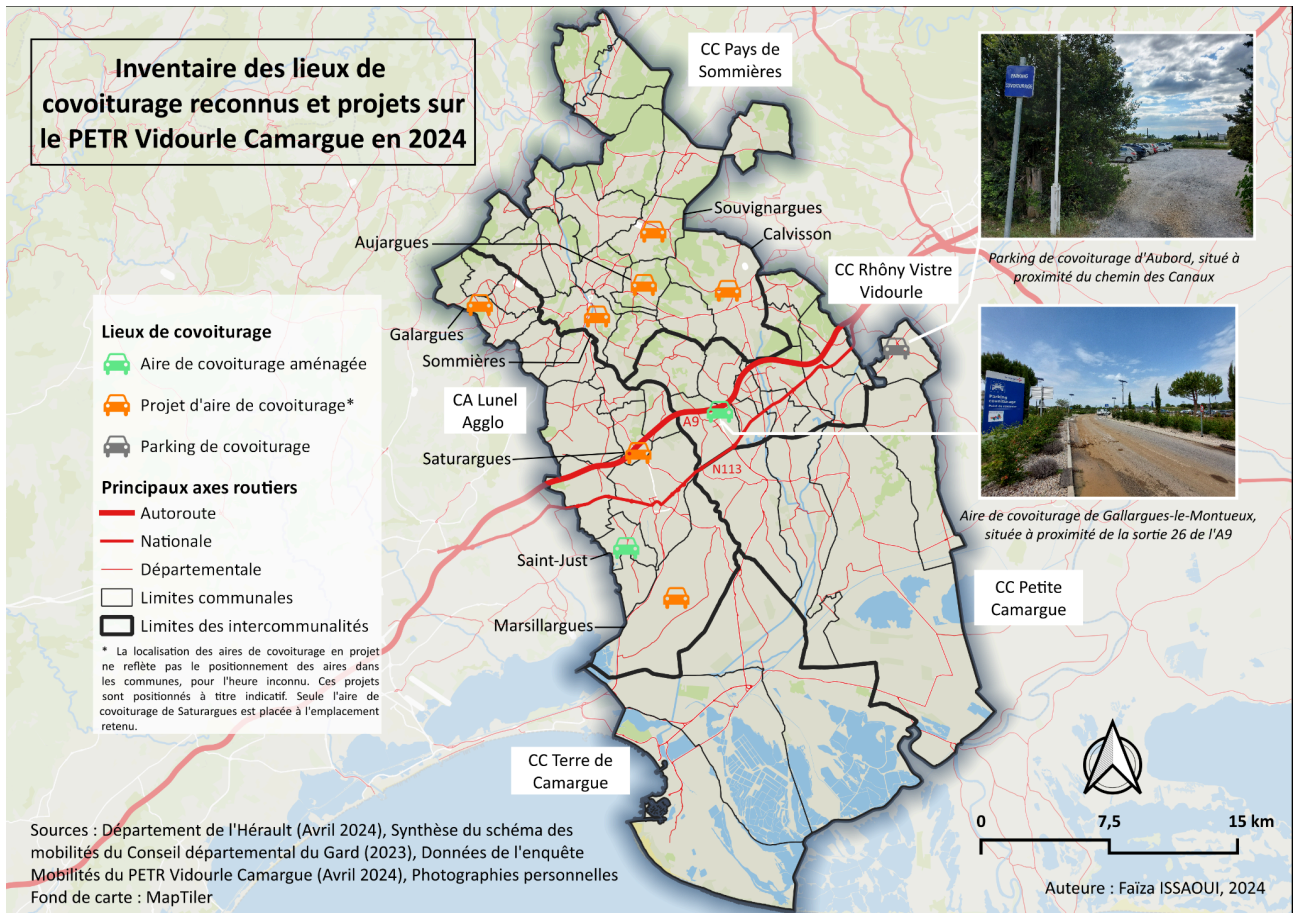
Frédéric - Et ben avec plaisir.

Cécile - Merci bonne journée et bon week-end.

Faïza - Au revoir.

Christophe - Merci bien, au revoir.

Annexe 27 - Carte sur les infrastructures de covoiturage d'après les résultats de l'enquête



Annexe 28 - Compte-rendu de la réunion inter-EPCI du 11/03/2024 (Auteure : Faïza ISSAOUI)



Réunion avec les DGS et référents mobilités des EPCI

COMPTE RENDU

Aimargues - Lundi 11 mars 2024

Présents :

- Loïc FATACCIOLI – PETR Vidourle Camargue – Vice-Président chargé de la mobilité, interconnexions et coopération entre territoires et Lunel Agglo – Vice-Président en charge de la mobilité et des transports
- Eric GUARDIOLA, Directeur Général des Services – CC Terre de Camargue
- Guillaume CHAZELLE, Directeur Général des Services – CC Rhône-Vistre-Vidourle
- Christophe CORREIA, Responsable du Pôle Aménagement du Territoire, CC Pays de Sommières
- Fabien SANGUINEDE, Directeur du Cadre de vie et des moyens techniques, CA Lunel Agglo
- Sophie WATERLOT, Chargé de mission Développement économique, CC Petite Camargue
- Claude CONSTANT – Président du Conseil de développement (CC Petite Camargue)
- Jean-François FONTANA – Membre du Conseil de développement (CA Lunel Agglo)
- Adrien MONTIZON – PETR Vidourle Camargue
- Faïza ISSAOUI – PETR Vidourle Camargue (stagiaire)
- Frédéric CAMBESSEDES – PETR Vidourle Camargue

Introduction de Loïc FATACCIOLI, Vice-Président chargé de la mobilité, interconnexions et coopération entre territoires

Adrien MONTIZON en propos liminaires, détaille que des fonds sont alloués au domaine des mobilités dans le cadre de la DIE (Dotation Innovation Expérimentation) de la Région et du programme LEADER, mais ils demeurent peu utilisés par les EPCI membres du PETR Vidourle Camargue. Dans ce contexte, il semble pertinent de se pencher sur cette thématique et de mettre en place des projets à l'échelle des communes, des EPCI ou entre ces derniers. **À cet effet, le président Pierre Martinez et le Vice-Président à la mobilité, Loïc Fataccioli, ont décidé de consacrer la prochaine conférence des maires du PETR à cette question de la mobilité.**

Au cours des deux dernières années, le PETR a initié une démarche visant à enrichir sa conférence des maires en proposant des moments de réflexion et de soutien aux élus, ouverts aux élus locaux au-delà des maires.

Le Vice-Président Loïc FATACCIOLI expose que la conférence des maires qui se tiendra le 6 juin prochain se structure autour de trois volets principaux :

- L'acculturation des élus à la mobilité et à ses enjeux,
- L'expérimentation de projets de mobilité sur le territoire du PETR,
- La perspective à 20 ou 30 ans de ce pourraient être les pratiques de mobilité sur le territoire.

Ce dernier volet est fondamental, car la génération actuelle ne semble pas adopter les mêmes pratiques de déplacement que la précédente, notamment en ce qui concerne l'usage du véhicule individuel. L'intermodalité semble être une piste importante à explorer. C'est pourquoi une réflexion doit être menée sur la qualité de l'offre proposée, les transports devant être conçus comme un lieu de vie et de passage. **L'un des objectifs de cette conférence est de réussir à transmettre l'idée que la mobilité englobe un ensemble de solutions à envisager sur le long terme.** La mobilité est plurielle et doit s'adapter au territoire. Des expériences menées en ce sens sur notre territoire ou sur d'autres territoires sont à mettre en lumière (comme le Pays de l'Or avec le transport à la demande).

Le PETR Vidourle Camargue est un territoire de projet, ne disposant pas de compétences en matière de mobilité et ne possédant pas de schéma directeur : les actions menées dans ce domaine sont entreprises de manière volontaire. Actuellement, les réflexions des élus locaux concernant les mobilités se concentrent exclusivement sur les aménagements cyclables, parfois piétons et, dans le meilleur des cas, sur les transports en commun. Des modes de déplacement alternatifs existent et doivent également être pris en considération sur notre territoire, tels que l'autopartage, le covoiturage ou le transport à la demande (TAD).

De nombreuses dynamiques liées aux mobilités sont observables sur notre territoire, situé entre les deux aires d'attraction que sont Nîmes et Montpellier. Montpellier a mis en place la ZFE et Nîmes envisagera de le faire à 1er janvier prochain. Le vieillissement du parc automobile sur le territoire du PETR est une dynamique à prendre en compte et à anticiper pour apporter des solutions. Dans le cadre des RER métropolitains lancés par l'État, Lunel Agglo' est la seule à avoir été sollicitée. Le périmètre envisagé de l'aire de mobilité (Lunel-Montpellier) ne correspond pas à l'esprit de la loi LOM, qui envisage plutôt une liaison entre Nîmes et Montpellier. Cette dernière a d'ailleurs lancé une politique offensive sur le covoiturage ces dernières années, notamment en promouvant l'application Klaxit. La Région subventionne également le covoiturage : elle a mis en place un forfait d'indemnisation avec cinq autres applications de covoiturage.

Le PETR Vidourle Camargue a pour volonté de travailler sur des propositions d'essai et des projets d'expérimentation (plutôt que sur un schéma). Un recensement des expérimentations et des projets en cours ou à venir dans les cinq EPCI va être prochainement effectué. Les principaux projets relatifs aux mobilités dans chaque EPCI ont été rapidement présentés.

Tour de table des EPCI

La CC Terre de Camargue se distingue par une forte affluence touristique, à la fois pendant la saison estivale et lors des week-ends. Cette particularité engendre d'importants enjeux en matière de mobilité, tels que le stationnement, les embouteillages et la qualité de l'air. Bien que la CCTC ne dispose pas de compétence spécifique en la matière, elle agit dans le cadre du PCAET et du projet de territoire, en étroite collaboration avec la région Occitanie. La ligne TER Nîmes - Le-Grau-du-Roi a connu des progrès significatifs au cours des trois dernières années, et la ville espère bénéficier d'une offre de transport plus dense avec le nouveau train à pile, notamment pour les week-ends. Cette avancée a été rendue possible grâce à la coordination entre les différents acteurs impliqués dans ce projet, en lien avec l'AUDRNA. Par ailleurs, le projet de navette urbaine au Grau-du-Roi devrait être opérationnel d'ici la fin de l'année. Un service de transport à la demande est à l'étude pour les communes d'Aigues-Mortes et de Saint-Laurent-d'Aigouze : il s'agirait de mettre en place le système de TAD instauré par la région Occitanie. Une réflexion est également menée sur la prédominance de la voiture individuelle, étant donné que les deux tiers des déplacements se dirigent vers Montpellier. Le cadre théorique proposé pour aborder la question de la mobilité semble convenir à la CCTC.

La CCRVV souhaite adopter une position stratégique sur cette thématique. Elle fait remonter le besoin exprimé par certaines entreprises concernant l'accessibilité au territoire du PETR Vidourle Camargue, tant pour les déplacements vers l'extérieur que pour les arrivées sur le territoire, notamment pour les profils qualifiés résidant dans des zones urbaines. Dans cette optique, la CCRVV envisage la mise en place d'un système de Transport à la Demande (TAD), en adoptant celui déjà instauré par la Région, qu'elle financerait à hauteur de 70%. Les 30% restants seraient à la charge de l'EPCI ou des communes, EPCI concernés. Une étude sur le TAD pourrait être envisagée grâce au financement européen, dans le but de mettre en place un système de rabattement des habitants des petits villages vers les pôles (points d'échange multimodal/aires de covoiturage), sous la forme de lignes préétablies activées sur réservation. Les véhicules seraient pris en charge par le prestataire. Par ailleurs, une réflexion est en cours concernant les vélos à la demande. La CCRVV souhaite connecter les aménagements cyclables entre eux et optimiser la desserte de ce mode de transport vers les principaux pôles d'activité (collège, zones d'activités, gares). Elle entend se concentrer sur la mise en œuvre de deux ou trois solutions à expérimenter.

La CC Pays de Sommières se joint à la réflexion sur la mise en place d'un Transport à la Demande (TAD) inter-EPCI et s'est montrée intéressée par le retour d'expérience du Pays de l'Or. La CCPS doit répondre à des besoins en matière de mobilité qui sont multiples et disparates, notamment en ce qui concerne les liaisons vers les bourgs-centres, les gares et les abords des villes. Une réflexion est également en cours concernant la desserte domicile-travail pour les personnes travaillant dans les communes limitrophes de Montpellier, telles que Jacou et Vendargues. La problématique des Zones à Faibles Émissions (ZFE) est particulièrement importante à prendre en compte. Par ailleurs, il est nécessaire de relier le réseau de voies vertes, ce qui pourrait nécessiter une réflexion à l'échelle départementale compte tenu des dépenses considérables en jeu pour les infrastructures et la communication auprès des administrés. Enfin, la communication joue un rôle fondamental pour valoriser les projets auprès des habitants.

La CA Lunel Agglo' a opté pour une politique interurbaine de mobilité, dotée d'un budget conséquent de 800 000 euros. Le passage en Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) le 1er juillet 2025 nécessitera une révision approfondie de la politique en place, notamment en envisageant le versement d'une contribution mobilité additionnelle auprès des entreprises de plus de 11 salariés. Un écart est constaté entre les demandes de la population et la mise en œuvre effective de l'offre de transport : bien que les pratiques de mobilité puissent évoluer pour les déplacements de 15 minutes ou moins, le recours au véhicule individuel reste un obstacle au changement des comportements. La CA souligne l'importance de faire preuve de patience lors de la mise en place d'une offre de transport et de rester flexible pour l'ajuster en fonction de la fréquentation observée. Une réflexion est en cours

pour encourager les habitants de Lunel à utiliser des modes de transport alternatifs à la voiture pour se rendre au Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) à l'avenir, compte tenu des limitations de stationnement.

La CC Petite Camargue a été contactée par Royal Canin pour mettre en place une navette en direction des PEM de Lunel et Vergèze. Une enquête a été menée auprès de la zone d'activités mais n'a pas abouti. Perrier doit être sollicitée à ce sujet. Royal Canin a déjà mis en place une navette. La Région a indiqué qu'il s'agirait d'un transport d'intérêt local et non d'un Transport à la Demande (TAD), étant donné que la navette traverse plusieurs EPCI. La CCPC souhaite discuter de cette initiative avec la CALA et la CCRVV.

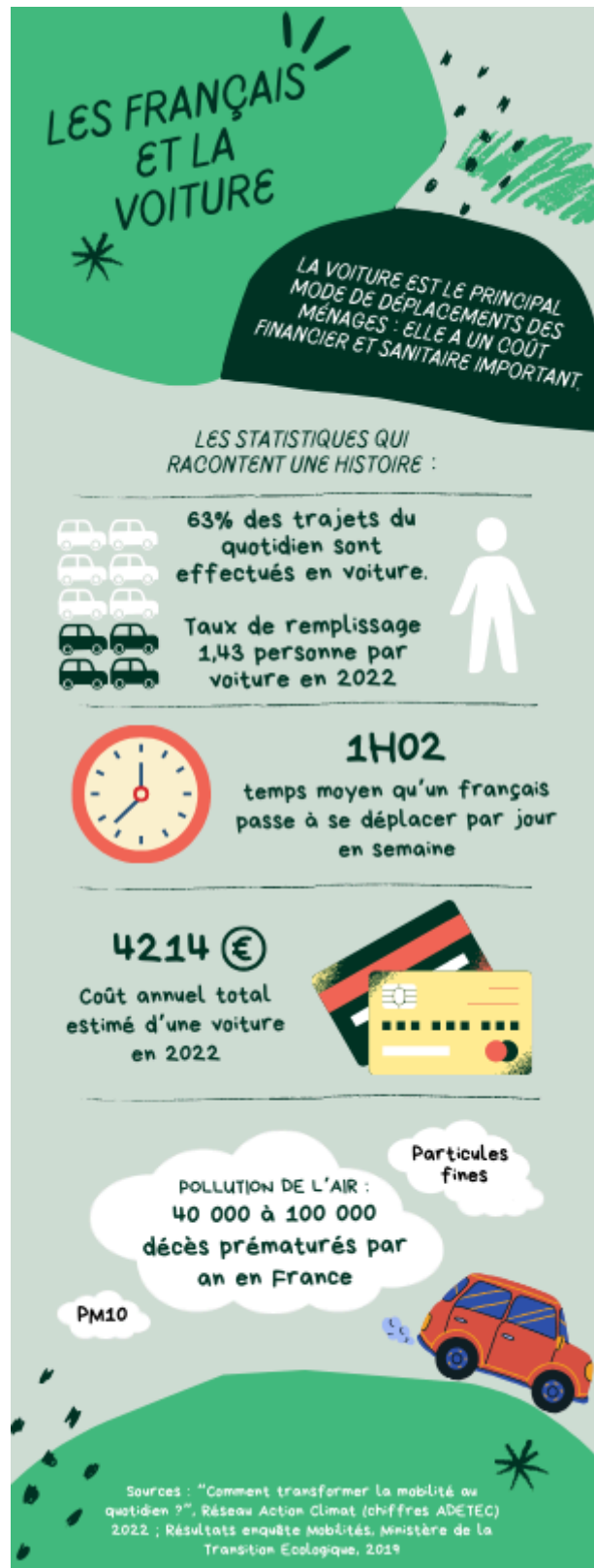
La réunion a également été l'occasion d'introduire la nouvelle stagiaire en mobilité, Faïza ISSAOUI. Elle est chargée d'établir un état des lieux des mobilités sur le territoire du PETR en vue de la conférence des maires (à partir du travail de l'AUDRNA) et est directement impliquée dans l'organisation de cet événement. Actuellement en master 1 Transport, Mobilités, Réseaux à l'université Paul Valéry Montpellier 3, la stagiaire travaillera au PETR Vidourle Camargue jusqu'au 30 juin 2024. Elle a présenté de premiers éléments cartographiques (covoiturage, transports en commun, aménagements cyclables).

L'expérimentation d'une fresque des mobilités en amont de la conférence du 6 juin a été évoquée (fixée au 4 avril 2024) en partenariat avec le CNFPT.

La CCPS a mis en avant le travail réalisé par l'AUDRNA sur son territoire, qui a organisé des ateliers par secteur et a pris des cas d'étude concrets sur la thématique des mobilités (adolescents, couples, retraités). Cela a permis d'obtenir une autre vision, notamment en ce qui concerne la mutualisation, et de démontrer qu'une diversité de solutions existe.

Loïc FATACCIOLI exprime ses sincères remerciements aux divers directeurs et référents qui ont pris le temps de se déplacer ce matin au PETR pour discuter de cette proposition de travail en vue de la prochaine conférence des maires du PETR. Il met en avant l'importance de la connaissance mutuelle des projets de chacun et souligne la nécessité de consolider et de développer les liens entre les EPCI du PETR Vidourle Camargue.

Annexe 29 - Infographie alimentant l'état des lieux des mobilités lors de la conférence des maires 2024 (Auteure : Faïza ISSAOUI, 2024)



INDEX DES ILLUSTRATIONS

FIGURE 1 : ORGANIGRAMME DU PETR VIDOURLE CAMARGUE (AUTEURE : FAÏZA ISSAOUI, 2024).....	6
FIGURE 2 : SCHÉMA DES INSTANCES OBLIGATOIRES D’UN PETR (SOURCE : ANPP, 2023).....	14
FIGURE 3 : REPRÉSENTATION DES TERRITOIRES DE PROJETS EN 2021 (SOURCE : ANPP, 2021).....	16
FIGURE 4 : ENCADRÉ SUR LES ENJEUX DE MOBILITÉ EN MILIEU PÉRIURBAIN ET RURAL D’APRÈS L’OUVRAGE DE PAUL-DUBOIS-TAINE (2012), (AUTEURE : FAÏZA ISSAOUI, 2024).....	22
FIGURE 5 : PRISE DE LA COMPÉTENCE MOBILITÉ EN OCCITANIE EN AVRIL 2022 (AUTEUR : CEREMA, 2022).....	24
FIGURE 6 : CARTE DE SITUATION DU PETR VIDOURLE CAMARGUE (AUTEURE : FAÏZA ISSAOUI, 2024).....	33
FIGURE 7 : SCHÉMA DES DIFFÉRENTES ENTITÉS PAYSAGÈRES DU PETR VIDOURLE CAMARGUE (AUTEURE : FAÏZA ISSAOUI, 2024).....	34
FIGURE 8 : SCHÉMA DES AMÉNAGEMENTS ET LIEUX TOURISTIQUES SUR LE SUD DU TERRITOIRE (SOURCE : “SCHÉMA DIRECTEUR DE LA CIRCULATION ET DU STATIONNEMENT”, SYNDICAT MIXTE DE LA CAMARGUE GARDOISE (2022))....	35

FIGURE 9 : CARTES DE LA RÉPARTITION DE LA POPULATION DU PETR VIDOURLE CAMARGUE.....	36
FIGURE 10 : LE PETR VIDOURLE CAMARGUE, UN ESPACE PÉRIURBAIN ET RURAL ENTRE NÎMES ET MONTPELLIER.....	37
FIGURE 11 : CARTE DES PRINCIPALES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT SUR LE PETR VIDOURLE CAMARGUE.....	38
FIGURE 12 : INFOGRAPHIE SUR LA PART MODALE DES DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL EN 2020 SUR LE PETR VIDOURLE CAMARGUE D’APRÈS LES CHIFFRES DE L’INSEE (AUTEURE : FAÏZA ISSAOUI, 2024).....	39
FIGURE 13 : ACCESSIBILITÉ CYCLABLE DEPUIS LES PRINCIPALES GARES DU TERRITOIRE EN 2024.....	40
FIGURE 14 : CARTE DU RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN EN 2024 (HORS TRAINS).....	43
FIGURE 15 : COVOITURAGES AU DÉPART DU PETR VIDOURLE CAMARGUE EN MARS 2024.....	47
FIGURE 16 : CARTE DES AMÉNAGEMENTS CYCLABLES SUR LE PETR VIDOURLE CAMARGUE EN 2024.....	48
FIGURE 17 : DÉPLACEMENTS DOMICILE-TRAVAIL À DESTINATION DE NÎMES ET MONTPELLIER EN 2019.....	49

FIGURE 18 : GRAPHIQUE DE LA FRÉQUENTATION DES GARES DU PETR VIDOURLE CAMARGUE EN 2018 ET 2022 (SOURCE : SNCF - AUTEURE : FAÏZA ISSAOUI, 2024).....	50
FIGURE 19 : CARTE DU TRAFIC MOYEN JOURNALIER ANNUEL SUR LE PETR VIDOURLE CAMARGUE (2019/2020).....	51
FIGURE 20 : GRAPHIQUE SUR LES PROBLÉMATIQUES DE MOBILITÉ DES COMMUNES DU PETR VIDOURLE CAMARGUE (AUTEURE : FAÏZA ISSAOUI, 2024).....	53
FIGURE 21 : NUAGE DE MOTS SUR LES PROBLÉMATIQUES DE MOBILITÉS DES COLLECTIVITÉS LOCALES D’APRÈS LES RÉPONSES AU QUESTIONNAIRE (AUTEURE : FAÏZA ISSAOUI, 2024).....	54
FIGURE 22 : GRAPHIQUE SUR LES COMMUNES AVEC DES PROBLÉMATIQUES DE MOBILITÉ MAIS SANS PROJETS (AUTEURE : FAÏZA ISSAOUI, 2024).....	54
FIGURE 23 : PHOTOGRAPHIES DE L’ATELIER FRESQUE DES MOBILITÉS (SOURCE : PETR VIDOURLE CAMARGUE, AVRIL 2024).....	60
FIGURE 24 : EXEMPLE DE TERRITOIRES D’INTERVENTION PROPOSÉS AU VICE-PRÉSIDENT À LA MOBILITÉ, LOÏC FATACCIOLI, EN VUE DE LA CONFÉRENCE DES MAIRES 2024.....	62
FIGURE 25 : LA SUPPRESSION DU STATIONNEMENT EN AMONT DES PASSAGES PIÉTONS (SOURCE : CEREMA, 2021).....	65

FIGURE 26 : BANDE CYCLABLE SITUÉE ENTRE DES PLACES DE STATIONNEMENT ET UNE VOIE À DOUBLE SENS SUR L’AVENUE DE LA CONDAMINE À VAUVERT (PHOTOGRAPHIE PERSONNELLE PRISE EN OCTOBRE 2023).....66

FIGURE 27 : ZONE DE RENCONTRE À LOURDES (SOURCE : VILLE DE LOURDES).....66

FIGURE 28 : CARTE DES TEMPS DE PARCOURS PIÉTON ET CYCLABLE SUR LA COMMUNE D’OLORON-SAINTE-MARIE (SOURCE : MAIRIE D’OLORON-SAINTE-MARIE).....67

FIGURE 29 : PHOTOGRAPHIE D’UN MARQUAGE AU SOL TEMPORAIRE AUX ABORDS D’UNE ÉCOLE À TOURS (SOURCE : VILLE DE TOURS, F. LAFITE).....68

INDEX DES TABLEAUX

TABLEAU 1 : CHRONOGRAMME DU STAGE (AUTEURE : FAÏZA ISSAOUI, 2024).....	9
TABLEAU 2 : EVOLUTION DES FORMES JURIDIQUES DES TERRITOIRES DE PROJET (AUTEUR/SOURCE : ANPP, 2023).....	17
TABLEAU 3 : PRINCIPALES DONNÉES SUR LE PETR DU PAYS DE LUNÉVILLOIS D’APRÈS SON SITE INTERNET (AUTEURE : FAÏZA ISSAOUI, 2024).....	27
TABLEAU 4 : PRINCIPALES DONNÉES SUR LE PETR GARRIGUES ET COSTIÈRES DE NÎMES D’APRÈS SON SITE INTERNET (AUTEURE : FAÏZA ISSAOUI, 2024).....	28
TABLEAU 5 : PRINCIPALES DONNÉES SUR LE PETR DU MONTARGOIS-EN-GÂTINAIS D’APRÈS SON SITE INTERNET (AUTEURE : FAÏZA ISSAOUI, 2024).....	29
TABLEAU 6 : PRINCIPALES DONNÉES SUR LE PETR VAL DE SAÔNE VINGEANNE D’APRÈS SON SITE INTERNET (AUTEURE : FAÏZA ISSAOUI, 2024).....	30

TABLE DES MATIÈRES

REMERCIEMENTS.....	1
SOMMAIRE.....	2
GLOSSAIRE.....	3
PRÉAMBULE.....	5
INTRODUCTION.....	8
PARTIE 1 - LES PÔLES D'ÉQUILIBRE TERRITORIAUX ET RURAUX ET LES MOBILITÉS : DES SITUATIONS MULTIPLES ET VARIÉES SUR UNE THÉMATIQUE AUX ENJEUX SOCIÉTAUX ET DURABLES FORTS.....	10
1.1. Historique du pôle d'équilibre territorial et rural : législation, acteurs et controverses.....	10
1.1.1. Contexte législatif général : l'émergence des pôles territoriaux et ruraux.....	10
1.1.2. Acteurs et fonctionnement : définition d'un pôle d'équilibre territorial et rural.....	12
1.1.2.1. Un organisme de coopération et d'animation sur son périmètre territorial.....	12
1.1.2.2. Relations avec les autres entités administratives.....	16
1.1.3. Limites et controverses : un énième échelon administratif dans le millefeuille français ?.....	18
1.2. Le PETR et les mobilités : quel périmètre d'action ?.....	20
1.2.1. Des enjeux de mobilité marqués et nombreux en milieu périurbain et rural.....	21
1.2.2. Rôle du pôle d'équilibre territorial et rural dans les mobilités.....	22
1.3. Benchmark de l'action des PETR sur les mobilités.....	26
1.3.1. Des structures compétentes en mobilités : l'exemple du PETR du Pays Lunévillois, premier PETR étant devenu autorité organisatrice de la mobilité.....	26
1.3.2. Panorama de l'action des PETR n'étant pas AOM.....	28
1.3.2.1. Le PETR Garrigues et Costières de Nîmes : un territoire voisin aux prismes entre l'urbain et le rural.....	28
1.3.2.2. Le PETR du Montargois-en-Gâtinais, quelles actions en termes de mobilité ?.....	29
1.3.2.3. Le PETR Val de Saône Vingeanne, investir les mobilités en milieu rural.....	30

PARTIE 2 - LE PETR VIDOURLE CAMARGUE : ÉTAT DES LIEUX DES MOBILITÉS DU QUOTIDIEN D'UN TERRITOIRE PÉRIURBAIN ET RURAL.....	32
2.1. Le PETR Vidourle Camargue : Un territoire singulier et hétérogène.....	32
2.1.1. Situation du PETR Vidourle Camargue, un territoire entre Nîmes et Montpellier...	32
2.1.2. Un territoire vaste et varié : analyse topographique et indicateurs socio-démographiques.....	33
2.1.3. Etude des infrastructures de transport structurantes d'un territoire entre deux métropoles.....	37
2.1.4. Des pratiques de déplacement tournées autour de l'automobile.....	38
2.1.5. Un territoire propice au développement de l'intermodalité et des modes alternatifs à la voiture.....	39
2.2. Diagnostic sur l'offre et les infrastructures de transport.....	41
2.2.1. Les transports en commun : une offre limitée et inégalement répartie sur le territoire.....	41
2.2.1.1. Etude de l'offre régionale LiO.....	41
2.2.1.2. Une offre communale et intercommunale de déplacement dans certains espaces : étude des services de transport à la demande et de navettes municipales.....	43
2.2.2. Une pratique du covoiturage sur le PETR Vidourle Camargue qui se structure.....	46
2.2.3. Quels aménagements pour une pratique des mobilités douces sur le territoire ?.....	47
2.2.4. Etude des pratiques de déplacement et fréquentation à partir de bases externes.....	48
2.2.4.1. Quels flux sur le territoire ?.....	48
2.2.4.2. Fréquentation ferroviaire : l'intermodalité, l'avenir du territoire ?.....	49
2.2.4.3. Etude du trafic sur les principaux axes routiers.....	50
2.2.4.4. Analyse des données de fréquentation du réseau de lignes de bus intercommunaux lunellois.....	51
2.2.4.5. Analyse de la fréquentation cyclable d'après les comptages vélos de Vélo & Territoires.....	51
2.3. Une prise en compte inégale des mobilités : panorama des problématiques et solutions envisagées.....	52
2.3.1. Méthodes d'enquête : élaboration d'un questionnaire et d'une grille d'entretien à destination des entités institutionnelles.....	52
2.3.2. Des communes et intercommunalités confrontées à plusieurs problématiques de	

déplacements structurantes.....	53
2.3.3. Des freins à la saisie de la thématique par les autorités locales.....	54
2.3.4. Quels projets et solutions pour investir la mobilité ?.....	55
PARTIE 3 - LA CONFÉRENCE DES MAIRES 2024 : TEMPS FORT D'UNE ANIMATION DU TERRITOIRE VISANT À IMPULSER UNE DYNAMIQUE D'EXPÉRIMENTATION AUPRÈS DES ÉLUS LOCAUX SUR LA THÉMATIQUE DES MOBILITÉS.....	56
3.1. Le PETR Vidourle Camargue anime le territoire : solliciter et sensibiliser élus, techniciens et société civile avant la conférence des maires 2024.....	56
3.1.1. L'émergence de la problématique du transport à la demande.....	56
3.1.2. La mobilisation de la recherche pour faire avancer le territoire.....	58
3.1.3. L'atelier fresque des mobilités, une formation visant à sensibiliser les collectivités sur les réalités et les enjeux liés aux mobilités.....	59
3.2. La conférence des maires 2024 : Organiser un événement pour impulser une dynamique d'expérimentation sur les mobilités auprès des élus locaux.....	60
3.2.1. Prospector : la recherche de territoires clés en vue du 6 juin.....	61
3.2.2. Le cheminement du format de la journée, une réflexion marquée par la 5ème édition de " La Journée des mobilités actives "	62
3.2.3. Mobilisation des différents acteurs.....	63
3.3. Préconisations d'expérimentation de mobilité : la mise en place d'une politique globale d'animation et de propositions d'expérimentation.....	64
3.3.1. Réguler la place de la voiture dans les communes.....	64
3.3.2. Favoriser l'usage des modes alternatifs dans les communes.....	67
3.3.3. Préconisations à destination des intercommunalités.....	68
3.3.4. Sur le long terme, une mobilité structurée autour du bassin de vie ?.....	69
CONCLUSION GÉNÉRALE.....	71
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES.....	72
ANNEXES.....	78
INDEX DES ILLUSTRATIONS.....	116
INDEX DES TABLEAUX.....	120
RÉSUMÉ.....	124

RÉSUMÉ

Sous l'impulsion de son Vice-Président à la mobilité, le PETR Vidourle Camargue a décidé d'investir la thématique des mobilités cette année. Ces pôles d'équilibre, méconnus du grand public, paraissent avoir un rôle à jouer au regard des enjeux de mobilité forts que l'on retrouve en milieu périurbain et rural. Plusieurs leviers d'action sont à la disposition de ces territoires de projet pour se saisir des mobilités. C'est dans ce cadre que le pôle d'équilibre a demandé l'élaboration d'un état des lieux des mobilités du quotidien en vue d'impulser une dynamique d'expérimentation auprès des élus locaux. L'organisation de la conférence des maires annuelle, qui se tiendra le 6 juin, apparaît comme le point culminant de cette démarche d'animation. Ce mémoire décrit le rôle des PETR dans la planification et la mise en œuvre d'actions liées aux mobilités à partir de plusieurs autres exemples en France et la structure d'accueil.

Mots-clés : PETR, mobilités, acteurs, compétences, actions, état des lieux, aménagements, modes alternatifs, intermodalité, expérimentations, animation, contractualisation, périurbain, rural, pays