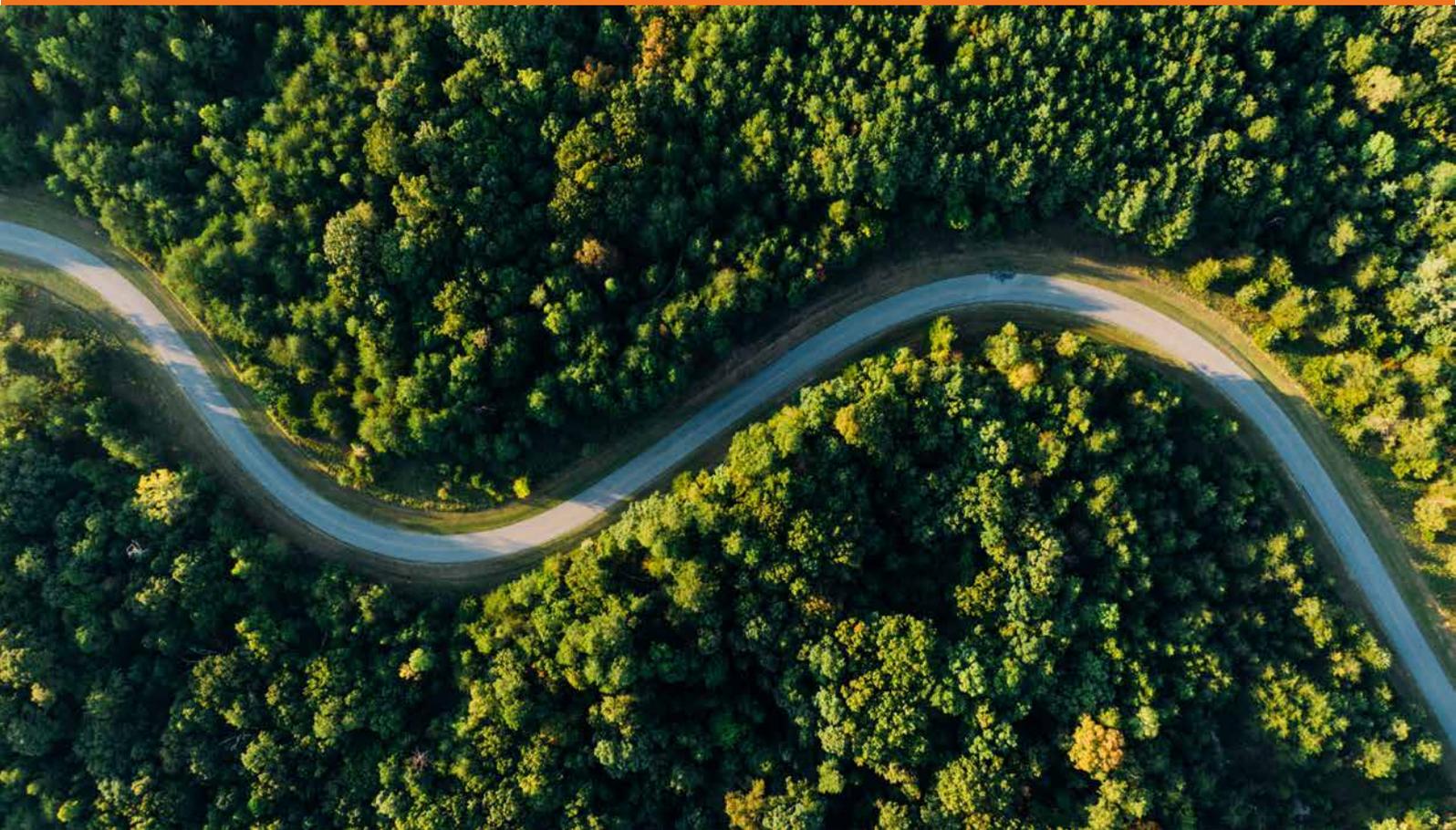


Enquête

Mobilité dans les Territoires de projet

Une thématique aux entrées multiples



TERRITOIRES DE PROJET

Association Nationale des Pôles territoriaux et des Pays

Les mobilités au cœur des Pôles territoriaux et des Pays

ANPP – Territoires de projet soutient et accompagne les Territoires de projet dans leur prise de compétence mobilité. Depuis 2019 et les dispositions de la Loi d'Orientation et des Mobilités, le législateur a souhaité décentraliser l'autorité organisatrice de la mobilité, le passant de l'échelon jusqu'ici régional, vers plus local, la communauté de communes. Pour de nombreux EPCI, cette prise de compétence est l'occasion de travailler au plus près des enjeux du territoire et ainsi apporter des solutions de mobilité.

Opportunité encore plus grande pour les PETR, car si les EPCI d'un PETR prennent tous la compétence, celle-ci peut être déléguée à l'échelon supracommunautaire. L'échelle Pays/PETR œuvre sur le périmètre d'un bassin de vie, bassin de mobilité, bassin d'emploi. Cette notion de bassin de vie est primordiale pour travailler les questions de mobilités. Comme nous le savons, les habitants des territoires utilisent leurs voitures afin de faire les trajets domicile/travail et ces trajets se font le plus souvent en dehors de la communauté de communes. Cela est le cas par exemple pour les EPCI en proximité d'un centre urbain dense qui attire les populations.

Déléguer la compétence à l'échelle PETR c'est travailler en transversalité sur un bassin de vie, afin de proposer des solutions pragmatiques et opérationnelles. Le fait de devenir AOM permet d'actionner plusieurs leviers de financement des actions. A l'image du PETR Lunevillois, territoire dans les premiers à avoir pris la compétence, l'échelle PETR rappelle toute sa pertinence en portant le sujet de la mobilité.

Une thématique aux multiples entrées

Les mobilités douces et décarbonées à l'image du schéma vélo, mais aussi le diagnostic mobilité pour le compte des EPCI, le portage de programmes et d'actions de promotion du covoiturage ou l'autopartage, ou encore la coopération territoriale sont illustrés dans cette enquête mobilité. L'échelle Pays/PETR est un outil mis à disposition des EPCI membres, qui, si utilisé de manière judicieuse, peut agréger des forces et mutualiser les compétences.

Les dispositions de la loi LOM, comme le versement mobilité, mais aussi les incitatifs, les aides et subventions des différents échelons – Europe, Etat, région, ADEME, etc. – sont mobilisables et permettent d'apporter des solutions de mobilité en territoire peu dense. Habiter en milieu rural et péri-urbain et dépendre de sa voiture pour aller au travail représente pour beaucoup de français le seul moyen de mobilité.

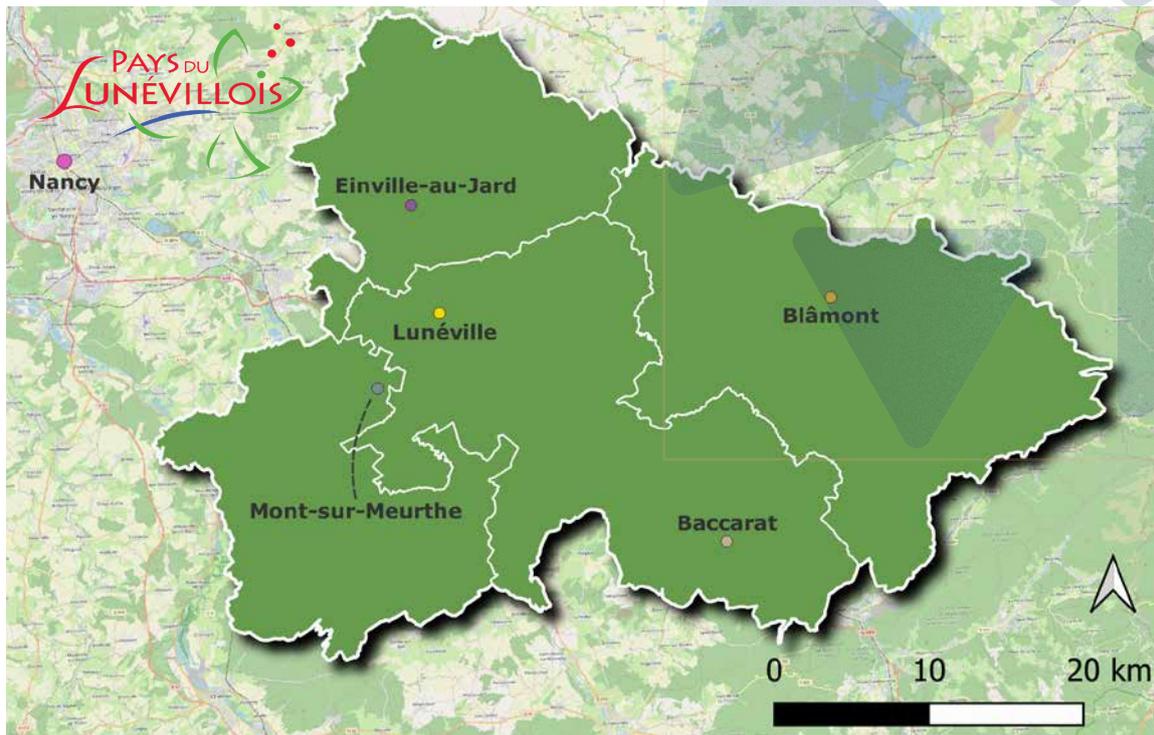
En travaillant à une échelle logique et pertinente comme l'est le PETR/Pays, les solutions se créent et les opportunités pour les habitants se dégagent. Des lignes de covoiturage sont créées à l'image du PETR de la Déodatie, de l'autopartage en Lunévillois, des diagnostics mobilité en Bruche-Mossig ou encore des solutions solidaires et inclusives en Chataigneraie Limousine.

La Loi d'Orientation des Mobilités

La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 dite d'orientation des mobilités (LOM) affiche dans ses objectifs la couverture de l'ensemble du territoire national par une autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Jusqu'à la loi LOM, les communautés d'agglomération, les communautés urbaines et les métropoles prenaient la compétence AOM de manière automatique. La loi LOM encourage les communautés de communes à se saisir de la compétence AOM et de devenir à leur tour autorités organisatrices de la mobilité. Cette compétence permet à des communautés de communes de proposer des solutions de mobilité aux habitants du territoire, comme l'opportunité de proposer des alternatives à la voiture individuelle.

Si la communauté de communes prend la compétence, elle peut l'exercer sur son ressort territorial, ou transférer la compétence à un échelon supracommunautaire de type syndicat mixte (PNR, PETR, Pays). Si la communauté de communes à l'été 2021 n'avait pas statué sur la prise de compétence, cette dernière revenait de facto à la Région.

La prise de compétence d'Autorité organisatrice de la mobilité - l'exemple pionnier du Pays du Lunévillois



L'un des premiers PETR à prendre la compétence mobilité, l'expérience du Pays du Lunévillois fait figure d'exemple et illustre la philosophie Pays, de coordination des politiques publiques et de mutualisation des moyens pour les mettre en œuvre.

Pour mettre en œuvre la compétence, les AOM doivent engager les moyens financiers et humains adéquats. Le versement mobilité est un important levier budgétaire, que le Pays du Lunévillois a pu actionner. La possibilité de le lever a représenté l'un des principaux arguments de la prise de compétence par le Pays. Le volume financier suffit pour assurer le fonctionnement du service urbain de Lunéville, centralité urbaine du PETR qui absorbe environ 60% de l'enveloppe, dans le même temps qu'il permet le développement des modes de transport alternatifs, comme le covoiturage ou l'autopartage.

Pour ce territoire rural, le coût des services de mobilité à la population est important. Un habitat éparpillé, la faible densité de certaines zones et une pratique très ancrée de l'autosolisme contribuent à un ratio coût/usager qui peut sembler élevé, mais difficilement compressible dans ces conditions. Pour Guillaume CORNIL, Directeur du PETR, *"la mobilité en milieu rural, cheval de bataille de la transition écologique et des questions d'emploi, d'accès au soin et de droit au territoire de manière général, implique une dépense importante mais indispensable"*.

La prise de compétence permet d'éviter la dispersion de la stratégie et de l'action des EPCI qui composent le Pays. Cette décision s'est appuyée sur un travail de diagnostic mettant en regard la capacité d'action de chaque EPCI en ordre dispersé et les potentialités d'une mise en œuvre commune. La richesse servicielle du portage collectif a plaidé en faveur de cette seconde option, soutenue par une culture de la mutualisation bien implantée sur le territoire. À titre d'exemple, le territoire compte un service de transport à la demande depuis 2010, service financé collectivement, traduisant ainsi la solidarité entre des intercommunalités aux ressources inégales.

La compétence a été prise sur l'ensemble des services de transport, hors scolaire, qui reste à la charge de la Région. Depuis, l'on compte le déploiement de bornes de recharge pour les véhicules électriques, piloté par un schéma directeur d'implantation ou encore l'élaboration d'un schéma directeur cyclable, auquel ont été associés les acteurs du territoire, pour organiser la liaison entre les communes.

Les crédits des agences de l'État sont fondamentaux pour les acteurs du développement local. Ils leur permettent de « prendre plus de risques », de s'engager sur des actions d'ampleur et innovantes. Ainsi, l'équipement du Territoire avec 42 véhicules en autopartage n'aurait pas été possible à cette échelle sans aide, d'autant moins que deux à trois ans sont nécessaires pour avoir le recul suffisant pour dresser un premier bilan de l'opération. Il en va de même avec le déploiement du transport solidaire.

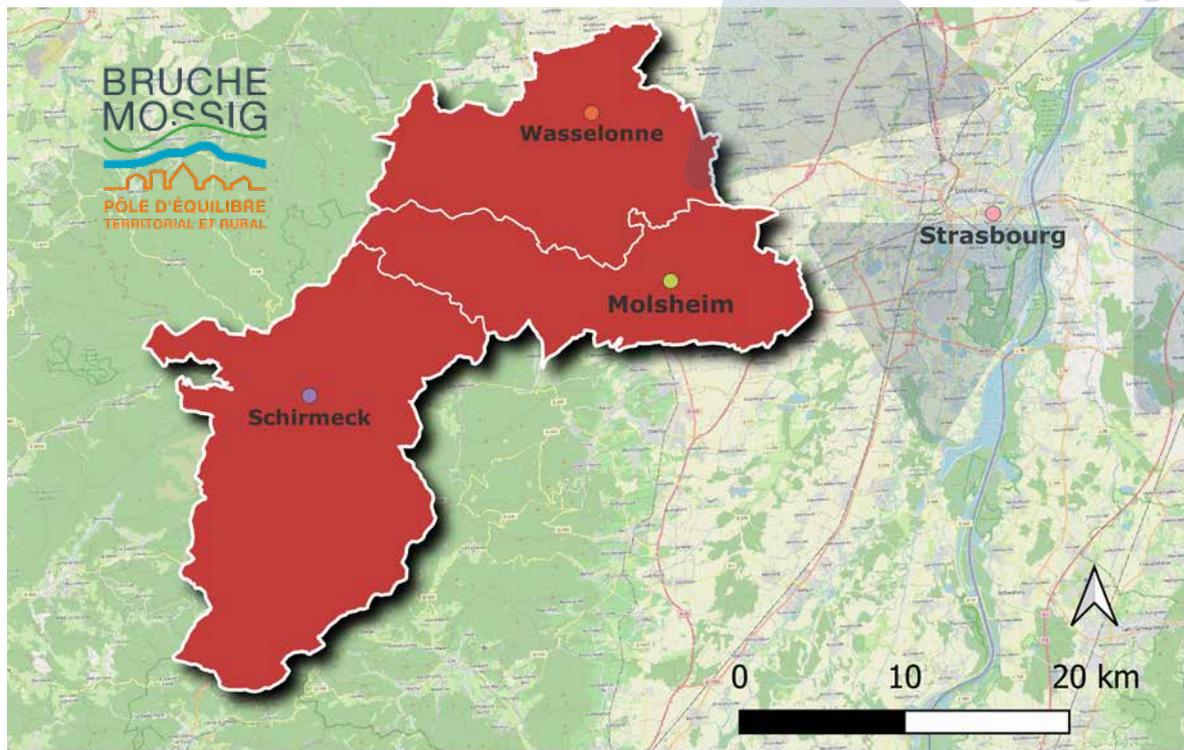
Le PETR s'est organisé en AOM à l'issue d'un important travail ayant nécessité l'intervention de trois bureaux d'études, l'un juridique, l'autre technique et un troisième travaillant sur la mobilisation des organisations et des acteurs. Aujourd'hui, 2,5 équivalents temps plein travaillent sur cette question au sein de la structure.

L'AOM fonctionne avec une commission mobilité au sein du PETR, composée d'élus des intercommunalités, chacune d'entre-elles jouissant de la même représentativité, sans égard pour sa taille. Il est doublé d'un COPIL accueillant, lui, les institutionnels, le Conseil général (notamment pour les questions de transport solidaire), les financeurs et les usagers des services, l'inclusion de ces derniers constituant une volonté forte. Plusieurs dispositifs sont déployés à cet effet ; rencontres avec les acteurs (professionnels, associations, habitants), sensibilisation lors des fêtes associatives, des événements populaires et sur les marchés. La présence de cette multitude d'acteurs montre bien la transversalité des problématiques de mobilité, liées à la cohésion du territoire, à l'emploi ou à l'accès aux soins.

Seule ombre au bilan de la prise de compétence, la communication n'est aujourd'hui pas encore suffisamment calibrée pour que l'ensemble de solutions proposées soit connu. Ainsi, la ligne d'information de l'Agence mobilité locale reçoit avant tout des questions concernant l'existence d'une solution. À terme, le PETR espère atteindre un niveau de connaissance plus satisfaisant, afin de répondre au mieux aux besoins et aux urgences, sociales, économiques et climatiques. À ce sujet, il apparaît que les effets de l'actuelle crise économique et la tension sur les carburants ont bénéficié aux solutions proposées par le Pays, l'autopartage ayant par exemple enregistré une augmentation de 30% de son usage, de même que le covoiturage. Un exemple de résilience territoriale.

À savoir si cette prise de compétence aux résultats très positifs est reproductible sur d'autres territoires, la réponse du Directeur est affirmative, bien qu'il faille prendre en considération les conditions spécifiques du Pays du Lunévillois. D'après lui, il s'agit avant tout d'une question de volonté politique, de prendre en main collectivement les questions de mobilité, afin d'apporter des solutions à chaque commune et intercommunalité du territoire. Très rural, le Pays se prête particulièrement bien à cette mutualisation. Un territoire avec de fortes polarités intercommunales se confronterait peut-être à d'autres contraintes. L'équilibre entre les acteurs représente en effet un élément facilitateur du dialogue et de l'élaboration de réponses communes aux problématiques de mobilité.

Le Pays de Bruche-Mossig et l'élaboration de la stratégie mobilité



Territoire jeune, le PÉTR du Pays de Bruche-Mossig a mené un intense travail de diagnostic en vue de l'élaboration de sa stratégie mobilité. Celle-ci est fortement liée aux documents stratégiques du Pays, qu'il s'agisse du projet de territoire ou de documents réglementaires et de planification comme le PCAET ou le SCoT.

Le Pays de Bruche-Mossig et l'élaboration de la stratégie mobilité

Chacune des trois communautés de communes composant le PÉTR est Autorité organisatrice de la mobilité sur son périmètre, ce choix résultant d'une volonté régionale. En les accompagnant, le PÉTR joue toutefois un rôle important dans la mise en œuvre de cette compétence.

Sur le territoire, les actions en matière de transport sont portées par la région, le département, les intercommunalités et le PÉTR. Ce dernier agit notamment sur le covoiturage. Le bureau de son comité syndical représente un espace d'échange privilégié entre les acteurs des mobilités, où se réalisent les négociations et se prennent les décisions en la matière. Ainsi, le PÉTR joue un rôle d'ensemblier sur ce sujet.

Les intercommunalités sont présentes aux COPIL et COTECH mobilité et la réunion de leurs DGS constitue l'espace de décision technique. C'est l'occasion d'expliquer, d'échanger et de porter les sujets auprès des EPCI. L'accent est aussi mis sur la concertation avec les parties prenantes et les communes sont représentées lors des webinaires qui en traitent. Cette dynamique se retrouve dans le pilotage du Plan climat, qui porte l'ambition de passer d'une perspective « transport » à une approche « mobilité », plus transversale et incluant toutes les parties prenantes.

L'élaboration de la stratégie

La thématique mobilité se retrouve dans les documents structurants de ce Territoire de projet de création récente – l'arrêté préfectoral portant création du PÉTR a été pris le 23 juillet 2019 – dont le projet de territoire est en cours d'élaboration. Il s'appuie notamment sur le SCoT et le PCAET, qui prennent en compte les enjeux de mobilité.

Pour définir la stratégie en matière de mobilité, un diagnostic concernant l'ensemble des modes de transport a été réalisé. Antoine MONTENON, référent des questions de mobilité, parle d'une «remise à plat des connaissances sur le territoire». Il s'agit d'une démarche nécessaire pour définir la stratégie et l'action du PETR et des EPCI et ne pas se laisser orienter par des représentations non étayées du territoire.

Le PETR Bruche-Mossig est structuré par une ligne de TER qui le relie à Strasbourg, Sélestat, Schirmeck, et par un BHNS qui le reliera à Strasbourg depuis Wasselonne. Toutefois, l'automobile reste le transport maître sur ce territoire très rural. Il représente 70% des déplacements, dont 78% d'autosolisme. Le covoiturage plafonne, lui, à 1% des trajets.

Bien que le diagnostic montre deux principales zones d'emploi – la commune de Molsheim, la plus peuplée du territoire, et la métropole strasbourgeoise – il met aussi en lumière l'attractivité des villes centres du territoire, comparativement à celles qui se situent hors du PETR, à rebours des représentations communes. Si les déplacements domicile/travail représentent au maximum 30% des trajets, leur attractivité est également liée à la présence de services et de loisirs.

Ce diagnostic constitue non seulement une base de connaissances actuelle sur le territoire, mais s'attache également à projeter ses évolutions à l'horizon 2050, afin d'orienter les stratégies du PETR et des AOM sur ce pas de temps.

Les grands enjeux identifiés sont :

- L'amélioration du transport ferroviaire, en assurant la continuité du service et sa lisibilité au-delà du sillon Strasbourg-Molsheim
- L'articulation entre le BHNS et les autres modes de transport, ainsi que la fréquence de passage en soirée, afin de s'adapter à certains usages, notamment de loisir
- La sécurité et la signalétique des voies cyclables
- Le rabattement vers les arrêts de bus et les gares, l'autosolisme étant accentué par les difficultés d'accès à ces équipements
- L'accès aux zones d'emploi

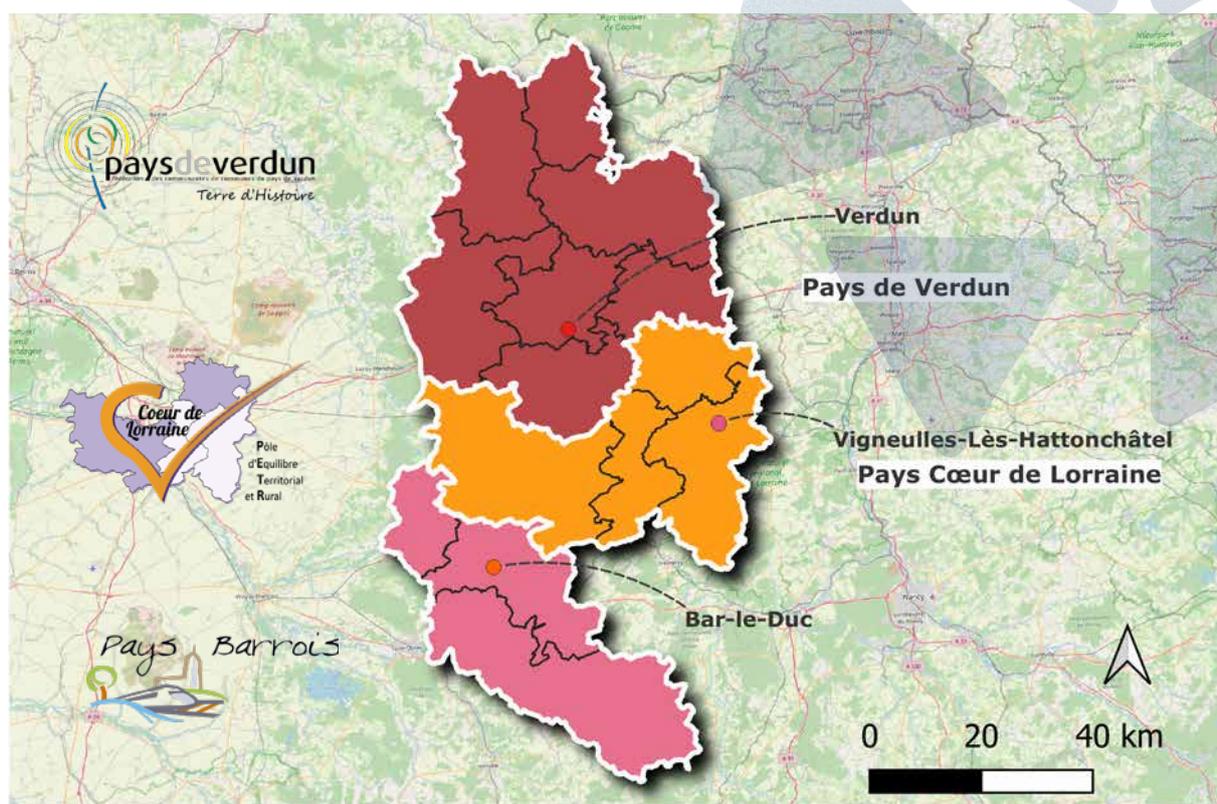
Un plan d'action, dont sont acteurs le PETR, les EPCI, la région et le département, a été élaboré sur ce diagnostic. Chaque point présente les enjeux de l'action, ses acteurs et son coût.

L'action du PETR porte notamment sur le covoiturage courte distance, afin d'en démocratiser et d'en valoriser l'usage. Il s'agit de travailler avec les entreprises du territoire pour favoriser les trajets domicile-travail, et avec les collectivités sur les trajets domicile-services. La communication sur les bonnes pratiques est au cœur de l'action et le système de covoiturage est commun aux trois EPCI. Pour mener cette mission, le PETR a reçu une délégation partielle de la compétence. De multiples fonds ont été mobilisés sur cette action ; les subventions de France Mobilité, ainsi que des fonds départementaux pour l'étude. La concertation des parties prenantes d'une telle action est nécessaire. En ce sens, le PETR travaille avec les petites entreprises, les associations du territoire et les habitants.

En définitive, le PETR est perçu comme un facilitateur et un foyer d'expertise. En réunissant les différents acteurs du territoire agissant sur cette thématique et celles qui lui sont connexes, il réduit le nombre d'interlocuteurs, pour les autorités régionales par exemple. Les acteurs de l'emploi repèrent également le PETR comme un interlocuteur privilégié et apporteur de solutions.

L'expérience du Pays de Bruche-Mossig illustre les fondamentaux de la mise en œuvre de la compétence mobilité, qu'elle soit exercée directement par le PETR ou par ses membres. Il s'agit d'une part de produire une connaissance précise du territoire, au-delà des représentations communes. Dans ce but, l'étude diagnostique met à plat les données sur le territoire et permet d'en forger une représentation étayée, sur laquelle bâtir une stratégie répondant à des enjeux concrets. D'autre part, une multitude d'acteurs agissent dans le domaine de la mobilité. Les coordonner et répondre aux multiples besoins exprimés – interconnexion des bassins de vie/d'emploi, accès aux services et aux loisirs, etc. – requiert des espaces de concertation, de discussion et de pilotage commun. L'échelle Pays s'avère particulièrement pertinente dans ce domaine, à l'interface entre les échelons politico-administratifs et leurs acteurs.

Coopérer pour la mobilité en Meuse - les Pays Barrois, Cœur de Lorraine et de Verdun



Le PÉTR, structure souple du développement local, s'adapte à son territoire en s'appuyant sur les forces qui le composent. En Meuse, les trois PÉTR (Pays Barrois, Pays Cœur de Lorraine et Pays de Verdun) regroupent environ 165.000 habitants, répartis sur 14 EPCI. La situation géographique de ces PÉTR a plusieurs avantages, comme la frontière belge et luxembourgeoise, mais aussi la gare TGV qui relie Paris Gare de l'Est.

La voiture est majoritaire sur le territoire, avec un fort taux d'autosolisme. En réponse à cette situation, le PÉTR du Pays Barrois s'était engagé dans une plateforme de covoiturage avec Mobicoop depuis 2010 mais, par manque de communication, la solution n'a pas été plébiscitée par les habitants.

Un document de planification sous forme de schéma mobilité sur le Pays Barrois a été élaboré de 2016 à 2018. Concernant Cœur de Lorraine le diagnostic mobilité a été réalisé en 2018, alors que le Pays de Verdun n'a pas de schéma directeur. Il est important de noter que les PÉTR ne disposent pas de la compétence AOM. 12 EPCI l'ont alors que deux ne l'ont pas.

Concrétisation de la coopération

Un poste a été créé afin de faire travailler en synergie les trois PÉTR. Comme l'indique Julien DIDRY, Vice-Président du Conseil général et Président du PÉTR du Pays de Verdun, les trois PÉTR ont tout à gagner à travailler ensemble et compter sur les forces et initiatives de chacun, comme la stratégie numérique du Pays de Verdun. Le développement local passe aussi par la rénovation de l'habitat et un travail sur l'image du territoire, pour contrecarrer la représentation de territoire délaissé, ou encore la mobilité.

L'écueil serait de travailler en silo. Le PÉTR travaille à l'échelle d'un bassin de vie, et les questions de mobilité doivent se traiter à cet échelon. En réunissant les trois PÉTR, le bassin de vie est encore davantage élargi afin de prendre en compte les besoins de tous les habitants. De plus, mutualiser les moyens permet des effets levier plus importants, notamment financiers. Cela a permis de recruter un ETP qui travaille à la coordination des trois PÉTR.

En proposant un réseau dans lequel se retrouveront toutes les solutions de mobilité des trois PETR – nommé Roul'en'Meuse, cette coopération territoriale crée sa propre marque et se distingue. La marque facilite la communication auprès des habitants et son appropriation. Choisir sa propre plateforme de covoiturage permet de réaliser des économies et de s'appuyer sur les atouts des PETR : leur connaissance fine du territoire et leur capacité de communication.

La gouvernance de cette coopération s'illustre dans plusieurs réunions d'instance comme les Copil Inter PETR, les comités techniques PETR qui ont lieu tous les 15 jours. Le comité de pilotage réunit les Présidents et Vice-Présidents en charge de la mobilité. De plus, un comité de pilotage élargi réunit le département, la région, les EPCI, l'ADEME, etc.

Le financement du poste faisant la jonction entre les PETR est assuré par le FEADER, alors que la plateforme Roul'en'Meuse bénéficie d'un financement en étant lauréat de l'appel à manifestation d'intérêt TENMOD 2022.

Cette coopération est le fruit d'une volonté politique commune qui n'a pas attendu la loi pour s'instituer. L'ingénierie afin de porter ce projet inter-PETR a été l'une des difficultés, mais le recrutement d'une personne dédiée au suivi du projet a permis d'opérationnaliser.

D'autres sujets de coopération interterritoriale ?

Puisque le sujet de la mobilité a permis de mobiliser les acteurs autour de cette coopération des trois PETR, il est intéressant de se demander comment d'autres sujets pourraient faire l'objet de coopérations futures. Elles pourraient effectivement se réaliser sur d'autres sujets qui nécessitent un temps long, de la réflexion et un aspect transversal à l'image de la rénovation énergétique par exemple.

Même si le PETR dans le paysage institutionnel a un avenir toujours incertain, son rôle de coordination, de prospection et de mise en relation des acteurs est un atout majeur, à l'image de cette coopération interterritoriale. Les relations avec les EPCI étant bonnes, les PETR peuvent accompagner et porter les sujets comme la mobilité pour le compte des communautés membres. Le PETR se distingue par sa vision et son poids. En étant trois PETR, la coopération a plus de poids vis-à-vis des institutions.

Covoiturer en Déodatie pour répondre aux enjeux économiques, sociaux et environnementaux de la mobilité



La mobilité est un enjeu majeur en territoire rural et péri-urbain. La dépendance à la voiture est un poids considérable sur le budget des ménages (entretien, énergie, véhicule). C'est pourquoi différentes solutions alternatives à la voiture se développent, dont notamment le covoiturage du quotidien. Covoiturer pourrait relever du bon sens, puisqu'il permet de faire que le véhicule individuel devienne un transport collectif.

Pour développer le covoiturage, les territoires peuvent faire appel à des prestataires qui sont experts dans le covoiturage du quotidien. Plusieurs opérateurs existent et proposent des solutions de lignes de covoiturage, adaptées aux territoires. Elles mettent en relation conducteur et passager par le biais d'une application disponible sur smartphone. Les transferts d'argent sont faits via l'application.

Depuis la loi d'orientation et des mobilités (LOM) de 2019, le législateur a souhaité lutter contre les zones blanches de mobilité. Pour cela, il a souhaité décentraliser l'autorité de gestion de la mobilité aux communautés de communes. La compétence était historiquement liée à la région jusqu'ici. Ce faisant, les CC avaient un an pour se décider à prendre ou non la compétence.

Une fois la compétence obtenue, les CC peuvent décider de déléguer cette compétence à un échelon supra, le PETR. Ainsi, dans ce rôle d'accompagnateur, le PETR peut sensibiliser et accompagner les EPCI membres vers cette prise de compétence mobilité. Ici le PETR de la Déodatie travaille avec la Communauté d'Agglomération de Saint-Dié-des-Vosges dans un programme de covoiturage CEE AcoTE.

Les programmes CEE et le partenariat public/privé

Les programmes CEE pour Certificat d'Économie d'Énergie sont des dispositifs accessibles aux particuliers, entreprises et collectivités. Ils représentent un levier afin de financer des actions visant la réduction de consommation énergétique et émissions de gaz à effet de serre. Les CEE peuvent concerner la rénovation des bâtiments, le changement de source de chaleur, mais aussi des programmes de sensibilisation à l'image du programme AcoTE.

Le programme AcoTE pour Acteurs et Collectivités engagés pour l'écomobilité vise à sensibiliser 25.000 élus et décideurs publics aux vertus du covoiturage et coconstruire 100 lignes de covoiturage entre 2019 et 2023. Porté par un consortium d'acteurs ANPP Association nationale des PETR/Pays, CertiNergy & Solutions filiale d'ENGIE spécialisée dans les CEE et LaRoueVerte opérateur de covoiturage du quotidien. Le programme offre différents outils comme un site web, un réseau d'acteurs, des webinaires sur le sujet des mobilités, mais aussi des retours d'expériences.

Le CEE est intéressant pour les collectivités à plus d'un titre. En effet, ils permettent une première année de programme CEE sans aucun reste à charge. Cela comprend la sensibilisation des élus, et la première phase de co-construction des lignes de covoiturage. A la suite de la première année, les collectivités ont à leur charge un reste. Ce reste à charge est progressif et permet aux collectivités de trouver un modèle économique aux lignes.

Un partenariat public/privé comme celui du CEE AcoTE c'est bénéficier pour la collectivité d'un accompagnement par des experts, bénéficier de retours d'expériences d'autres collectivités, et bénéficier de fonds qui permettent l'innovation comme les lignes de covoiturage.

L'exemple de la Déodatie

Le territoire du Pays de la Déodatie se situe dans la région Grand-Est dans le département des Vosges. Il est composé de 119 communes regroupées en trois intercommunalités à savoir : la Communauté d'Agglomération de Saint-Dié-des-Vosges (CASDDV), la Communauté de Communes Bruyères Vallons des Vosges (CCB2V), et la Communauté de Communes Gérardmer Hautes Vosges.

Ce territoire essentiellement rural regroupe plus de 105.000 habitants sur 1400km² de superficie. La mobilité s'y effectue très majoritairement en voiture et le plus souvent seul dans son véhicule. Pour lutter contre ce phénomène, 3 lignes de covoiturage avec le programme AcoTE sont expérimentées. Ces 3 lignes ont été identifiées à la suite de la co-construction avec les habitants.

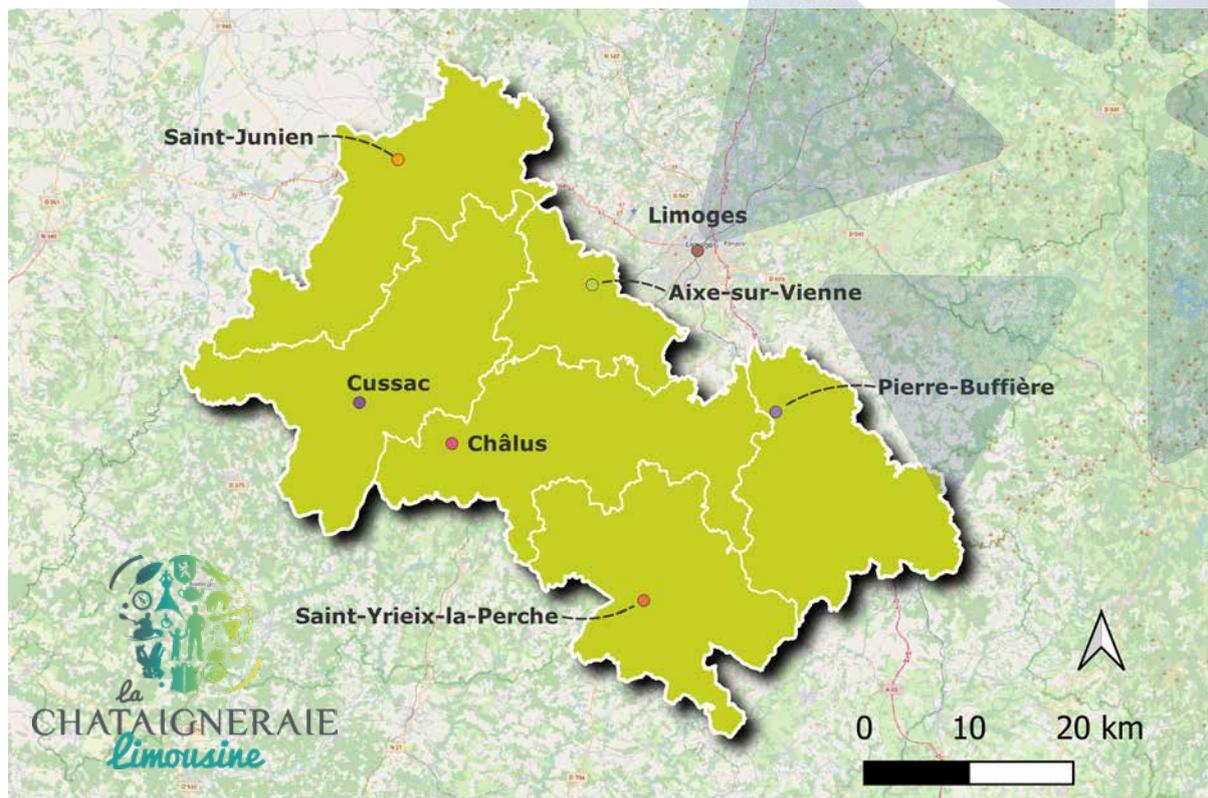
En termes de flux de voyageurs, il y a 300 navetteurs du quotidien sur chaque axe identifiés. Le partenariat avec le PETR pour la CA de Saint-Dié-des-Vosges (territoire sur lequel sont expérimentées les lignes) a permis de mobiliser les élus du bassin de vie notamment dans la phase de sensibilisation.

La réception par les habitants

À l'image de Isabelle et Rosa, [utilisatrices des lignes Ilicov>>](#), les lignes de covoiturage sont bien accueillies par les habitants, car elles ont de nombreux avantages. Elles permettent de faire des économies sur le carburant, diminuer leurs émissions de gaz à effet de serre et enfin et surtout créer du lien social.

Ces deux utilisatrices se sont rencontrées en covoiturant et depuis ont sympathisé. Ce service permet aux habitants de «joindre l'utile à l'agréable» et leur permet de faire partie d'un programme innovant. Le trajet d'un quart d'heure des deux utilisatrices est devenu une habitude. C'est une solution de mobilité à part entière qui a vu le jour grâce aux lignes de covoiturage. Pour les personnes se déplaçant quotidiennement sur les tracés des lignes, les frais sont moindres et ils ne sont plus obligés d'avoir recours à leur voiture.

La transversalité emploi-mobilité en Chataigneraie limousine



La thématique mobilité anime depuis les années 1990 et sa création l'action de la Fédération Chataigneraie limousine. Et, dès alors, elle est fortement liée aux questions d'emploi sur le territoire. En effet, les problématiques en la matière sont identifiées dans le cadre de chantiers d'insertion par l'activité économique. Les bénéficiaires de ces initiatives rencontrent des difficultés de déplacement. À l'éloignement de l'emploi s'ajoute la distance physique des lieux de mission. Pour y remédier, des scooters sont déployés. Aujourd'hui, des vélos et des voitures sont également mis à disposition des publics en insertion.

Depuis sa création, la Fédération a vu ses missions s'étendre. Elle porte aujourd'hui une étude mobilité pour le compte des quatre EPCI qui forment la composante, de même qu'elle a réalisé le diagnostic mobilité qui sert à la stratégie et à l'action des acteurs des mobilités sur le territoire. À ce titre, la Fédération est partie prenante du contrat opérationnel du bassin de mobilité.

Madame Sylvie TUYERAS Vice-Présidente du Département de la Haute-Vienne rappelle la spécificité du sujet de la mobilité en milieu rural. Aux difficultés structurelles, comme le manque d'infrastructures, s'ajoutent des freins multiples. La garde d'enfants et le travail domestique, dont se chargent en majorité les femmes, contribuent à complexifier les situations de non-mobilité forcée. Des craintes interviennent aussi. Se projeter hors de son espace connu, quotidien, la méfiance dans le fait de covoiturer avec des inconnus, la connaissance du territoire... Une approche multidimensionnelle révèle des blocages sur lesquels il est nécessaire de travailler pour permettre à chacun d'accéder au territoire et de s'y mouvoir le plus aisément possible.

La plateforme de mobilité de la Haute-Vienne : MOBILIM 87

S'est ainsi que le sujet de la mobilité solidaire s'est imposé sur le territoire, dès les années 1990. Quatre structures œuvrent alors sur le Département, dont une auto-école solidaire, une vélo-école et un atelier solidaire. Ces initiatives intègrent aujourd'hui la plateforme mobilité solidaire, dont les dispositifs sont pensés afin de soulever les freins et être apporteurs de solutions aux habitants.

La configuration spécifique de cette plateforme, qui allie différents acteurs du territoire comme le Département, les autres associations membres, Limoges Métropole, Pôle Emploi, le fonds social européen (FSE) montre que la coopération territoriale est primordiale et permet de penser des projets à l'échelle du bassin de vie.

La plateforme permet à des personnes en situation de précarité d'accéder à une formation, un stage ou un emploi. Le travail se fait à l'échelle Départementale, tandis que le COPIL réunit les parties prenantes déjà mentionnées. Le Département de la Haute-Vienne étant chef de file de l'insertion socioprofessionnelle, notamment via le financement du Revenu de Solidarité Active, finance directement les quatre associations qui constituent la Plateforme. En 2022, le Département a investi plus de 80.000€ sur ses fonds propres, et a attribué, en tant qu'organisme intermédiaire gestionnaire d'une subvention globale du fonds social européen, une enveloppe de FSE React-EU de 412.000€ aux membres de la plateforme.

L'échelle d'action de la plateforme MOBILIM 87 s'étend sur tout le territoire départemental. La coopération entre les différents partenaires du projet permet de s'appuyer sur les forces de chacun à l'image du PETR qui a une expertise et une connaissance fine de son territoire d'intervention.

Les élus ruraux sont impliqués dans plusieurs des structures membres du Comité de pilotage, ce qui permet d'avoir une définition des besoins au plus proche des demandes citoyennes et d'être en adéquation entre les différents échelons d'intervention : métropole, département, PETR.

Sensibiliser pour faire connaître les dispositifs par les acteurs du territoire

La question de la sensibilisation est primordiale dans cette initiative de plateforme de mobilité solidaire. Aller chercher les bénéficiaires est le premier enjeu. Des plaquettes ont été éditées, des réunions de présentation des services offerts par la plateforme sont organisées régulièrement, des référents de Cap'Emploi peuvent sensibiliser et informer les habitants sur leur possibilité d'accéder à ces services dédiés à la mobilité.

Une campagne centrée sur la mobilité inclusive est prévue pendant une semaine par an, elle permet d'organiser des tables rondes ou des visites de sites d'accueil, d'inviter les élus du territoire à participer et à relayer, mais à sensibiliser aussi les entreprises, et ainsi chercher un public plus large.

En 2021, ce sont 154 bénéficiaires qui ont pu bénéficier de la location d'un scooter, d'une voiture ou d'une voiturette. L'auto-école sociale a également permis d'accompagner 105 bénéficiaires, dont 57 ont réussi le permis B.

Les Territoires de projet, à l'intersection du bassin de mobilité, de vie et d'emploi

Entrer dans la thématique des mobilités, c'est faire le choix de passer d'une approche centrée sur les modes de transport à une approche transversale, incluant les questions d'accès au territoire, à l'emploi, aux soins, aux services, etc. Les mobilités, si elles dépendent et s'effectuent via des infrastructures et en fonction de l'offre de service, sont induites par une multitude de besoins, auxquels il est nécessaire d'adapter les dimensions structurelles. De la même manière, les freins sont multidimensionnels et demandent à prendre en considération des aspects socio-économiques, voire culturels.

Dans la période récente, la dimension écologique des mobilités devient également un sujet central. Quelle offre de services pour réduire le coût carbone des mobilités sur son territoire ? Quelles solutions pour mutualiser les usages, décloisonner les espaces tout en apportant des solutions à l'autosolisme ? La transition écologique questionne l'ensemble de nos usages et pénètre toutes les réflexions sur les mobilités.

Les témoignages recueillis dans cette enquête montrent la manière dont l'échelle Pays s'empare des sujets liés à la mobilité. Si le fait de devenir AOM permet d'actionner des leviers qui transforment un territoire, la coordination des EPCI AOM par le Pays relève d'une même logique. En travaillant à l'échelle supracommunautaire, les Pays se trouvent à l'interface des habitants et des bassins de vie. Ils offrent un espace de dialogue avec l'ensemble des parties prenantes du sujet, mutualisent et renforcent l'ingénierie territoriale.

Des moyens supplémentaires pour les territoires ruraux et faiblement dotés en ingénierie

Pour autant, il est utile de rappeler que, sans financement spécifique pour les territoires ruraux et péri-urbains, la répliquabilité de ces exemples est difficilement envisageable pour tous les territoires. La loi LOM a de nombreuses ambitions mais a peu ou pas prévu de dispositifs favorisant la montée en compétence en matière de mobilité des EPCI peu dotés.

Les situations disparates selon les régions quant à la prise de compétence mobilité illustrent les difficultés d'un acteur majeur et historique de la mobilité, à savoir la région, d'envisager de se délester de la compétence au profit du local. En ce sens, la loi LOM enclenche un mouvement mais sur lequel beaucoup de territoires ont rencontré des difficultés à se positionner.

Pour étendre la prise de compétence mobilité dans les Territoires de projet et assurer son plein exercice, ANPP recommande :

- Lorsque tous les EPCI du PETR ont la compétence mobilité, généraliser la prise de compétence à l'échelle supracommunautaire, ou une coordination par le PETR, afin de mutualiser les actions à cette échelle
- Réaliser un diagnostic mobilité pour établir une connaissance fine des besoins et des usages sur le territoire
- Mobiliser les fonds européens, France Mobilités et des opérateurs en la matière pour expérimenter de nouvelles offres de service. Un accompagnement des Territoires les moins dotés en ingénierie doit leur permettre d'accéder à ces appels à projets
- Travailler la thématique en transversalité avec l'emploi, le logement, la santé, les services, etc. Prévoir la participation des chefs de projet et acteurs de ces domaines au COPIL mobilité
- Porter la revendication du financement de l'ingénierie du développement local et des transitions, sans laquelle les projets ne peuvent voir le jour et les AOM en zone blanche de mobilité ne peuvent se développer
- Envisager un second volet à la loi LOM, qui prenne pour socle de réflexion les situations en ruralités et en zone péri-urbaines afin de se délester d'une vision "urbano-centrée" des problématiques de mobilité

L'Association Nationale des Pôles territoriaux et des Pays (ANPP) représente et fédère les Pays, les Pôles d'équilibre territoriaux et ruraux, les Territoires de projets, les GAL et leurs Conseils de développement, dans une démarche globale, stratégique et prospective. Elle a pour mission de mutualiser les expériences entre ces territoires et d'être le support d'un échange permanent d'informations et de bonnes pratiques entre eux, entre leurs représentants et ceux des collectivités locales, de l'État et des acteurs locaux.

L'Association accompagne ses adhérents dans leur action et porte leurs contributions auprès des pouvoirs publics à partir de la remontée des pratiques de terrain.

ANPP - Territoires de projet

22 rue de JOUBERT – 75009 PARIS

Directeur de publication : Michael RESTIER, Directeur

Analyse réalisée par Jean-Sébastien CAILLEUX & Romain VILLION, Chargés de mission



TERRITOIRES DE PROJET

www.anpp.fr