

M1 APTER

La question de la mobilité en milieu rural et périurbain : Le cas du PETR Pays Portes de Gascogne



Mathilde LOSEGO

2017-2018

Responsable pédagogique :
Laurence Barthe

Maitres de Stage:
Olivier Boucherie & Julie Fleuriault

REMERCIEMENTS

Mes remerciements s'adressent tout d'abord à l'équipe du PETR Pays Portes de Gascogne. A Olivier BOUCHERIE, qui m'a fait confiance pour ce stage et qui a accepté être mon tuteur. A Julie FLEURIAULT qui m'a suivie tout au long de ma mission de stage, je la remercie pour son expérience et sa gentillesse. Aux autres membres de l'équipe technique du PETR pour leur bonne humeur, leurs conseils et leur sympathie, Nicolas MARUSCZAK, Aurélie BEGOU, Gatien TETEVUIDE et Jacqueline MATURI.

Je remercie ensuite Madame Laurence BARTHE, maitre de conférences qui a accepté de m'accompagner sur ce stage et ce mémoire. Je la remercie, pour ses conseils et son aide. Je remercie aussi Mélanie GAMBINO qui a bien voulu être le deuxième jury pour ma future soutenance de mémoire.

Enfin, je remercie mes proches.

Mes parents, Jean-Michel et Béatrice qui ont relu avec attention mon mémoire, dans des délais courts, qui m'ont soutenue dans les moments de doutes et d'anxiétés. Je remercie mon frère, Adrien qui m'a encouragée dans l'écriture de ce mémoire lorsqu'il révisait lui-même ses épreuves de baccalauréat. Je remercie, les autres membres de ma famille. Et particulièrement ma grand-mère qui m'a accueillie chez elle pendant ces trois mois de stage.

Mes amis proches, qui m'ont poussé à faire le meilleur de moi-même et à finir mon mémoire dans les temps impartis. Ils m'ont soutenus eux aussi dans des moments difficiles, plus particulièrement Lisa, Guilaine et Sylvain.

Table des matières

INTRODUCTION :	4
Partie 1 – Les enjeux de la mobilité pour un PETR aux caractéristiques rurales et périurbaines	6
1. Les spécificités de la mobilité en milieu rural et périurbain	6
1.1. Définitions des milieux périurbains et ruraux	6
1.2. Des modes d’habiter spécifiques en territoire peu denses et un rapport aux mobilités différentes des territoires urbains	10
1.3. L’organisation des transports : des autorités et des acteurs multiples	23
2. Des politiques publiques qui intègrent les enjeux de la mobilité en territoire de faible densité	26
2.1. Une prise en compte des enjeux de la mobilité dans les politiques environnementales	26
2.2. Les documents de planification : un levier pour faire évoluer les politiques publiques en matière d’éco-mobilité à l’échelle locale	30
3. L’enjeu de l’éco-mobilité et le rôle des PETR dans les politiques de développement territorial	32
3.1. Une forme de mobilité qui permet la valorisation des ressources locales et contribue à un développement durable des territoires	33
3.2. Le rôle du PETR aujourd’hui dans le développement des territoires	34
CONCLUSION INTERMEDIAIRE	40
Partie 2 - Le Pays Portes de Gascogne, terre de développement local impliqué dans la mobilité de ses habitants	41
1. Un territoire rural propice pour développer l’éco-mobilité	41
1.1. Un territoire vécu	41
1.2. Un territoire habité	50
2. Le projet de territoire du PETR Pays Portes de Gascogne	55
2.1. Des outils techniques et financiers	56
2.2. Un Pays engagé dans la transition écologique et énergétique de son territoire	57
2.3. Un Pays qui coopère avec la métropole Toulousaine	58
3. Développer l’éco-mobilité au Pays Portes de Gascogne	61
3.1. Un territoire engagé dans la mobilité de ses habitants	61
3.2. Le projet <i>Vélos de Pays</i> , un outil pour développer les mobilités actives sur le territoire	63
3.3. Des actions pour consolider l’action du PETR Pays Portes de Gascogne en matière de mobilité	71
3.4. Bilan des actions effectuées pour renforcer le projet autour des questions de mobilité du Pays Portes de Gascogne	81
CONCLUSION :	83
BIBLIOGRAPHIE	84
GLOSSAIRE :	86
ANNEXES :	90

INTRODUCTION :

La mobilité a pris dans notre société contemporaine une place centrale. Depuis le début des années 2000, les déplacements de personnes, de biens et d'informations ont augmenté considérablement. Ce phénomène s'explique par l'amélioration continue des connexions en tout genre, par le développement des moyens de transports et des communications. On parle aujourd'hui d'une société où la mobilité est généralisée.

Une différence existe entre mobilité et transport.

Le transport implique une double notion de transporté et transporteur avec une certaine passivité du transporté, il implique un déplacement d'un point A à un point B.

La notion de mobilité invite à reconnaître le caractère actif de la personne¹. Les transports ne sont finalement que des infrastructures techniques au contraire des déplacements qui font appel à des décisions individuelles.

Nos mouvements virtuels et physiques sont à l'origine des changements de nos modes d'habiter. Cette notion prend en compte à la fois une dimension sociale et spatiale dans son analyse. La mobilité généralisée est un facteur de modernisme des sociétés. Pouvoir accéder à tous types de services, de biens, et participer à la vie sociale dans un temps relativement court est une chance dans une organisation de plus en plus dispersée. Le développement du transport aérien montre bien ce phénomène.

Cependant, la mobilité généralisée implique des coûts à différents niveaux : social, économique, environnemental.

La sur-utilisation de la voiture engendre des nuisances sonores, de l'insécurité, des émissions de gaz à effet de serre et une utilisation d'énergies fossiles importante. Si ces nuisances semblent être plus importantes dans les territoires urbains, les territoires ruraux avec l'utilisation accrue de la voiture voient en la question des mobilités un enjeu de plus en plus important.

Les infrastructures de transport empiètent sur les espaces naturels et agricoles et sont consommatrices en énergie. L'utilisation de la voiture a accentué la périurbanisation et est devenue un des moyens principaux de déplacement dans ces territoires.

La mobilité quotidienne exclusivement autour de la voiture engage des coûts sociaux importants. Elle participe à la précarité énergétique des ménages, qui voient leur budget transport augmenter d'années en années. C'est aujourd'hui, le deuxième poste de dépenses des ménages.

Le consensus pour les ménages les moins favorisés d'habiter loin des centres urbains, qui concentrent les emplois, et d'avoir accès à des logements moins coûteux s'ajuste en parcourant de longues distances pour se rendre à son travail. Cependant l'augmentation du prix du carburant engendre des difficultés de plus en plus grandes pour ces personnes.

Les politiques publiques sont aujourd'hui confrontées à ce paradoxe : d'une part développer les mobilités et s'intégrer dans une société du mouvement en participant à une

¹ Homo Mobilis

meilleure vie sociale pour les individus et d'autre part réduire les mobilités en limitant les coûts sur l'environnement, l'économie et la société.

Depuis, les années 1990 ces enjeux sont pris en compte dans les politiques publiques pour arriver à une mobilité durable.

Les politiques de mobilités ne passent plus uniquement par le développement du transport routier, mais reviennent aux fondamentaux des transports collectifs et des mobilités actives.

Les projets autour d'une mobilité durable se sont dans un premier temps développés en ville. Les espaces ruraux sont longtemps restés à l'écart de cette question se sentant à l'abri dans un cadre de vie naturel et idéal. Cependant, ces questions sont de plus en plus prégnantes en milieu rural du fait en partie de la concentration de populations plus précaires qu'en ville.

Des projets ont alors émergé sur des alternatives à la voiture individuelle, plus économiques et plus écologiques. Dans un premier temps, l'accent était mis sur le développement des transports collectifs (ferroviaire notamment), puis dans un second temps sur l'utilisation partagée de la voiture (covoiturage).

Aujourd'hui, les collectivités locales vont jusqu'à développer les modes de déplacements actifs sur les territoires ruraux et en faire de vrais projets co-construits avec l'ensemble des acteurs concernés pour être de vrais projets de développement local.

Tout au long de ce mémoire, nous répondrons aux questions suivantes : ***Quels sont les enjeux de la mobilité aujourd'hui en milieu rural et périurbain ? Comment agir sur la question de la mobilité en territoire peu dense ?***

Il s'organisera en deux parties. La première partie traitera les enjeux de la mobilité pour un PETR aux caractéristiques rurales et périurbaines. Quelles définitions ? Quels objectifs ? Quelles dynamiques ?

La deuxième partie présentera le territoire du PETR Pays Portes de Gascogne, terre de développement local. Quelle organisation ? Quelles ambitions ? Quelles orientations ? L'accent sera mis sur les projets auxquels j'ai participé : La structuration du projet mobilité et *Vélos de Pays*.

Partie 1 – Les enjeux de la mobilité pour un PETR

aux caractéristiques rurales et périurbaines

Le principal moyen de transport des territoires ruraux et périurbains est la voiture individuelle. Si elle constitue un moyen de transport pratique et adapté aux aménagements des territoires peu denses (*habitats et équipements dispersés*), elle présente également des inconvénients notamment sur le plan environnemental et économique pour les ménages.

Les PETR² sont des structures héritières des Pays symboles du développement local en France. Ils atteignent la taille critique pour développer et accompagner des projets à l'échelle locale. Ils ont les ressources en ingénierie et l'expérience nécessaire pour capter des financements extérieurs. (*Europe, Etat, Région*).

Dans cette partie, nous verrons les spécificités de la mobilité en territoire peu dense. Ensuite nous verrons la place de la mobilité dans les politiques publiques et enfin le rôle des PETR dans le développement local.

1. Les spécificités de la mobilité en milieu rural et périurbain

1.1. Définitions des milieux périurbains et ruraux

Les notions de milieu rural et périurbain sont complexes à définir. Elles peuvent se définir de manière quantitative ou de manière qualitative.

Si pendant longtemps une dichotomie franche entre la ville et la campagne existait et était revendiquée³ (*G. Friedmann rattache cette opposition aux théories marxistes dans les années 1950*), l'utilisation généralisée de la voiture et la globalisation de l'économie lésa partir des années 1960 a bousculé les codes des spécialistes et un tiers lieu, l'espace périurbain, est progressivement apparu. Il traduit l'aspiration d'une partie des français à la propriété d'un logement individuel et d'un jardin à proximité des villes.

L'urbanisation des campagnes (N.Mathieu 1974) met fin à la relation d'opposition franche entre ville et campagne. La pensée scientifique dominante voit une disparition des campagnes et une généralisation du mode de vie urbain, par l'exode rural. Cependant, Nicole Mathieu tient à garder une certaine distinction entre ces deux espaces, elle a mis en avant les discontinuités

² PETR : Pôle d'Equilibre Territorial et Rural

³ George Friedmann en 1951 lors du colloque Villes et campagnes, civilisation urbaine et rurale en France développé une idée d'opposition très franche entre l'espace urbain et rural, jusqu'à une théorie de domination de la campagne sur la ville, en faisant le parallèle avec les théories marxistes.

morphologiques entre ces espaces qui prouvent l'existence de plusieurs types de territoires en France.

Le terme d'espace rural est employé depuis le XIX^{ème} siècle. Il se rattache à la notion de campagne. P. George dans son dictionnaire de la géographie définit la campagne comme s'opposant à la ville. Cependant, la ville n'est pas toujours simple à définir non plus, il n'y a pas de définitions universelles.

En France, ce sont toutes les communes de plus de 2 000 habitants agglomérés. Mais les seuils ne sont pas fixes et dépendent des régions du globe (*200 dans les pays du nord de l'Europe, 50 000 au Japon*).

Robert Chapuis, géographe définit l'espace rural selon trois critères :

- la faible densité de population, d'emplois, d'équipements, de voies de communications, etc.
- la prédominance des espaces naturels, forêt, prairies, pacage, etc. Souvent transformés par l'Homme.
- La place importante de l'activité agricole par les surfaces qu'elle occupe du moins.

Depuis 2010, l'INSEE a établi un nouveau zonage en aires urbaines. Son objectif est « *de décrire l'influence des villes sur l'ensemble du territoire. Ce découpage est fondé sur l'identification de pôles, unités urbaines concentrant au moins 1500 emplois, puis sur la délimitation de leurs aires d'influence en s'appuyant sur les trajets domicile-travail de la population des communes avoisinantes. Cette approche fonctionnelle du territoire permet d'apprécier l'influence des villes au-delà de leurs limites physiques définies par la continuité du bâti.* » Ce nouveau zonage fait ressortir que 95% de la population vit sous l'influence de la ville. Il se rattache à la théorie dominante d'urbanisation généralisée apparue dans les années 1970.

Il ne prend plus en compte le profil rural du territoire français. L'ancien zonage, prenait en compte ; l'espace à dominante rurale qu'il définissait comme « *regroupant l'ensemble des petites unités urbaines et communes rurales n'appartenant pas à l'espace à dominante urbaine (pôles urbains, couronnes périurbaines et communes multipolarisées)* ». Cet espace représentait 70% de l'espace français.

Les années 1970 ont marqué une rupture dans les relations villes-campagnes qui étaient jusque-là dominées par un exode des populations rurales vers la ville et qui contribuait à son accroissement.

Dès cette période, les dynamiques démographiques se sont inversées avec le désir pour les populations urbaines de vivre à la fois à la ville et à la campagne, voire à la campagne.

Les modes de vie qui résultent de cette dynamique amènent à une forte dissociation entre espaces de vie, espaces de travail et espaces de loisirs. Cela a pour conséquence une forte mobilité des populations.

Les pratiques liées à ce changement de paradigme conduisent à une tendance à l'extension urbaine avec une diminution de la densité de population.

L'étalement urbain est la conséquence de l'urbanisation des campagnes. Il est un enjeu important car il crée une faible densité de population et ne correspond pas aux objectifs de développement de la ville durable.

Le Zonage en Aires Urbaines 2010

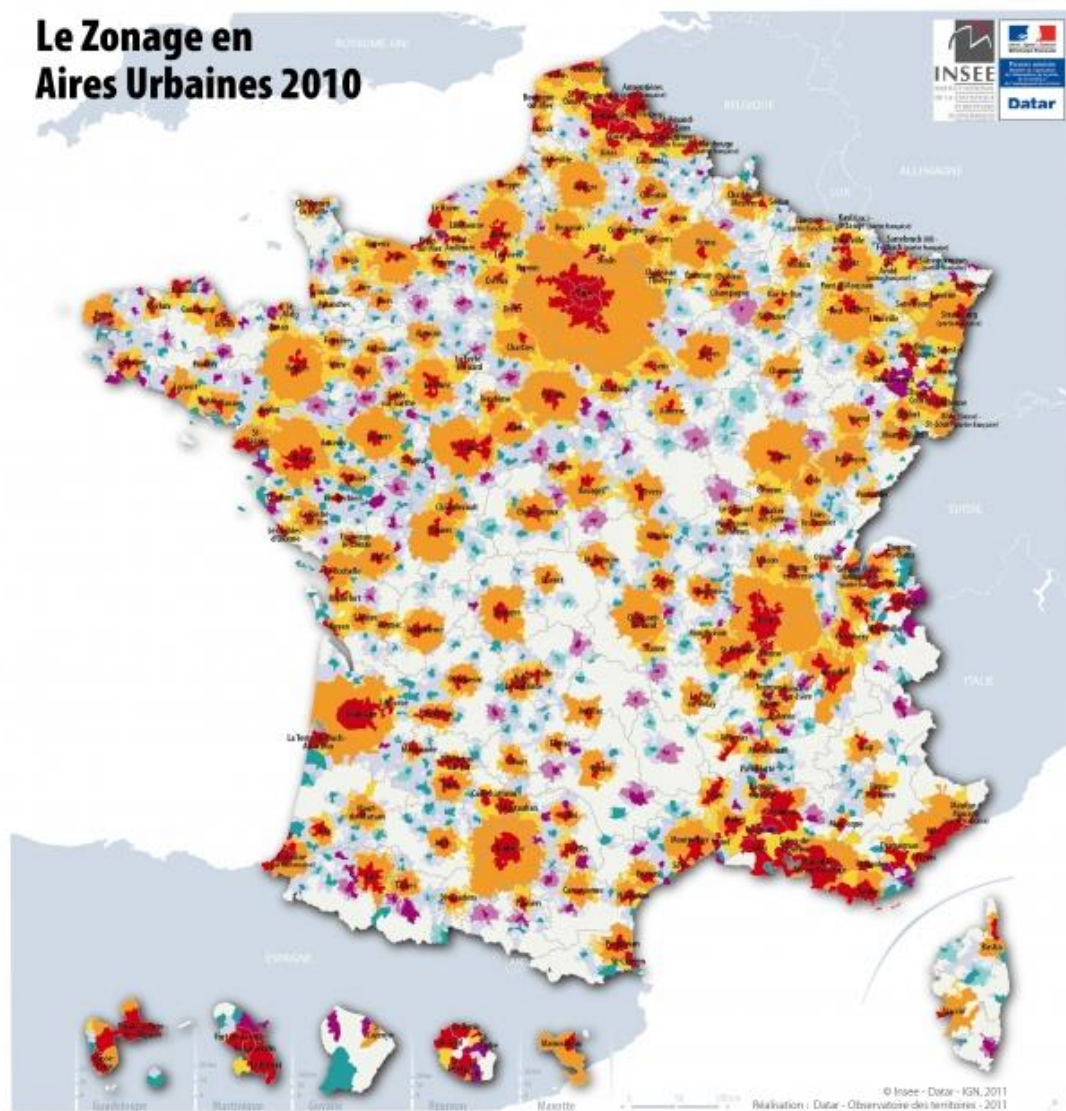


Figure 1 : Zonage en aires urbaines de l'INSEE 2010

Source : INSEE

Le zonage en aires urbaines de l'INSEE, montre bien ce phénomène de périurbanisation. Les pôles dans les couleurs les plus foncées attirent les communes autour qui constituent les couronnes du pôle. C'est ces espaces qu'on appelle périurbains. Plus ils sont attirés par la ville centre plus ils présentent des caractéristiques périurbaines fortes.

Si les espaces réservés aux habitations ont changé depuis les années 1970, les espaces de travail sont restés pour la plupart au sein des grandes agglomérations. Ceci a pour conséquence l'augmentation des distances entre le domicile et le travail. Toutefois même si les centres urbains recensent une grande majorité des emplois, les campagnes n'en sont pas dépourvues. Elles concentrent un nombre plus important d'activités industrielles, et de services. Ceci permet aux espaces ruraux de ne pas être entièrement dépendants des pôles urbains.



Figure 2 : Tâche urbanisée de la commune de l'Isle-Jourdain (32) en 1954 et en 2016.
Source : géoportail.gouv.fr

La figure ci-dessus représente la tâche urbanisée de la ville de l'Isle-Jourdain dans le Gers en 1954 puis en 2016.

La commune de L'Isle-Jourdain se situe à trente-cinq kilomètres du pôle aéronautique de Toulouse-Blagnac (*Airbus et ses sous-traitants*), le pôle d'emploi le plus important de la Région Occitanie. La commune de L'Isle-Jourdain est représentative du phénomène d'urbanisation en lien avec la périurbanisation. Elle a connu une augmentation significative de sa population puisqu'elle était peuplée de 3 447 en 1954 et de 8 568 en 2015, soit une augmentation de près de 60%.

En 2014, l'habitat individuel et collectif occupe 4% du territoire national ce qui représente 2,4 millions d'hectares. Depuis vingt ans, cette surface a augmenté cinq fois plus vite que la population. Un des facteurs principaux est l'augmentation de l'habitat individuel et principalement dans les zones périurbaines et rurales.

La consommation d'espace résidentiel augmente en même temps que l'augmentation du niveau de vie de la population.

L'accroissement des mobilités de population dues à l'étalement urbain constitue un enjeu fort pour les territoires ruraux et périurbains. Cette nouvelle forme d'habitat, organisée autour de la voiture individuelle, engendre une dépendance à celle-ci de la part des populations habitantes de ces territoires.

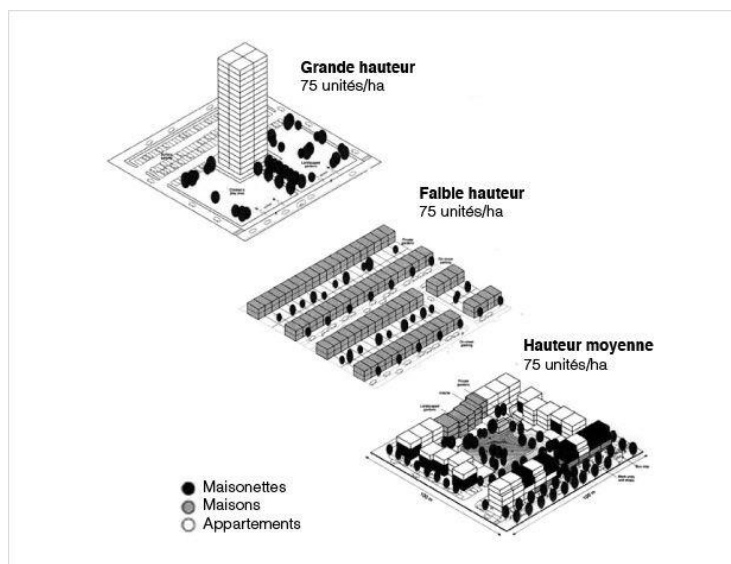


Figure 3 : Modulations morphologiques de la densité
Source : demain la ville

1.2. Des modes d'habiter spécifiques en territoire peu denses et un rapport aux mobilités différentes des territoires urbains

1.2.1. Une dépendance à la voiture

Dans les espaces peu denses, les déplacements pour accéder aux équipements ou aux services peuvent être plus longs que dans les zones urbaines, par manque d'infrastructures sur place, et sont réalisés majoritairement en voiture.

Les motifs de mobilité des français concernent principalement : *le travail (ou formation), les loisirs, la vie familiale, les achats, les soins et les vacances*⁴.

Les équipements associés à ces motifs de mobilités sont concentrés, souvent dans les zones les plus urbaines. L'organisation dispersée et le manque d'infrastructures de transports amène les habitants à prendre la voiture pour s'y rendre.

L'INSEE a étudié le rapport entre la densité des espaces et le temps d'accès routier aux services et aux équipements.

Il est ressorti que les équipements dans les territoires les moins denses sont moins facilement accessibles que dans les territoires les plus denses.

Il définit un équipement comme étant : « *un lieu d'achat de produits ou de consommation de services. Les sept gammes d'équipements (services aux particuliers, commerces, enseignements, santé, médico-social et social, transports, sports, loisirs et culture, tourisme) se répartissent en trois gammes :*

- *La gamme de proximité (27 équipements)*

⁴ ENT2008 ; ETC 1994. (2010). *Définitions et concepts de la mobilité régulière et locale*

- La gamme intermédiaire (36 équipements)
- La gamme supérieure (47 équipements) »

La Base Permanente des Equipements (BPE) a été modifiée en 2016, elle compte aujourd'hui 110 équipements.

Faible densité d'équipement en zone périurbaine en Bourgogne comme en France						
	Bourgogne					
	Gamme de proximité		Gamme intermédiaire		Gamme supérieure	
	accès (1)	densité (2)	accès (1)	densité (2)	accès (1)	densité (2)
Pôles urbains	0	175	2	67	10	29
Couronnes périurbaines (mono et multipolarisées)	5	161	13	20	29	4
Rural	5	210	13	51	39	11
Ensemble	3	183	9	49	25	16
France métropolitaine						
Pôles urbains	0	187	2	59	8	24
Couronnes périurbaines (mono et multipolarisées)	3	167	11	28	25	5
Rural	4	223	12	52	36	11
Ensemble	2	189	6	51	17	17

Sources : Insee, Recensement de la population 2006 - BPE 2008.
 (1) Accès : temps routier aller-retour moyen estimé en minutes et en heure pleine.
 (2) Densité : nombre d'équipements pour 10 000 habitants.

Figure 4 : Temps d'accessibilité aux équipements des différentes gammes en fonction du type de territoire
 Source : INSEE

Ce tableau reflète bien le rapport entre densité de population et temps d'accès aux services. De plus, les disparités augmentent lorsque l'on monte en gamme. Cependant, ce tableau montre aussi le paradoxe entre la densité d'équipements des territoires et le temps pour y accéder. On pourrait croire que le temps d'accès aux services se corrèle uniquement avec la présence ou non d'équipements dans une zone mais il se trouve que ce sont les territoires périurbains les moins équipés, sans qu'ils en soient les plus éloignés. Cela s'explique par le caractère dispersé de l'habitat en milieu rural qui éloigne les équipements des habitants.

Carte 1 ► Temps de trajet moyen en heure creuse à un panier de services de la gamme intermédiaire (2013)

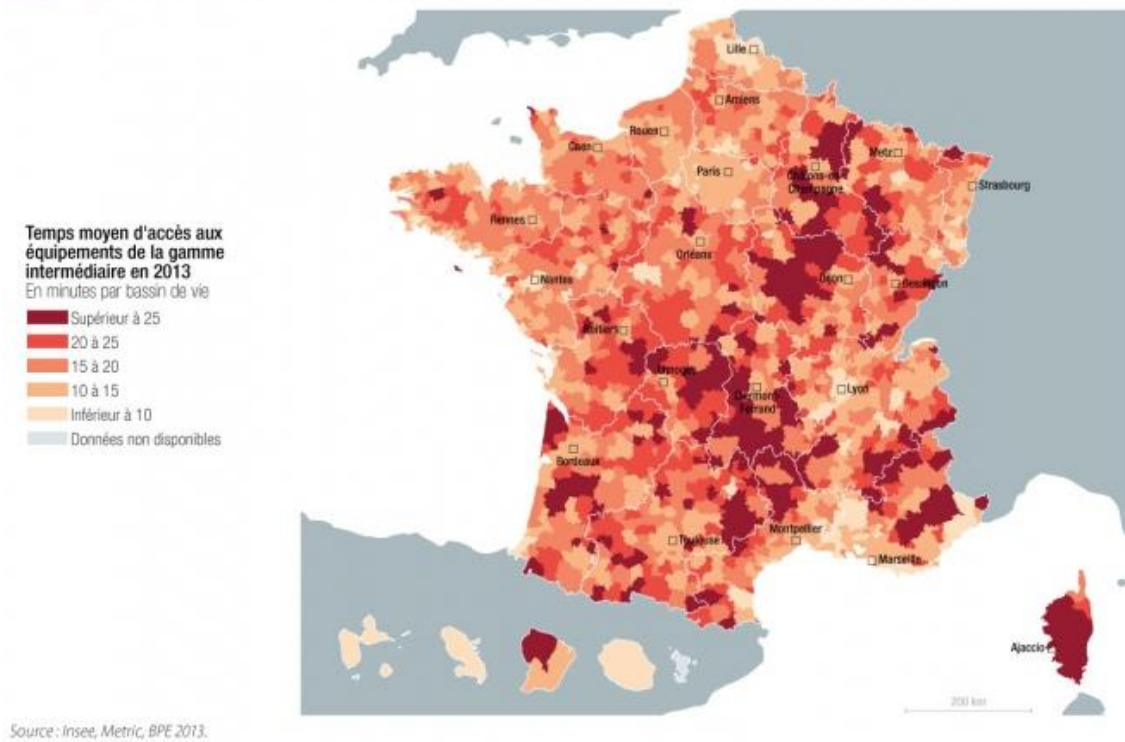
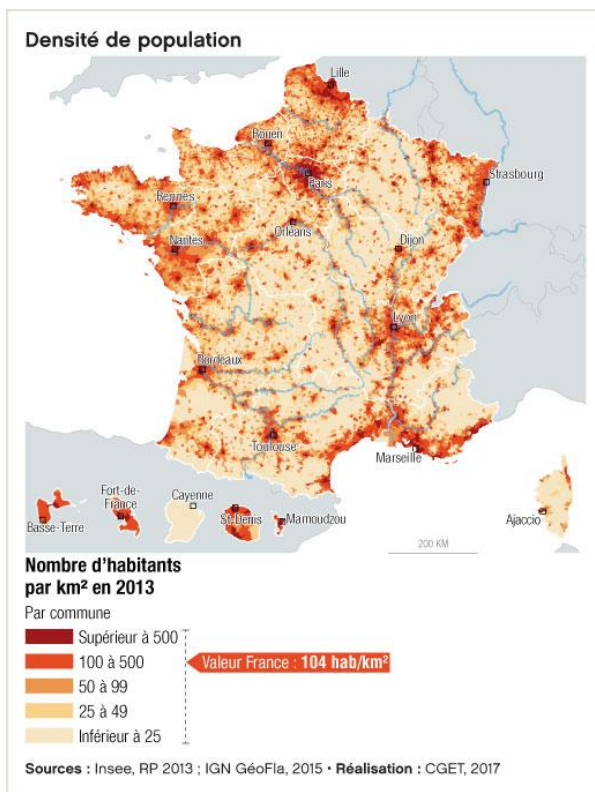


Figure 5 : Temps de trajet moyen à un panier de service de la gamme intermédiaire.
Source : INSEE



Si on met ces deux cartes de la France en parallèle, on constate le lien entre densité et accès aux services. Les territoires les moins denses, notamment au centre de la France. Les territoires autour de Clermont-Ferrand présentent une densité inférieure à 25 hab/km² et accèdent aux services intermédiaires en plus de 25 minutes. En revanche, Les côtes bretonnes, présentent une densité comprise entre 100 et 500 hab/ km² et un temps moyen inférieur à 10 minutes de voiture pour accéder aux services de la gamme intermédiaire.

Les infrastructures et équipements de transports en milieu rural et périurbain sont essentiellement adaptés à l'utilisation de la voiture. Ce mode de transport est considéré comme idéal pour accéder aux aménités dispersées spécifiques de ces territoires.

Les territoires de faible densité concentrent la population la plus motorisée avec un taux de motorisation comparable à celui des Etats-Unis, pays où l'habitat dispersé est le plus important, avec environ 800 véhicules pour 1 000 adultes. De fait, c'est la population qui effectue la majorité des kilomètres parcourus en voiture en France chaque année.

De plus, des études, *notamment celles de JP. Hubert*⁵ montrent que c'est dans les territoires les moins denses que l'âge d'obtention du permis de conduire est le moins élevé. En France, 77% des jeunes entre 18 et 24 ans ont le permis de conduire en zone rurale contre 45% en région parisienne.

Depuis le début des années 1990, un débat est apparu concernant le rapport entre la forme urbaine et la mobilité.

En 1989, P. Newman et J. Kenworthy⁶, à partir d'un échantillon de trente-deux villes dans le monde, montrent que la consommation d'énergie par tête dans les transports est inversement proportionnelle à la densité résidentielle.

Ainsi, ils ont pu établir des types de villes. Les plus représentatifs sont les villes américaines et asiatiques, très peu denses et centralisées pour les premières avec des infrastructures routières très développées. Ceci implique une dépendance à la voiture importante avec un fort taux de motorisation et une part modale de la voiture très élevée.

A l'inverse, les villes asiatiques sont très denses et centralisées, elles ont un système de transport en commun très développé, ce qui laisse moins de place à l'automobile et une plus grande place aux modes de déplacements doux.

Cependant une des principales critiques faite à cette théorie est la non prise en compte des données socio-économiques des ménages dans l'étude (Gordon et Richardson en 1989 et Gomez-Ibanez en 1991). En effet, ils pointent le défaut d'analyse au regard des grandes différences sociales entre les ménages américains et asiatiques.

⁵ CIRILLO C., CORNELIS E., HUBERT J. P., & TOINT P. (2004). Les enquêtes sur les comportements de mobilité, et après?. *Reflets et perspectives de la vie économique*, 43(4), 111-121.

⁶ NEWMAN P., & KENWORTHY J. (1989). *Cities and automobile dependence: An international sourcebook*.

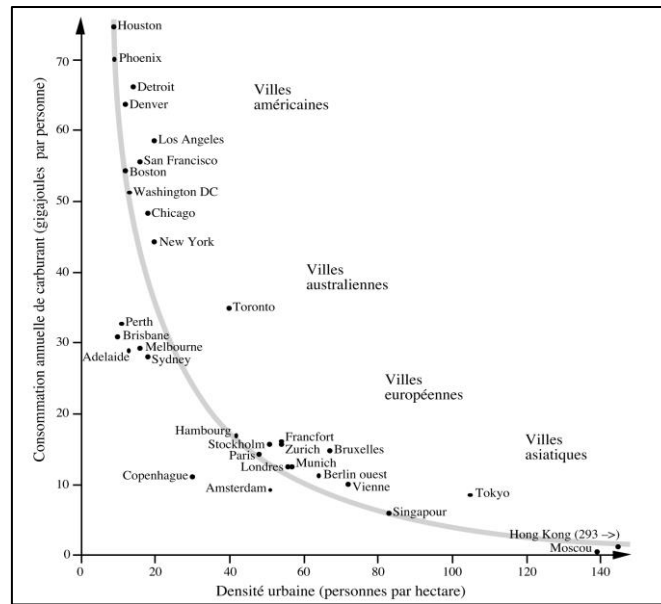


Figure 7 : Modèles type de villes
 Source : *Cities and automobile dependence*

En France, une étude comparative a été réalisée en 2008⁷ sur la base des enquêtes ménages/déplacements de 1997 et 1998 sur les villes de Lille et de Marseille. Les critères retenus sont : un revenu moyen par ménage comparable mais une densité humaine bien différente : 1917 hab/km² à Lille contre 740 hab/km² à Marseille. Pour étudier la mobilité dans ces deux agglomérations, un découpage géographique a été réalisé : un centre et deux couronnes, des territoires les plus denses à ceux les moins denses. De plus, la population est divisée en tercile de revenu par unité de consommation, forte variable explicative des différences de comportement en matière de mobilité.

		Lille		Marseille	
		Dépense mobilité	Part dans les revenus	Dépense mobilité	Part dans les revenus
Centre	tercile 1	1728	0.18	1962	0.18
	tercile 2	2818	0.13	3756	0.16
	tercile 3	5282	0.15	5526	0.15
1ere COURONNE	tercile 1	2311	0.16	2961	0.23
	tercile 2	3982	0.16	4683	0.19
	tercile 3	6666	0.16	8133	0.20
2eme COURONNE	tercile 1	2263	0.14	3143	0.26
	tercile 2	3907	0.15	5492	0.23
	tercile 3	5943	0.15	6912	0.18
Ensemble		4036	0.16	4415	0.19

Source : traitement de l'auteur à partir des EMDs, EBF 2000 et ENT 1994.

Figure 8 : postes des ménages pour leur mobilité totale.
 Source : ENT 1994 (Vanco Florian)

⁷ VANCO F. (2008). *Formes urbaines et coûts de la mobilité urbaine des ménages*. In *Territoires et action publique territoriale: nouvelles ressources pour le développement régional-45e colloque de l'ASRDLF*, ASRDLF.

Cette enquête montre qu'un lien existe entre le secteur de la ville et la part dans les revenus des ménages affectée à la mobilité.

Aussi, la ville de Lille considérée comme dense connaît des différences moins importantes que la ville de Marseille identifiée comme peu dense. En effet, les populations marseillaises les plus aisées habitantes des quartiers les plus proches du centre réservent 15% de leur budget total aux mobilités. C'est 26% pour les populations marseillaises les plus en difficultés et les plus éloignées du centre-ville, soit une différence de 11%.

Les territoires en marge des grandes agglomérations, peu denses, sont organisés autour de la mobilité permise grâce à l'automobile.

L'habitat diffus place les services, les commerces et les emplois plus loin des populations locales. Les propositions modales sont faibles notamment de par cette organisation qui depuis les années 1960 n'a cessé de permettre le développement de la voiture individuelle.

Le développement de ces territoires passe par la considération unique de la voiture comme moyen de transport.

Les ménages n'étant pas équipés en véhicule individuel subissent une pression importante et finissent pour la plupart par s'équiper, sans quoi cela les placerait dans une situation d'exclusion dans une société où le nombre de voitures individuelles ne cesse de s'accroître.

Disposer d'un véhicule est alors indispensable dans ces territoires et avoir un revenu suffisant pour l'entretien et l'utilisation de son véhicule permet de s'affranchir des distances et de profiter des avantages d'un cadre de vie rural.

Globalement, les choix de mobilité se font en fonction de la catégorie socio-économique des ménages.

L'enquête nationale des transports et déplacements de 2008 conclut que les temps de trajets entre milieu urbain (hors Ile de France) et les milieux périurbains-ruraux sont semblables, avec un temps moyen de 50 minutes de trajet. Cependant, c'est la distance les séparant de leur travail qui est plus importante avec une moyenne de 30 kilomètres.

La part allouée aux transports n'a pas beaucoup augmenté dans le budget total des ménages depuis la fin des années 1990. En 2004, en moyenne 15% de leur budget total était affecté aux transports.

En revanche, à l'intérieur de celui-ci, le budget concernant la voiture n'a cessé d'augmenter représentant aujourd'hui 83% du budget transport des ménages.

Selon l'Enquête nationale des transports et déplacements de 2008, la part des individus disposant d'une ligne de transport collectif à moins d'un kilomètre en milieu rural se situe entre 9% et 16%.

De plus, les rares lignes de transports en commun présentes sur le territoire ne sont souvent pas adaptées aux modes de vie des habitants et sont utilisées principalement par les élèves scolarisés. Ils représentent moins de 6% des déplacements quotidiens. Cependant, les politiques en faveur du développement du ferroviaire de la part des Régions ont eu un réel impact sur leur fréquentation, la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer estime à plus de 40% l'augmentation du trafic TER de 2002 à 2009. Lors des états généraux

du rail et de l'intermodalité en 2015 en Région Occitanie, on rapporte qu'entre 2002 et 2015, les politiques régionales en faveur du ferroviaire ont fait augmenter de 60% la fréquentation des TER. Les territoires ruraux ont aussi bénéficié de ces aménagements. Toutefois, ce sont principalement les territoires périurbains qui participent à cette augmentation de fréquentation.

La volonté des acteurs politiques pour développer des alternatives à la voiture individuelle influence la pression automobile.

1.2.2. La mobilité durable ou l'éco-mobilité, une alternative au tout-voiture

La dépendance à la voiture individuelle entraîne des nuisances à plusieurs niveaux : social, économique, environnemental. Les transports, représentent 27% des émissions de Gaz à effet de serre, 32% de la consommation d'énergie finale, 5 000€/an/ ménage (2eme poste de dépense) et 4 000 décès chaque année sur les routes. (selon l'ADEME en 2012).

De ce fait, notre système automobile ne peut plus être considéré comme durable à ce jour.

Notre parc automobile a doublé en une trentaine d'année, en parallèle de nos déplacements en voiture et les émissions de gaz à effets de serre ont augmenté de près de 20% depuis les années 1990.

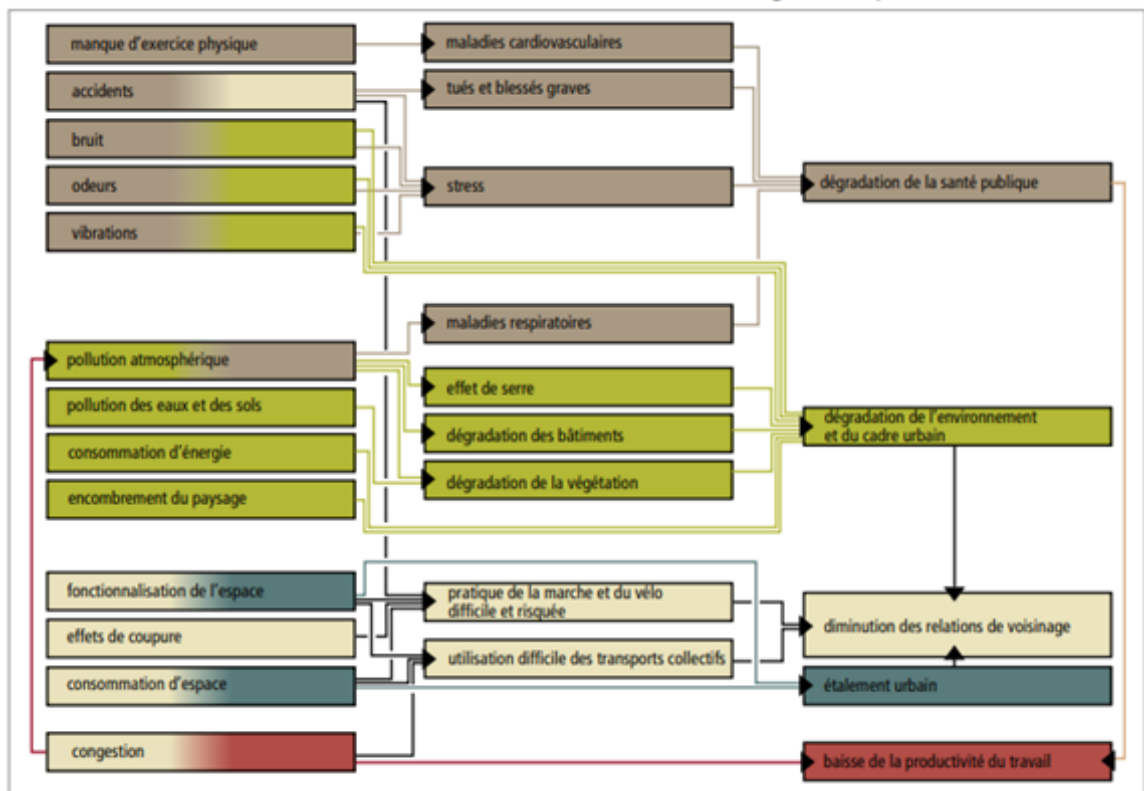
L'utilisation de la voiture individuelle comme elle est pratiquée aujourd'hui accentue la marginalisation des populations défavorisées. Cette marginalisation pourrait s'accroître au vu des tendances sur l'augmentation du prix du carburant depuis ces dernières années et ces derniers mois plus particulièrement.

Cette dépendance à la voiture exclut également d'autres catégories de personnes : les personnes âgées ou les personnes en situation de handicap qui ne sont pas ou plus en capacité de conduire.

Le développement d'une mobilité durable : accessible à tous, peu sensible aux crises et à des prix raisonnables est donc un enjeu prioritaire dans les territoires peu denses qui concentrent un taux de population plus défavorisée qu'en territoire urbain.

Selon Futura Science, le développement d'une éco-mobilité, ou mobilité durable constitue « *une politique d'aménagement et de gestion du territoire et de la ville qui favorise une mobilité pratique, peu polluante et respectueuse de l'environnement ainsi que du cadre de vie* ».

Aujourd'hui les transports représentent le premier secteur d'émission de gaz à effets de serre, nocifs pour l'environnement. Les transports sont également consommateurs d'énergie et participent à la précarité énergétique des personnes les plus démunies.



Modifié d'après Héran, 2001

Figure 9 : Impacts environnementaux de l'utilisation accrue de l'automobile
Source : D'après les travaux de Frédéric Héran⁸

Les externalités induites par l'utilisation de la voiture individuelle amènent ces territoires à être moins attractifs. Le tableau ci-dessus montre que l'utilisation accrue de l'automobile n'est pas un modèle durable. En effet, elle a des répercussions sur l'ensemble des secteurs.

Par exemple :

- Au niveau social : la difficulté à développer l'utilisation des transports collectifs induit une diminution des relations de voisinage par exemple.
- Au niveau environnemental : la congestion et l'étalement urbain, induisent un encombrement du pays et une pollution importante.
- Au niveau de la santé : le manque d'exercice, le stress, les bruits induits par la voiture engendrent une dégradation de la santé publique.
- Au niveau économique : la forte congestion des routes a pour conséquence la baisse de la productivité du travail.

Le développement de l'éco-mobilité en territoire peu dense est un réel choix politique qui s'illustre par plusieurs pratiques : le développement des modes de déplacements actifs et partagés, une action urbanistique et le développement de l'intermodalité (*possibilité de choisir entre plusieurs modes de transports pour un trajet donné*).

La sensibilisation des populations à l'éco-mobilité permet d'avoir un réel impact sur celle-ci.

⁸ HERAN F. (2011). *Pour une approche systémique des nuisances liées aux transports en milieu urbain*. Les cahiers scientifiques du transport.

Si dans les territoires urbains l'éco-mobilité est une pratique intégrée, aujourd'hui les populations des territoires peu denses voient encore trop souvent en la voiture la seule solution pour se déplacer sur des courtes distances. En effet, les équipements et la voirie sont essentiellement adaptés pour la voiture et ne laissent pas la place aux modes de déplacements actifs (vélo, marche à pied, trottinette...) souvent perçus comme dangereux et difficiles. L'utilisation accrue de la voiture implique également une congestion importante sur les axes routiers principaux. Elle engendre également des problèmes en termes de stationnement, essentiellement dans les centre-bourgs qui concentrent les services et les habitations. Ces phénomènes tendent à accroître l'étalement urbain.

Les images ci-dessous montrent l'espace occupé par différents modes de transports pour un même nombre d'usagers. C'est bien la voiture qui consomme le plus d'espace. C'est le tramway qui en consomme le moins. Ce phénomène se retrouve au niveau des stationnements, qui occupent eux aussi énormément d'espace au sol. Ils peuvent freiner le développement de voies propres aux transports collectifs et aux déplacements doux (pistes et/ou voies cyclables).

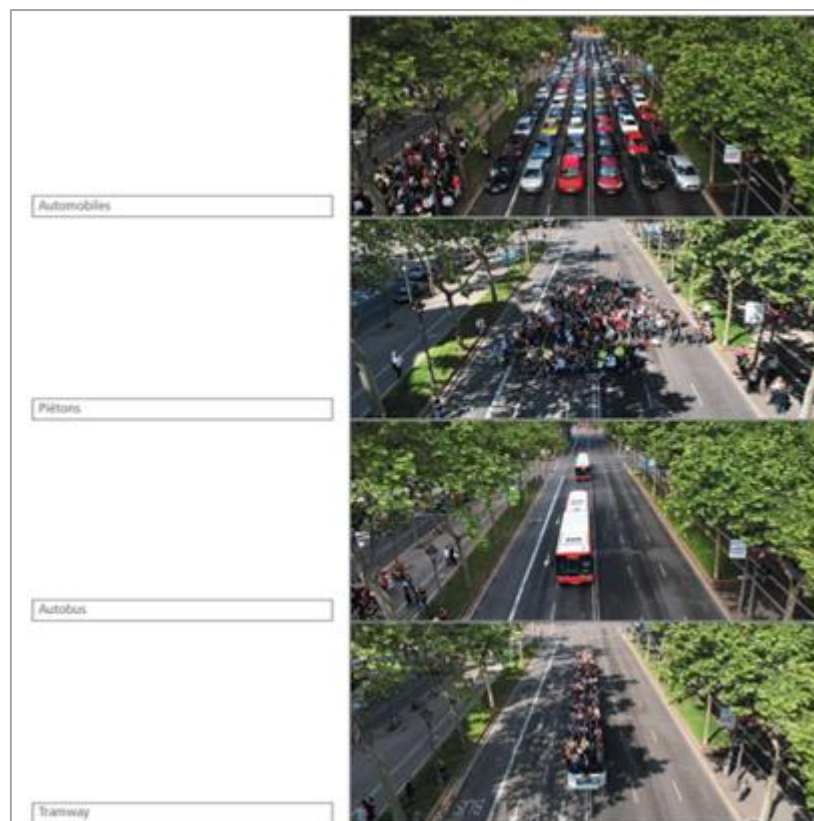


Figure 10 : Espace occupé par les différents modes
Source : Enquête sur la ville de Barcelone

Dans sa thèse, Marie Huyghe⁹ développe l'idée que pour un réel changement de comportement dans les mobilités en milieu rural, les politiques publiques doivent :

- Adapter l'approche et les réponses apportées au contexte territorial (urbain, périurbain, rural)
- Développer une approche « complexe » : travail sur l'offre, innovations techniques, travail urbanistique, travail sur la demande (par les pratiques de mobilité des ménages)
- Ne pas chercher une solution alternative à la voiture, mais proposer un bouquet d'offres complémentaires
- Travailler sur l'urbanisme en tant que modérateur auprès des élus et des citoyens pour faire évoluer l'approche de la question de la mobilité

Elle développe également le fait que le conseil aux habitants est primordial en milieu rural pour changer les comportements en matière de mobilité.

Dans l'exemple qui va suivre, cette idée de conseil à la population sur les questions de mobilités quotidienne démarre d'une idée citoyenne. Ils ont ensuite été accompagnés par les instances publiques.



La maison des mobilités MOPI au PNR du Pilat : une démarche issue d'une réflexion citoyenne

Le territoire du Parc Naturel Régional du Pilat est un territoire rural et périurbain, proche de l'agglomération de Saint-Etienne.

La maison MOPI a vu le jour à la suite d'un forum social organisé par les citoyens. Un groupe autour des questions des mobilités s'est constitué. Par la suite, le PNR du Pilat s'est associé à la démarche, dans le cadre d'un diagnostic sur la mobilité. Un enjeu est ressorti : la difficulté et la fragilité des mobilités sur le territoire.

Le projet de créer une maison des mobilités est alors lancé, un comité de pilotage associant citoyens et acteurs publics (avec les AOT : Région et Département) se met en place. La MOPI informe sur tous les modes de transports dans le Pilat (*transports en commun, covoiturage, autostop participatif, taxis...*). Elle est aussi un lieu de réflexion autour de nouvelles formes de mobilités (conseils pour les entreprises, aménagements...).

Aujourd'hui la MOPI n'existe plus en tant que telle. Elle prend la forme de conseils à la population dans les Offices du Tourisme et les Mairies volontaires. Les limites à un projet d'une telle envergure se situent dans la masse d'énergie à déployer pour qu'une maison des mobilités soit visible et connue par la population en milieu rural.

Cependant, les citoyens à l'initiative du projet restent mobilisés sur ces questions, ils ont mis en place un service de covoiturage et plus récemment un service de transports

⁹ HUYGHE, M. (2013). *Quelles mobilités en milieu rural de faible densité ?* Projet de recherche MOUR, Université de Tour.

solidaires pour accompagner les personnes en difficulté sociale. Pour la personne à l'origine de la maison MOPI au PNR : *« l'essentiel pour développer l'éco-mobilité en milieu rural c'est d'abord de faire du lien entre les résidents du territoire ».*

Développer l'éco-mobilité sur un territoire est une des solutions pour réduire l'utilisation de la voiture individuelle.

L'ADEME définit l'éco-mobilité comme étant : *« notre capacité à repenser nos déplacements pour limiter le recours systématique à la « voiture solo » et privilégier les usages partagés de la voiture ; utiliser les modes de transport économes en énergie, en CO₂ en coût ; privilégier les transports collectifs (bus, tramway, métro, train) et les modes partagés (vélos en libre-service, auto-partage, covoiturage) ; rester actif »*

Les modes de déplacements actifs sont une forme d'éco-mobilité.

Définition : Modes de déplacements actifs

Modes de déplacements faisant appel à l'énergie musculaire (marche à pied, vélo, trottinette, roller...) Selon l'ADEME.

Les déplacements actifs sont les plus respectueux de l'environnement dans le panel que comprend l'éco-mobilité puisqu'ils ne font appel à aucune énergie fossile pour fonctionner et sont les moins encombrants sur la voie publique (stationnement, engorgement des voies, impacts paysagers).

Si dans les territoires urbains, les déplacements actifs sont en plein essor, et principalement la pratique du vélo, plus rapide que la marche à pied, dans les territoires peu denses ils tardent à se développer. Cependant, le phénomène du Vélo à Assistance Electrique (VAE) prend de l'importance dans ces territoires. La loi sur la transition énergétique pour la croissance verte, en 2015 a permis d'en financer un grand nombre. De plus, l'Etat depuis quelques années attribue un financement d'environ 200€ sur l'achat d'un VAE.

Entre 2015 et 2016, la vente de VAE a augmenté de 37%. Le VAE est destiné à un public non initié au vélo. Il permet de parcourir de plus longues distances qu'avec un vélo classique et de monter plus facilement les côtes. En cela, il constitue une alternative intéressante à la voiture en milieu rural.

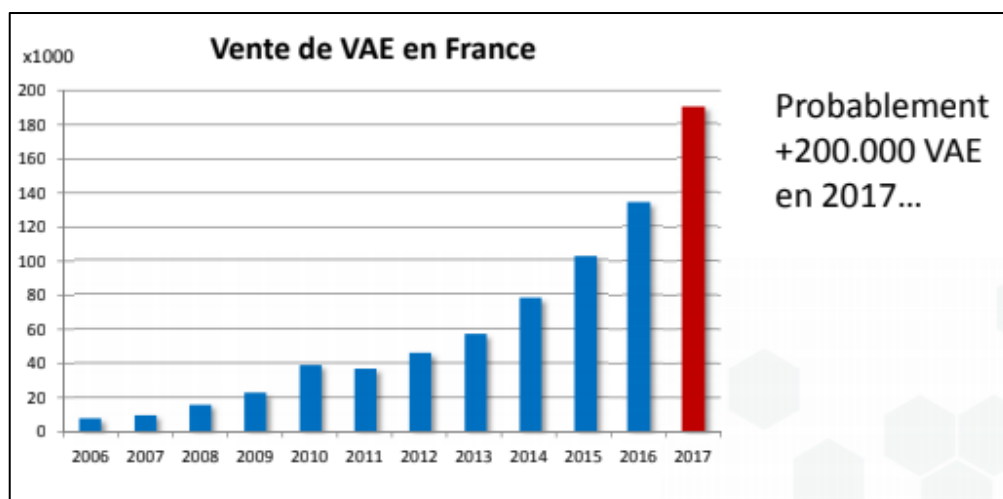


Figure 11 : Vente de VAE en France
Source : Bureau d'étude Inddigo en 2017

Cependant, sur ces territoires où les voies de circulation sont principalement adaptées à l'automobile, la pratique du vélo (ou VAE) notamment reste dangereuse.

Dans les territoires urbains, la situation s'est inversée puisqu'auparavant ils étaient plus insécurisés pour les cyclistes contrairement aux territoires peu denses.

La part modale du vélo dans les déplacements est alors passée de 3,5 à 3,2 entre 1994 et 2008 dans les espaces à dominante rurale de 6% à 3,5% dans les communes multipolarisées alors qu'elle était en légère augmentation dans la grande agglomération. (*Ancien zonage INSEE*). La France se fait dépasser très largement par certains de ses voisins européens.

Aux Pays-Bas, premier pays européen dans la pratique du vélo, 34% des déplacements de moins de 7,5 kilomètres s'effectue en vélo et 15% des déplacements entre 7,5 et 15 kilomètres (*Ministerie Van Verkeer en Waterstaat, le vélo aux Pays-Bas, 2009*).

Bien que la densité de population soit plus élevée aux Pays-Bas qu'en France, la part modale du vélo en France ne représente que 3% des déplacements de courtes distances.

Pour Stein Van Oosteren, représentant de l'ambassade des Pays-Bas, si la pratique du vélo est aussi importante aux Pays Bas, c'est que tout est fait « *pour donner envie de faire du vélo* »

Toutes les catégories sociales et générationnelles pratiquent le vélo aux Pays-Bas, en France « *le Vélo n'est pas considéré comme un moyen de déplacement mais comme un loisir* » (Stein Van Oosteren)

Depuis les années 1970, les Pays-Bas mènent une politique favorable au développement du vélo par des actions de sensibilisation et de sécurisation des voies.

Pour Stein Van Oosteren, cette volonté politique pour favoriser la pratique du vélo avait pour objectif de « prendre l'indépendance par rapport au pétrole ».

Pays Châteaugiron communauté est une communauté de communes proche de la métropole de Rennes, territoire périurbain d'environ 28 000 habitants. Elle a développé depuis 2013 un service de location longue durée de VAE sur son territoire communautaire (un mois à un an de 37€ à 333€ renouvelable, assurance comprise) avec possibilité d'achat à 500€ après deux ans de location sans interruption.

Les locations des VAE se font en interne. La sensibilisation aux questions environnementales et aux modes de déplacements doux en Région Bretagne est déjà importante, ce qui a permis à ce service de se développer très facilement dès sa mise en place en 2013. De plus, la possibilité d'achat à un prix préférentiel au bout de deux ans, et la possibilité de la part de l'employeur de pouvoir payer l'abonnement de ses employés à des modes de déplacements doux sont de réelles opportunités pour les usagers.

Par ailleurs, Pays Châteaugiron communauté avait développé un plan vélo qui a permis d'aménager des chemins pour la pratique du vélo. C'est un autre atout qui a favorisé le succès de ce service.

Les enquêtes mises en place depuis cinq années ont permis de constater que pour réaliser un trajet quotidien domicile-travail, les usagers ne dépassent pas les vingt kilomètres (environ une heure pour des VAE qui peuvent rouler jusqu'à 25 km/h). Cependant, certains l'utilisent comme moyen de rabattement vers d'autres moyens de transports (gare, covoiturage...). Sur Pays Châteaugiron communauté, 60% des usagers utilisent ce service dans le cadre de déplacements quotidiens courtes distances (travail, courses...), 40% l'utilisent pour le loisir.

La question de l'éco-mobilité est de plus en plus prise en compte par les pouvoirs publics. Elle est depuis un certain temps abordée dans les territoires urbains, plus impactés par la pollution atmosphérique et la congestion importante des voitures. Cependant, les territoires ruraux s'imprègnent aussi de cette question depuis ces dernières années. Donner aux habitants une solution alternative à la voiture individuelle en territoire rural, participe à l'attractivité des territoires. Cependant, l'organisation des transports n'est pas aux mains d'une seule collectivité mais elle constitue des enjeux importants pour plusieurs échelles de collectivités. La mobilité est devenue un enjeu majeur des politiques territoriales aujourd'hui et ne cesse d'évoluer dans les différentes nouvelles lois.

1.3. L'organisation des transports : des autorités et des acteurs multiples

En France ce sont les pouvoirs publics qui sont responsables de l'organisation du transport voyageur depuis la Loi sur l'Organisation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982. Les différentes collectivités : Etat, Régions, Départements, communes et leurs groupements (EPCI, Syndicats) sont appelés Autorités Organisatrices des Transports (AOT) ou Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) lorsqu'elles exercent la compétence de transport ferroviaire et routier.

Elles exercent la compétence sur leur périmètre d'action uniquement et définissent la politique tarifaire, la qualité du service et la politique pour l'information auprès des usagers. Les AOT(U) sont aussi compétentes pour des politiques favorisant les modes de déplacements doux et le stationnement.

L'Etat est AOT pour les Trains d'Equilibre du Territoire ou intercités ainsi que les Trains Grandes Vitesse (TGV). Une convention avec la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) définit le périmètre et la fréquence des dessertes, les objectifs de qualité et de services ainsi que les conditions de financement.

Les Régions sont AOT pour les transports ferroviaires régionaux (TER), l'exploitation est confiée à la SNCF. Depuis le 1^{er} janvier 2002 aux termes de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU), ce sont les Régions qui organisent avec la SNCF les trajets à mettre en place, la fréquence des dessertes, le niveau de qualité des services et le tarif.

Ce sont également elles qui mettent en place les lignes de transports en autocars entre les villes moyennes et en substitution des TER.

Depuis le 1^{er} janvier 2017, les Régions sont AOT des transports interurbains et des transports scolaires depuis la rentrée 2017 en lieu et place des Départements.

La Région est devenue, depuis la loi Modernisation de l'Action Publique Territoriale et Affirmation des Métropoles (MAPTAM) de 2014, chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre les transports.

De fait, elle doit désormais coordonner son activité avec celle des Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM anciennement AOT) et définir les règles générales relatives à l'intermodalité entre services publics de transport et de mobilité dans le cadre du Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Egalité des Territoires (SRADDET).

Les départements étaient auparavant compétents pour les transports interurbains et scolaires mais depuis la loi Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe), en 2015 ils ne le sont plus. Cependant ils conservent le transport scolaire pour les élèves et les étudiants en situation de handicap, correspondant à leur compétence sociale.

Les communes et les intercommunalités sont compétentes pour l'organisation des transports urbains et non urbains de personnes.

Depuis la loi NOTRe de 2015, elles deviennent AOM. Elles doivent organiser les transports publics, les services de covoiturages, d'auto-partage et de location de bicyclettes. Ce sont également elles qui doivent élaborer les Plans de Déplacements Urbains (PDU).

Auparavant pour pouvoir organiser les transports urbains, les communes devaient se rassembler pour former un Périmètre de Transport Urbain (PTU), cependant avec la montée en

puissance de l'intercommunalité, lorsqu'un EPCI (Etablissement Public de Coopération Intercommunale) est créé, il est de fait PTU. De plus il peut aujourd'hui organiser des transports non urbains.

Les Intercommunalités rurales mettent souvent en place les services de transport à la demande sur leur territoire. Ils sont animés de manières différentes mais pourraient constituer une vraie alternative à la voiture individuelle s'ils étaient exploités au maximum.

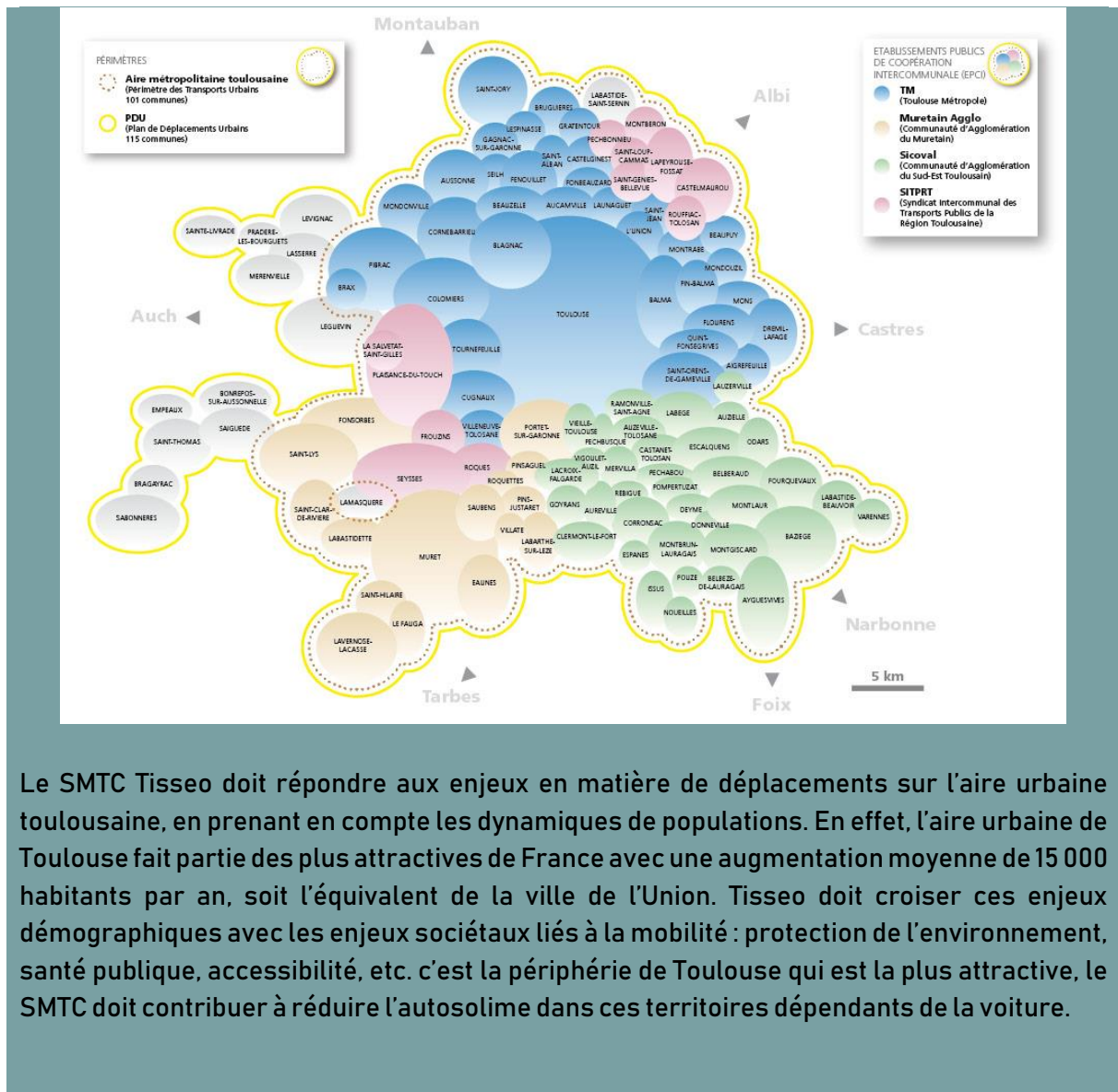
Aujourd'hui ces services sont souvent à destination des personnes âgées ou en situation de handicap.

Les Autorités Organisatrices des Transports Urbains et non urbain, aujourd'hui Organisatrices des Mobilités (EPCI et Communes) ont la possibilité de s'associer au sein d'un syndicat mixte de transport. Cette démarche a été favorisée par la loi SRU en 2000 dans le but de rendre complémentaires les réseaux de transports des différents territoires ayant l'influence d'un même pôle urbain pour qu'ils soient attractifs et performants.



Le SMTC Tisséo - Un exemple de Syndicat Mixte de Transports sur l'aire urbaine toulousaine

Le SMTC Tisséo rassemble quatre Intercommunalités : Toulouse Métropole, la CA du Muretain, la CA du Sicoval et le Syndicat Intercommunal des Transports de la Région Toulousaine. Il rassemble 101 communes. Il a pour mission de structurer le service de transports urbains : métro, tram, Linéo, réseau bus et navettes et d'animer des services complémentaires : covoiturage, parkings relais, Transport à la Demande, Mobibus... Il est aussi en charge d'élaborer le Plan de Déplacements Urbains avec 14 autres communes.



L'organisation des Transports en France est une compétence partagée entre plusieurs acteurs publics. Même si la loi MAPTAM en 2014 a choisi la Région comme chef de file en matière de transports, elle reste tout de même encore dans les mains de plusieurs acteurs.

Les coopérations entre ces acteurs sont parfois difficiles et pas exploitées à leur maximum.

Les correspondances entre plusieurs modes de déplacements sont parfois mal coordonnées, ce qui n'incite en rien à la multimodalité. Les transports scolaires pourraient être utilisés par d'autres personnes par exemple, ce qui est rarement le cas. Des progrès sont encore à faire sur le plan de la coordination des différents services de transport pour réduire l'utilisation de la voiture notamment en territoire peu dense.

2. Des politiques publiques qui intègrent les enjeux de la mobilité en territoire de faible densité

La liberté de se déplacer est inscrite dans la « Déclaration des Droits de l'homme et du Citoyen » de 1789 et la liberté de circulation a été proclamée en 1948 dans la déclaration universelle des droits de l'Homme. Le traité de Rome de 1957 prévoit une politique de transports commune à l'Union Européenne.

Depuis les années 1980, l'Etat prend en compte les enjeux de mobilités pour orienter ses politiques publiques de déplacements vers une mobilité durable. Les déplacements font désormais partie intégrante des politiques d'urbanisme.

2.1. Une prise en compte des enjeux de la mobilité dans les politiques environnementales

L'effort pour la réduction de toutes les formes de pollution est l'enjeu principal du XXIème siècle au niveau mondial. Les experts estiment que le réchauffement climatique atteindra les 2 degrés au moins avant la fin du XXIème siècle et tout doit être mis en œuvre pour ne pas attendre les 4 degrés, seuil qui mettrait l'espèce humaine et d'autres espèces animales et végétales en danger.

Les différents accords pour le climat de ces dernières années intègrent à part entière le domaine du transport et des mobilités, sachant que la part des véhicules individuels devrait encore augmenter et particulièrement dans les pays émergents.

Les lois de décentralisation du début des années 1980 amènent à repenser l'organisation des transports en matière de gouvernance.

Le 30 décembre 1982, la loi d'Organisation des Transports Intérieurs (LOTI) est promulguée. Elle marque un tournant avec les politiques de transports antérieures. Elle a redéfini le cadre d'intervention de l'Etat en matière d'organisation des transports non urbains de personnes. Elle définit les transports comme relevant d'une activité de service public qui sera assuré par une collectivité territoriale :

- les Départements assureront les transports collectifs non urbains et notamment les transports scolaires (*plus le cas depuis 2015*)
- les Régions organisent les réseaux régionaux
- les communes peuvent par délégation piloter les transports scolaires et les lignes à l'échelle de leur territoire.

Cette loi est fondamentale dans l'organisation des transports publics : elle affirme un droit au transport devant permettre de se déplacer « *dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité* ».

C'est la LOTI qui crée les Plans de Déplacements Urbains (PDU) qui prônent l'intermodalité. Cette loi a permis une remise en question de l'organisation des transports mais l'enjeu environnemental reste trop peu intégré par les acteurs publics.

En 1996 la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (LAURE) reconnaît à tout français un droit « à respirer un air qui ne nuise pas à sa santé ».

Cette loi renforce les compétences des associations agréées pour la surveillance de la qualité de l'air. Une part plus importante d'information au public et de prévention contre la pollution de l'air ont été mises en place grâce à cette loi.

Enfin, elle impose trois plans d'Etat :

- les plans régionaux de la qualité de l'air,
- le plan de la protection de l'atmosphère
- Le renforcement des PDU créés en 1982 par la LOTI en les rendant obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

La LAURE instaure la définition de grands objectifs stratégiques comme la réduction du trafic automobile.

La loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) de 2000 revisite la philosophie des transports qui tend à réduire la voiture dans les zones les mieux desservies par les transports en commun.

Une des mesures principales est la suppression de places de parking pour la voiture dans les zones urbaines.

Elle a également encouragé la création de syndicats mixtes de transports pour favoriser la coopération entre les différentes AOT. Un des enjeux de ces nouveaux syndicats mixtes est la gestion durable de la mobilité.

Les lois Grenelle de 2009 et de 2010 marquent un changement de paradigme dans la prise en compte des transports et de l'environnement.

Pour la première fois, elles font le lien entre urbanisme opérationnel et déplacements.

Elles établissent l'objectif dans le droit de l'urbanisme de « créer un lien entre densité et niveau de desserte par les transports en commun » pour lutter contre l'étalement urbain, première cause de dépendance à la voiture individuelle.

Les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et les Plans Locaux d'Urbanisme (PLU) ont la possibilité de réglementer le stationnement.

Ces lois marquent une réelle volonté de développer l'éco-mobilité.

Dans l'article 12 de la loi Grenelle de 2009 il est fixé un objectif de diminution des émissions de GES et de la pollution en favorisant la pratique de modes alternatifs à la voiture individuelle.

Cette loi crée également différents plans de déplacements pour favoriser les modes de déplacements durables (PDU, Plans de Déplacements d'Entreprises (PDE), Plan de Déplacements de l'Administration (PDA).

La loi Grenelle II de 2010 soutient le développement des transports en commun, de services vélos, auto-partage, voitures électriques et de péages urbains. Elle instaure la possibilité de créer des Zones d'Action Prioritaire pour l'Air (ZAPA) dans son article 182.

La loi MAPTAM de 2014 place la Région comme chef de file en matière de transport. La compétence liée à l'organisation des transports non urbains est transférée du Département à la Région.

Cette loi vise également à développer l'intermodalité des modes de transports en assurant une meilleure coordination entre les différentes politiques de transports des différentes collectivités.

La loi pour l'accès au logement et un urbanisme rénové de 2014 (ALUR) modifie le Code de l'Urbanisme.

Les questions des transports ne sont plus aujourd'hui cantonnées uniquement aux transports en commun mais à toutes les solutions de transport alternatives à la voiture individuelle. Cette loi a également fait évoluer les documents de planification opérationnelle, les PLUi devront respecter les onze objectifs dévolus aux PDU. Les documents d'urbanisme devront désormais intégrer des emplacements spécifiques pour le stationnement de vélos dans les bâtiments et les logements pour promouvoir les modes de déplacements actifs.

La Loi sur la transition énergétique pour la croissance verte, en 2015 est une loi déterminante pour le développement des modes de déplacements durables. Elle est à l'origine du label Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV). Elle encourage l'utilisation de véhicules électriques et en finance un grand nombre pour les territoires labellisés. Cette loi initiée par la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer Ségolène Royal a défini la notion de co-voiturage et instauré des zones de circulation restreinte (CZR) où seuls les véhicules peu polluants peuvent circuler.



La mobilité des actifs est aussi repensée. Des plans de mobilité pour les entreprises de plus de 100 salariés et une indemnité kilométrique vélo pourra être versée par l'employeur à ses salariés.

Les flottes de véhicules locatifs publics, des taxis et des VTC devront être renouvelées par des véhicules moins émissifs. La planification évolue également à l'issue de cette loi, un Plan national de Réduction des Emissions de Polluants Atmosphériques (PREPA) est instauré et les collectivités rurales ont désormais la possibilité de réaliser un plan de mobilité rurale.

La mobilité et la qualité de l'air en général sont alors plus prises en compte dans les documents de planification territoriaux.

Une autre loi en 2015 vient modifier l'organisation des transports : c'est la loi dite « Macron », Elle ouvre à la concurrence les lignes de bus longues distances qui ne sont désormais plus assurés uniquement par l'entreprise publique ferroviaire SNCF. Aujourd'hui trois autres entreprises gèrent le service, Flixbus, Ouibus et Isilines. Cependant ces lignes ne concernent que les connexions entre les grandes villes, elles n'étoffent pas le panel des transports en commun dans les territoires ruraux.

En décembre 2017 ce sont closes les Assises de la mobilité qui devraient aboutir à une nouvelle loi sur les mobilités courant 2018.

Un rapport a été commandé au Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) pour préparer la future loi,

Il ressort que l'urgence consiste à améliorer :

- les réseaux existants
- les transports en ville
-

Ce dernier point permettra de lutter contre la congestion routière et la pollution en développant les mobilités douces et partagées et en optimisant les transports collectifs en développant particulièrement les voies propres.

Le troisième volet de ce rapport concerne la fracture urbain/rural. L'objectif est de désenclaver en priorité les villes moyennes.

Un autre aspect de ce rapport concerne le fret. Il précise qu'il est important d'améliorer le transport de marchandises pour qu'il soit le plus pertinent possible.

Le COI a également établi quatre scénarii allant du moins ambitieux pour le scénario un qui consisterait entre autres à poursuivre la pause sur les grands travaux d'infrastructures de transport au plus ambitieux avec le quatrième scénario qui consiste à tout miser sur une mobilité durable et quotidienne.

L'année 2018 pourrait aussi marquer un changement quant à l'organisation des transports.

Le projet de loi pour un nouveau pacte ferroviaire connaît depuis mars 2018 de nombreuses contestations puisque la future loi amènerait la fin du statut particulier des cheminots, la transformation juridique de la SNCF et l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire. Aujourd'hui les négociations sont encore en cours.

Le ministre de l'environnement Nicolas Hulot et la ministre des transports Elisabeth Borne ont annoncé début juin 2018 le lancement d'un plan vélo ambitieux qui pourrait entraîner un réel changement de comportement sur les mobilités quotidiennes des français.



La Région Occitanie : Vers un service régional des transports

La Région Occitanie/Pyrénées-Méditerranée en tant que cheffe de file des transports depuis 2015 a également engagé dès 2016 une grande concertation autour des mobilités des habitants dans le cadre des Etats Généraux du Rail et de l'InterModalité (EGRIM). La concertation a permis d'écouter les concitoyens, les élus locaux, les syndicats de cheminots les associations d'usagers, les partenaires financeurs, l'Etat, la SNCF. Les thèmes étaient larges :

- développement des TER
- Arrivée de la LGV
- Maillage des différents réseaux de transport

- Devenir des trains d'équilibre du territoire
- Prise en compte de l'intermodalité
- Etc.

37 réunions publiques, 13798 questionnaires et 286 contributions écrites sont sortis de cette concertation.

Les concertations ont permis d'établir 10 grands chantiers jusqu'en 2030 :

- L'amélioration de la qualité de service TER
- L'harmonisation de la tarification et le billet intermodal
- La sauvegarde des lignes ferroviaires et l'adaptation de l'offre TER
- La mise en accessibilité des services ferroviaires et routiers
- L'arrimage de la Région à la Grande Vitesse
- L'intégration et le redéploiement des services autocars/TAD dans une logique intermodale
- La multiplication des pôles d'échanges multimodaux (PEM)
- L'avenir des trains d'équilibre du territoire
- La relance du FRET ferroviaire
- La poursuite de la concertation et les relations partenariales

L'ensemble de ces mesures ont vocation de réduire l'utilisation accrue de la voiture tout en respectant la volonté des citoyens. Le but est de mettre un accent sur le transport ferroviaire en garantissant la mobilité dans les territoires ruraux. L'accent est aussi mis sur la participation citoyenne et la co-construction d'un projet global de transport. Ces ambitions se retrouveront dans les deux schémas régionaux mis récemment en place : le SRADETT et le SREDE21.

2.2. Les documents de planification : un levier pour faire évoluer les politiques publiques en matière d'éco-mobilité à l'échelle locale

L'ADEME explique en 2015 que *“L'organisation territoriale est [...] un levier permettant de peser sur la réduction des déplacements, et notamment des déplacements contraints”*. Cela implique que pour agir sur les déplacements, les collectivités doivent intégrer la dimension des mobilités dans leurs documents de planification.

La densité de l'habitat permet de limiter les déplacements en voiture. Les chercheurs australiens P. Newman et J. Kenworthy ont montré que l'utilisation de l'automobile est d'autant plus importante que la densité est faible dans une agglomération. Le lien direct entre densité et mobilité impose un recours à la planification urbaine. La régulation de l'urbanisme et la densification des espaces sont d'autant plus importantes en milieu rural, milieu où les densités sont faibles.

Les PDU de la LOTI font figure d'innovation méthodologique et institutionnelle dans l'organisation des transports urbains. Ces procédures sont confiées aux AOT. Elles sont compétentes au niveau intercommunal. C'est la première fois qu'un tel niveau d'organisation est confié de à un regroupement de communes.

L'ambition de ces dispositifs était de traiter l'ensemble des moyens de transports ainsi que les aménagements (*stationnements, voirie...*) qui sont associés pour avoir une vision transversale de ceux-ci.

Dans un premier temps l'élaboration d'un PDU est une décision volontaire des intercommunalités urbaines. La première génération de PDU représente quarante-cinq exemplaires aux ambitions différentes. Cette procédure assez lourde et coûteuse s'est arrêtée à la fin des années 1980 au vu des baisses de dotation de la part de l'Etat.

La LAURE en 1996 relance la mise en place des PDU, elle s'accompagne désormais de questions environnementales autour de la qualité de l'air et de la consommation d'énergie dans les villes. Ils sont obligatoires désormais dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants. La loi SRU en 2000 donne une importance supplémentaire aux PDU en fixant des règles de conformité avec les Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT) et les Plans Locaux d'Urbanisme.

La Loi Grenelle 2 incite également à une complémentarité entre les PDU et les PLU, dans le but d'une lutte contre le réchauffement climatique pour plus de cohérence entre urbanisme et transports.

A ce jour, la mise en place de PDU reste soutenue par le législateur. Cependant, ils sont souvent centrés uniquement sur l'organisation des équipements de transports et les enjeux environnementaux sont parfois négligés par rapport aux enjeux économiques. De plus, les compétences d'aménagement associées aux transports et aux déplacements sont difficilement attribuées à ces organismes. Ainsi, l'aménagement du stationnement principal levier de l'utilisation de la voiture reste une compétence communale empêchant la mise en place d'une politique globale à l'échelle intercommunale.

Dans les territoires ruraux, on planifie depuis peu les déplacements. Le législateur a créé en 2015, les plans de mobilité rurale. Ils peuvent être élaborés à l'échelle d'un établissement public comme un PETR, sur tout ou partie du territoire. Ces documents sont plus adaptés aux particularités des territoires ruraux que les PDU. Ils doivent être compatibles avec les documents supérieurs (*SRADETT, SCoT, Plans nationaux...*).

La planification est un levier important pour le développement d'une politique d'éco-mobilité. Planifier permet de rationaliser les déplacements énergivores et émetteurs en GES. La mise en place d'un schéma directeur des modes actifs (ou plan marche/vélo, schéma cyclable/piéton) permet à la collectivité de programmer les investissements et les aménagements à prévoir dans une politique favorisant les modes de déplacements actifs. Il facilite aussi la coordination des services et la communication sur le territoire concerné. Pour un document le plus efficace possible, il est important de croiser les réflexions abordées dans ce schéma avec les autres documents de planification, comme les PLU, les PDU...

La planification des déplacements, concerne aussi les entreprises. La loi SRU en 2000 a développé les plans de Déplacements d'Entreprises(PDE). Elle incite dans un premier temps les agglomérations de plus de 100 000 habitants à encourager les PDE pour les entreprises et les administrations du territoire afin de limiter les déplacements en voiture de leurs salariés.

En 2010, le PDE est inscrit dans le code des transports et rend obligatoire pour les collectivités qui élaborent un PDU, d'intégrer la mobilité des entreprises dans la stratégie.

La loi sur la transition énergétique pour la croissance verte rend obligatoire la mise en place d'un plan de mobilité pour les entreprises de plus de 100 habitants et de le transmettre à l'AOM.

AIRBUS

Le PDE d'Airbus

Airbus a lancé en 2008 son plan de déplacement d'entreprise pour faciliter les déplacements des salariés dans et vers l'entreprise en privilégiant les modes de déplacements à la voiture individuelle. Les problèmes de stationnement étaient un problème pour l'entreprise. 85% des salariés se rendaient aux usines en voiture en 2008, car très peu de transports en communs se rendaient sur site.

En 2009, une ligne de bus a été créée pour aller vers Saint-Martin du Touch et des voies propres ont été aménagées. La dernière ligne de tram a été tracée de sorte à ce qu'un arrêt soit créé sur la zone d'Airbus. De plus, la troisième ligne de métro devrait desservir le site de Colomiers.

De plus des navettes internes à l'entreprise ont été mises en place pour les salariés.

Toutefois une grande part d'auto-solisme est encore enregistrée chez Airbus qui enregistre sur ses 3 sites 35 000 entrées par jour.

3. L'enjeu de l'éco-mobilité et le rôle des PETR dans les politiques de développement territorial

B. Pecqueur et B. Zuindeau¹⁰, définissent le territoire dans *Développement durable et territoires* comme relevant « [...] d'entités socio-économiques construites ; il n'est pas une échelle géographique de coordination entre acteurs, mais plutôt une dimension qui se situe entre l'individu et les systèmes productifs nationaux et un mode particulier d'organisation des acteurs.

Le territoire est alors plus qu'un réseau, c'est la constitution d'un espace de coopération entre différents acteurs avec un ancrage géographique pour révéler des ressources particulières et faire apparaître des solutions inédites. »

¹⁰ ZUINDEAU, B. (2010). *Développement durable et territoire : Nouvelle édition originale*. Presses universitaires du Septentrion.

3.1. Une forme de mobilité qui permet la valorisation des ressources locales et contribue à un développement durable des territoires

L'éco-mobilité permet de mettre en avant les ressources locales qui ont pu être dégradées avec l'utilisation de la voiture individuelle : utilisation des ressources fossiles, pollutions sonores et aériennes, transformation et dégradation des paysages.

Le vélo plus particulièrement est un booster de l'économie locale. Il devient un véritable atout touristique, améliore le cadre de vie et favorise le vivre ensemble.

Des politiques engagées en faveur de l'éco-mobilité peuvent rendre attractif le territoire et créer des emplois.

Le dynamisme commercial et touristique des communes dépend aussi de leur accessibilité via tous les modes mais plus particulièrement sur les modes de déplacements doux et les transports en commun. Les entreprises et les citoyens s'installent en priorité dans les territoires où le cadre de vie est pris en compte par les acteurs publics.

En milieu rural, la question de la valorisation des ressources locales pour contribuer au développement économique des territoires a émergé dès les années 1960, en même temps que les crises économiques liées à la chute de l'industrie.

La mise en valeur des ressources locales est un des piliers du développement local.

P. Houée définit le développement local comme étant « *une démarche globale de mise en mouvement et en synergie des acteurs locaux pour la mise en valeurs des ressources humaines et matérielles d'un territoire donné [.../...]* ».

Certains territoires ont misé sur le développement du tourisme pour mettre en valeur leurs ressources locales et d'autres y ont associé l'éco-mobilité. C'est le cas de territoires autour de la Loire.



Un territoire d'accueil du vélo : La Loire à Vélo

La Loire à Vélo est un projet de développement touristique porté par plusieurs structures. C'est une immense véloroute de 800 kilomètres qui suit le fleuve de la Loire, elle traverse 2 régions et 6 départements. Ce projet a permis de mettre en avant les ressources du territoire (châteaux, gastronomie...). Le projet touristique a amené des améliorations sur les aménagements locaux (*sécurisation des voies vélos, développement des lignes SNCF*). En 2014, en région Centre la Loire à vélo représente 24% de voie verte, 29% de partage de routes sans transit, 38% de petites routes à faible trafic, 8% de pistes et de bandes cyclables. Ce projet est certes touristique mais l'investissement effectué dans ce cadre bénéficie aux populations locales. Pour un élu de la mairie de Tours, étape de la Loire à vélo : « *Les aménagements pour les touristes comme la Loire à Vélo bénéficient aussi in fine aux Tourangeaux* ». Les aménagements pensés pour le développement de la pratique du vélo à

destination des touristes (plus grande capacité des wagons de train pour accueillir des vélos par exemple) sont repensés par la suite pour les habitants et pour les déplacements pendulaires par exemple (mise à disposition de parkings sécurisés pour éviter la surcharge de vélos dans les trains, aide pour l'achat de vélos pliables). Être un véritable territoire d'accueil pour les cyclistes amène à penser les aménagements tant pour les touristes que pour les résidents du territoire.

L'éco-mobilité contribue à un développement durable des territoires. En effet, il agit tant sur le plan social, économique qu'environnemental.

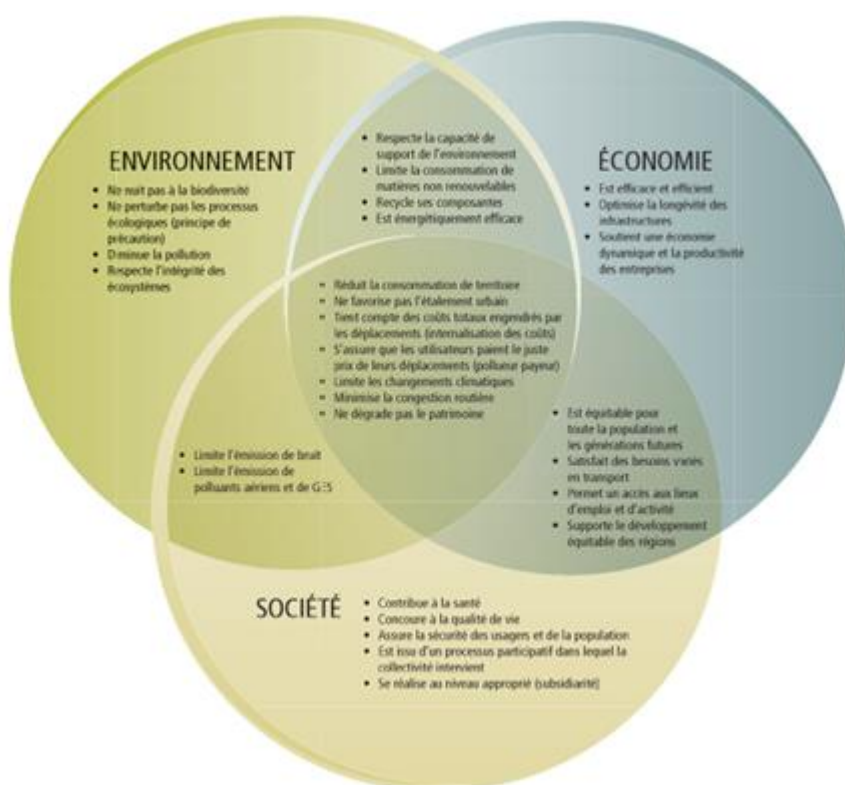


Figure 12 : Les objectifs de l'éco-mobilité dans au regard du développement durable
Source : ADEME

3.2. Le rôle du PETR aujourd'hui dans le développement des territoires

3.2.1. Le développement par l'action des Pays

Les premières réflexions autour d'un développement local des territoires apparaissent au début des années 1970 dans des territoires ruraux, souvent en crise, par des acteurs de la société civile. Le but est un développement alternatif afin de rompre avec la dynamique de concentration des activités dans les territoires urbains, jugée inégale car elle permet de développer des territoires déjà favorisés.

Ce nouveau développement s'appuie sur des ressources locales pour faire (re)décoller le territoire.

Il consiste à articuler trois objectifs au service du bien vivre des populations vivant dans un territoire :

- la création des richesses,
- la captation des richesses,
- la circulation des richesses.

Le développement local dans les années 1970 a pour ambition de mettre l'Homme au cœur du projet, dans une société qui tend à se globaliser.

Le développement territorial dans ses premières réflexions est impulsé par la société civile et les élus en sont eux éloignés.

Paul Houée initiateur du mouvement de développement local dans le Mené Breton, le définit en 1965 comme *« une démarche globale de mise en mouvement des ressources humaines et matérielles d'un territoire donné, en relation avec les centres de décision, les ensembles sociaux, économiques et politiques dans lesquels ils s'insèrent. »*

Plus récemment, Bernard Pecqueur définit le développement territorial comme *« tout processus de mobilisation des acteurs qui aboutit à l'élaboration d'une stratégie d'adaptation aux contraintes extérieures sur la base d'une identification collective à une culture et à un territoire [.../...]. Le développement territorial ne peut se décréter et reste une construction d'acteurs, même si des politiques publiques appropriées peuvent la stimuler dans la durée »*¹¹

En 1975, la DATAR définit des contrats de Pays, ils poursuivent trois objectifs principaux :

- la lutte contre le dépeuplement rural
- La recherche de solutions adaptées aux caractéristiques spécifiques de chaque petite région rurale
- Le renforcement des solidarités avec la prise en charge du développement par les acteurs locaux

Près de 600 contrats de Pays ont été signés, entre l'Etat ou l'échelon régional.

Au début, les Pays remettent en question les méthodes descendantes de l'Etat dans la mise en place de ses politiques de développement.

Au moment des réflexions sur les lois de décentralisation, les acteurs locaux engagés en faveur des Pays décident de profiter de cette dynamique pour mettre en place les Etats généraux des Pays qui auront lieu à Mâcon en 1982. Ils représentent à l'époque une centaine de territoires. Près de 700 acteurs locaux, élus, agents de développement, personnes ressources se rassemblent.

L'Etat, représenté par Michel Rocard, reconnaît alors la dynamique de développement ascendant des territoires, et la démarche endogène qu'ils suivent.

¹¹ PECQUEUR, B. (2005). *Le développement territorial : Une nouvelle approche des processus de directives pour les économies du Sud*. In *Le territoire est mort vive les territoires !*. IRD. p295-316.

Il augmente les moyens alloués aux collectivités. Le développement local, qui avait pris ses fondements dans le militantisme devient désormais de plus en plus institutionnel et public.

Les démarches de développement local évoluent dans un cadre territorial pour constituer des territoires de projet. Leur but est de transformer un territoire en suivant des idées directrices définies par les forces en puissances.

Les Pays incarnent des territoires cohérents qui résultent du groupement de plusieurs communes et qui constituent une échelle adaptée au développement de projets communs. Les projets du territoire concerné sont pensés, réalisés et évalués par les acteurs locaux de différents secteurs et s'appuient sur ses ressources locales.

Les Pays ont été créés dans la loi en 1995, par la loi LOADDT dite « loi Pasqua » et ont été intégrés dès lors dans les politiques d'aménagement.

Les Pays constituent un périmètre pour la construction d'un projet de territoire illustré dans une charte de territoire.

Ils ont pour objectif de développer ses atouts et de renforcer les solidarités réciproques entre la ville et l'espace rural. L'ensemble des forces vives du territoire (acteurs économiques, associatifs, élus...) peuvent participer aux réflexions et ainsi contribuer au mieux au développement du territoire en prenant en compte les enjeux et les besoins de chacun des secteurs.

Dans chaque Pays, un organe qui rassemble l'ensemble des acteurs locaux est créé : Le conseil de développement, il est associé à l'ensemble des décisions qui concernent le Pays. La loi ne précise pas la gouvernance d'un Pays.

L'Association Nationale des Pôles d'équilibre territoriaux et ruraux et des Pays (ANPP) définit aujourd'hui un Pays comme étant : « *un territoire cohérent sur le plan géographique, culturel, économique ou social à l'échelle d'un bassin de vie ou d'emploi. [.../...]* ».

Les Pays ont été abrogés en 2010 par la loi RCT (Réformes des Collectivités Territoriales). En effet, elle a abrogé l'article 22 de la LOADDT de 1995 et stipule que seuls « *les contrats conclus par le Pays antérieurement à cette abrogation sont exécutés dans les conditions antérieures jusqu'à leurs échéances.* »

Mais au vu des résultats concluants de cette forme de coopération les Pays continuent à exister et l'ancienne ANPP, l'APFP (Association de Promotion et de Fédération des Pays) va se constituer en lobby pour réhabiliter le rôle des Pays pour le développement des territoires ruraux.

En 2013, les Pays représentent plus de 80% du territoire français et rassemblent près de la moitié de la population française.

Pour Pierre Flatrès, géographe ruraliste spécialiste de la Bretagne : le Pays est « *une aire spatiale traditionnelle de dimension limitée, portant un nom d'origine ancienne, reconnue par les habitants comme entité originale dans laquelle existe un fort sentiment d'appartenance partagée et fortement différenciée des aires voisines* »

3.2.2. Le PETR héritier des Pays : ses évolutions dans la loi

Un PETR est un Pôle d'Équilibre Territorial et Rural créé par la loi MAPTAM en 2014 (Modernisation de l'Action Publique Territoriale par l’Affirmation des Métropoles). Il remplace les Pays créés en 1995 et vient leur donner un nouvel avenir. La loi MAPTAM crée pour les PETR un cadre juridique et sécurisé afin qu'ils puissent continuer à développer leurs dynamiques territoriales engagées pour certains depuis plus de 10 ans. L'article Art. L. 5741-1. du CGCT définit le PETR comme étant « 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. [...] » et précise qu' « [...] un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre ne peut appartenir à plus d'un pôle d'équilibre territorial et rural ». Si les Pays avaient le choix dans l'organisation de leur gouvernance, les PETR sont obligés de s'organiser en syndicat mixte.



Figure 13 : Pays et PETR en 2016

Source ANPP

La critique la plus fréquente faite aux PETR est leur caractère trop formalisé qui ne s'accorde pas avec les premières réflexions des Pays dans les années 1960 qui prônaient la participation citoyenne de tous.

Trois instances composent le PETR :

- Le conseil syndical est composé des présidents des EPCI membres du PETR. La répartition des autres sièges est proportionnelle au nombre d'habitants des différents EPCI. Un EPCI ne peut pas détenir plus de la moitié des sièges du conseil syndical.
- Un conseil de développement (les anciens Pays disposaient d'un conseil de développement librement organisé). Doté d'un pouvoir consultatif il se compose des acteurs culturels, économiques, sociaux, éducatifs, associatifs et scientifiques du territoire. Il peut se saisir de toutes les questions relatives au territoire.
- La conférence des maires rassemble au moins une fois par an les maires des communes qui composent le pôle. Cette instance est parfois controversée, En effet, certains voient en cette instance une forme d'arrangement politique pour réintégrer les communes dans une organisation territoriale qui favorise de plus en plus les regroupements de communes.

Les PETR atteignent une taille critique qui leur permet d'obtenir des crédits européens par le programme Leader où de contractualiser avec d'autres territoires.

Les intercommunalités n'obtiennent pas cette taille critique surtout avant la loi de 2014 qui a imposé un seuil de population aux communautés des communes. Pour contractualiser avec l'Etat et la Région il faut aujourd'hui être organisé en pôle.

3.2.3. Des projets structurants menés par les Pays puis les PETR

De par leur philosophie et leur organisation, les Pays ont un rôle important en matière de développement local. Ils se sont intéressés à des projets structurants dans différents domaines.

Les premiers projets mis en place par les Pays sont tournés sur l'économie. Ils sont apparus dans des territoires touchés par des crises industrielles importantes qui laissent apparaître des friches industrielles d'envergures et des populations entières au chômage. Les acteurs de tous bords se sont alors réunis pour réfléchir à une nouvelle stratégie économique.

C'est le cas dans le Pays du Val de Lorraine marqué par la crise de la mono-industrie de l'acier à la fin des années 1980. La coopération entre acteurs économiques, associatifs, institutionnels a abouti à une restructuration du territoire et la création des premières communautés de communes. Le Pays n'était pas maître d'œuvre des projets de développement économique menés, il était un outil décisionnel et de concertation. Les projets étaient menés à des échelles moins grandes : communautés de communes ou entreprises.

Si les projets des premiers Pays étaient tournés vers l'économie, au milieu des années 2000 ils se sont tournés vers des projets plus environnementaux. En effet, les questions de développement durable et de protection de l'environnement sont montées en puissance dans ces années. Nombreux sont ceux qui ont mis en place des Agenda 21 locaux et qui ont inscrits des objectifs environnementaux dans leurs projets de territoire.

C'est le cas sur le Pays de Balagne qui a choisi de travailler sur trois grands objectifs lors de l'élaboration de l'agenda 21 :

- Préserver et valoriser les ressources
- Produire un développement équilibré et solidaire
- Partager et promouvoir les connaissances, la mémoire et la culture vivante.

Il est structuré autour de l'énergie, de l'environnement et de la culture.

En avançant dans le temps, les Pays puis les PETR ont vu leurs missions et leurs champs d'action se multiplier. Aujourd'hui, un nombre important de PETR constituent le périmètre du SCoT puisqu'ils ont été créés en fonction de bassins de vie cohérents autour des mêmes dynamiques territoriales et c'est ce que demande le législateur dans l'élaboration du périmètre du SCoT. C'est le cas du SCoT Comminges-Pyrénées en cours d'élaboration sur le PETR.

La mobilité impliquant des enjeux multiples, il est logique que des stratégies territoriales soient pensées au niveau des PETR. La mobilité doit être pensée à une grande échelle et les PETR sont des périmètres d'une taille cohérente pour mener ce type de projet. Les plans de mobilités rurales créés en août 2015 peuvent être menés à l'échelle d'un PETR.

Le Pays Sud Toulousain attiré par la métropole toulousaine a mis en place un plan de mobilité rurale et assure une mission mobilité à part entière aujourd'hui.

CONCLUSION INTERMEDIAIRE

Cette première partie nous renseigne sur la difficulté des territoires ruraux à faire face aux enjeux de mobilité sur leurs territoires. Ils sont dépendants de la voiture individuelle et les nuisances qui en résultent sont de plus en plus importantes.

Le législateur a depuis une dizaine d'année pris en compte ces enjeux dans les politiques environnementales et économiques.

Il est aujourd'hui dans les mains des pouvoirs publics locaux d'imaginer de nouveaux moyens de transports alternatifs et de sensibiliser les habitants aux éco-mobilités. Si le travail a été fait en partie en ville, il s'amplifie dans les territoires de faible densité.

C'est dans ce contexte que le PETR Pays Portes de Gascogne a imaginé son projet autour des mobilités douces. La mise en place d'un service de location de VAE peut contrer le problème des longues distances et des vallons à parcourir sur le Pays pour accéder aux services et équipements.

Partie 2 – Le Pays Portes de Gascogne, terre de développement local impliqué dans la mobilité de ses habitants

Le Territoire du PETR Pays Portes de Gascogne est un territoire aux caractéristiques rurales et périurbaines. Ses habitants se déplacent presque exclusivement en voiture individuelle ce qui implique des nuisances aux niveaux écologique, économique et social. Depuis 2013, il s'est engagé dans la mobilité de ses habitants pour améliorer la vie sur le territoire et le rendre plus attractifs pour les entreprises, qui ont tendance à s'installer à l'extérieur du territoire et pour les habitants qui cherchent au Pays un cadre de vie, idéal mêlant nature et proximité urbaine.

1. Un territoire rural propice pour développer l'éco-mobilité

Cette partie sera illustrée par deux témoignages d'acteurs du Pays Portes de Gascogne. Francis Chabrol, Maire de Saint-Elix d'Astarac (3CAG), Président de la SCIC Energie Citoyenne en Portes de Gascogne et d'Hélène Cettolo membre du conseil de développement du PETR Pays Portes de Gascogne et du GAL¹² rassemblant le Pays d'Auch et le Pays Portes de Gascogne. Ils connaissent les dynamiques du Pays Portes de Gascogne et les enjeux qui en résultent, ils ont su m'éclairer sur certaines caractéristiques du Pays.

1.1 Un territoire vécu

- Données géographiques et territoriales

Le Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) du Pays Portes de Gascogne est un territoire rural et périurbain situé à l'Est du département du Gers (32) et à l'Ouest de la Région Occitanie. Le Territoire est frontalier avec les départements de la Haute-Garonne (31) au Sud, du Tarn-et-Garonne (82) à l'Est et du Lot-et-Garonne (47) au Nord. Le Pays Portes de Gascogne s'étend sur 2 082km².

Il est composé de cent-soixante communes (*dont une commune Haut-Garonnaise : Fontenilles*) et de cinq Communautés des Communes (CC) : La CC de la Gascogne Toulousaine (CCGT), la CC du Savès (CCS), la CC Côteaux Arrats Gimone (3CAG), la CC Bastides de Lomagne (CCBL) et la CC Lomagne Gersoise (CCLG).

¹² GAL : Groupe d'Action Locale

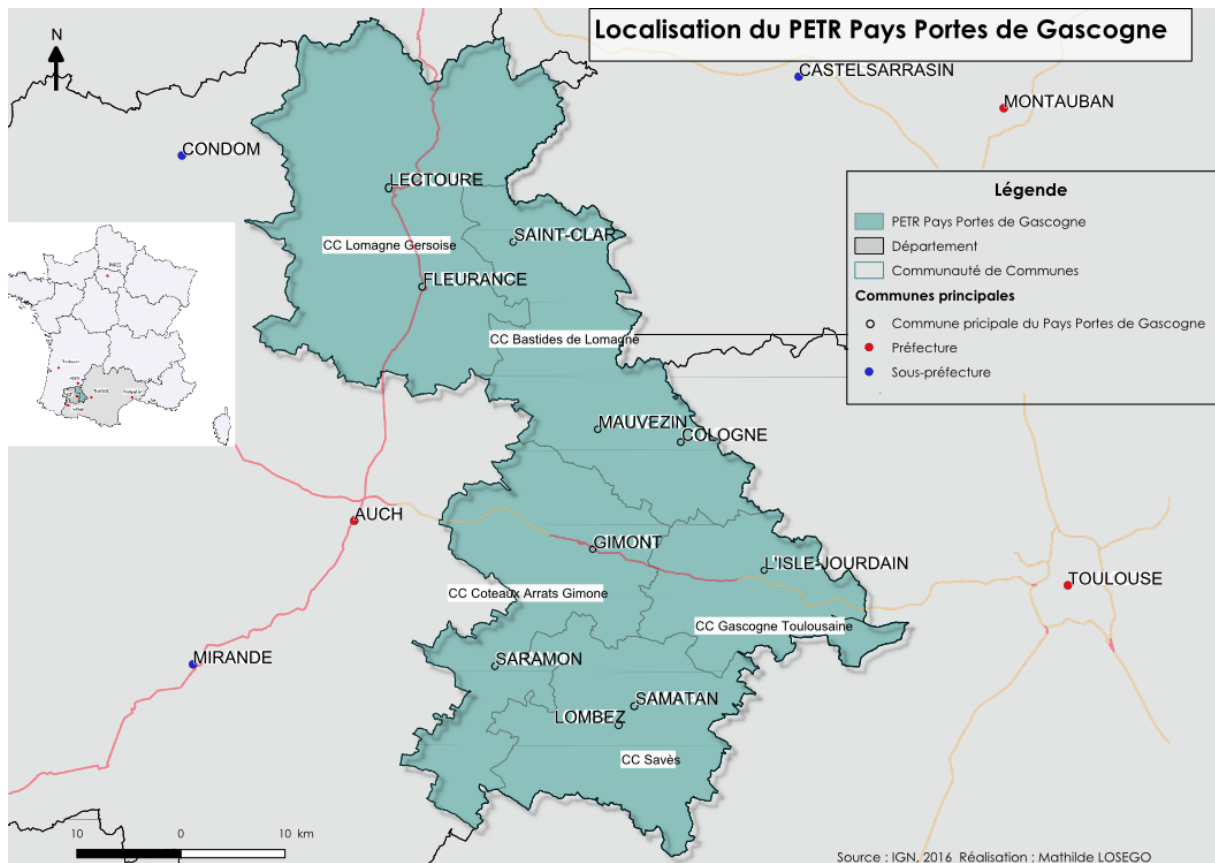


Figure 14 : Localisation du PETR Pays Portes de Gascogne
Réalisation : Mathilde LOSEGO

Le Pays Portes de Gascogne est organisé autour de deux ensembles paysagers principaux :

- La Lomagne Gersoise au Nord
 - Le Savès Toulousain au Sud
- La Lomagne gersoise



Figure 15 : Représentation paysagère de la Lomagne Gersoise.

Source : DREAL Occitanie réalisée par le CAUE Arbres et Paysages du Gers



La Lomagne Gersoise présente deux

types de paysages¹³ :

- Un paysage ouvert et ample, aux reliefs marqués et élevés, aux grandes étendues de terre cultivée. La Lomagne est un lieu caractéristique des remembrements de parcelles. Les parcelles immenses accueillent principalement des cultures de céréales et d'oléagineux.
- Un paysage identitaire fondé sur un substrat de pierre calcaire :
 - o Milieux naturels rares mais précieux. A côtés des grands espaces cultivés, la Lomagne gersoise camoufle des espaces préservés. Ils constituent des zones écologiquement remarquables.
 - o Activités agricoles spécifiques (*ail de Lomagne et melon de Lectoure*). La qualité du sol de cette partie du territoire a permis un développement de cultures maraichères importantes. Elles restent tout de même anecdotiques dans le paysage agraire du Pays Portes de Gascogne.
 - o Patrimoine architectural caractéristique. Le bâti est essentiellement constitué de constructions médiévales (*castelnaux et bastides*)

• Le Savès Toulousain

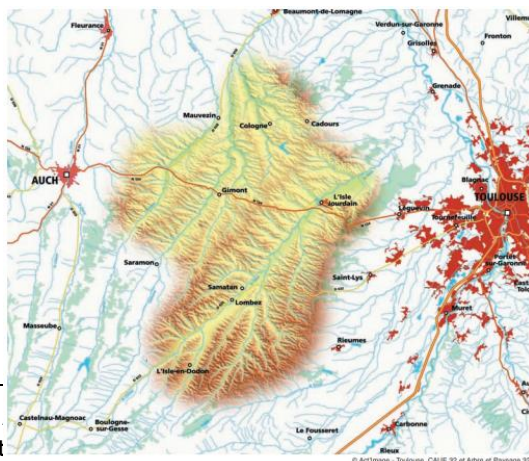


Figure 16 : Représentation paysagère du Savès Toulousain.

Source : DREAL Occitanie réalisée par le CAUE Arbres et Paysages du Gers

13
sit

© 2011 par le CAUE Arbres e Paysages du Gers. En ligne sur le

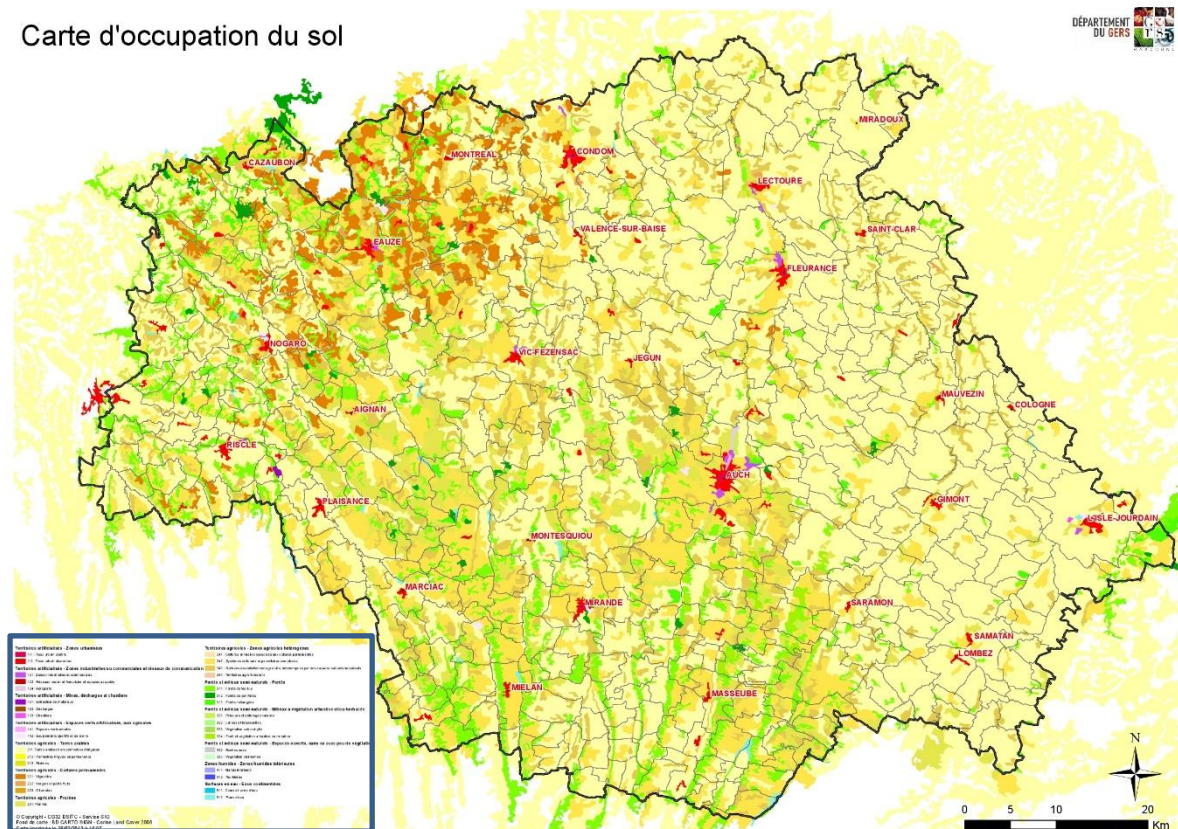
Le Paysage du Savès-Toulousain est un relief vallonné, monotone et dépouillé. Il est presque partout cultivé. Les grandes cultures de céréales laissent peu d'espace à la nature (*peu d'espaces boisés*).

La Save est une rivière discrète mais importante sur le territoire. Elle a bénéficié d'aménagements importants (*moulins, retenues*) car elle est souvent en crue et joue un rôle dans l'équilibre agricole du territoire. Le Savès-Toulousain et plus largement l'ensemble du Pays a vu apparaître plusieurs lacs artificiels à destination essentiellement de l'agriculture irriguée.

Le bâti dans le Savès-Toulousain se rapproche des constructions de la région toulousaine avec une utilisation importante de la brique rouge. Il est maillé de pigeonniers, de granges et de clochers champêtres. Cependant, sa proximité avec Toulouse laisse apparaître un bâti très récent et résidentiel.

Le relief du Pays Portes de Gascogne est en grande partie caractérisé par des coteaux assez hauts. Il constitue un frein au développement des modes de déplacements actifs par l'effort qu'ils demanderaient.

Carte d'occupation du sol



<p>Territoires artificialisés - Zones urbaines</p> <ul style="list-style-type: none"> 111 : Tissu urbain continu 112 : Tissu urbain discontinu <p>Territoires artificialisés - Zones industrielles ou commerciales et réseaux de communication</p> <ul style="list-style-type: none"> 121 : Zones industrielles et commerciales 122 : Réseaux routiers et ferroviaires et espaces associés 124 : Aéroports <p>Territoires artificialisés - Mines, décharges et chantiers</p> <ul style="list-style-type: none"> 131 : Extraction de matériaux 132 : Décharges 133 : Chantiers <p>Territoires artificialisés - Espaces verts artificialisés, non agricoles</p> <ul style="list-style-type: none"> 141 : Espaces verts urbains 142 : Équipements sportifs et de loisirs <p>Territoires agricoles - Terres arables</p> <ul style="list-style-type: none"> 211 : Terres arables hors périmètres d'irrigation 212 : Périmètres irrigués en permanence 213 : Rizières <p>Territoires agricoles - Cultures permanentes</p> <ul style="list-style-type: none"> 221 : Vignobles 	<p>Territoires agricoles - Zones agricoles hétérogènes</p> <ul style="list-style-type: none"> 241 : Cultures annuelles associées aux cultures permanentes 242 : Systèmes culturaux et parcellaires complexes 243 : Surfaces essentiellement agricoles, interrompues par des espaces naturels importants 244 : Territoires agro-forestiers <p>Forêts et milieux semi-naturels - Forêts</p> <ul style="list-style-type: none"> 311 : Forêts de feuillus 312 : Forêts de conifères 313 : Forêts mélangées <p>Forêts et milieux semi-naturels - Milieux à végétation arbustive et/ou herbacée</p> <ul style="list-style-type: none"> 321 : Pelouses et pâturages naturels 322 : Landes et broussailles 323 : Végétation sclérophylle 324 : Forêt et végétation arbustive en mutation <p>Forêts et milieux semi-naturels - Espaces ouverts, sans ou avec peu de végétation</p> <ul style="list-style-type: none"> 332 : Roches nues 333 : Végétation clairsemée <p>Zones humides - Zones humides intérieures</p> <ul style="list-style-type: none"> 411 : Marais intérieurs 412 : Tourbières
--	---

Figure 17 : Carte représentant l'occupation du Sol sur le département du Gers.
Source Conseil départemental du Gers.

Cette montre que le Pays Portes de Gascogne est constitué de grandes parcelles agricoles et que les espaces naturels et boisés sont rares en comparaison au reste du département. L'urbanisation est faible sur le Pays, excepté en centre-bourgs. De fait les logements ainsi que les équipements et services sont dispersés sur le territoire engendrant des déplacements importants de la part des habitants. Cette forme d'organisation rend aussi difficile la mise en place de réseaux de transports collectifs cohérents et peu coûteux pour la collectivité.

Le territoire a des caractéristiques rurales au nord et périurbaines au Sud. Il est recouvert à 70% de terres agricoles¹⁴. Plusieurs rivières traversent le Pays : L'Arrats, la Save, le Gers et la Gimone, Le territoire est vallonné de coteaux qui accueillent de grandes cultures céréalières.

« On a quand même des espaces naturels, boisés, des zones humides. On est en train de faire un recensement des zones naturelles ça permet de les valoriser les espaces naturels » Francis Chabrol

En 2017, le Pays compte environ 73 000 habitants répartis sur les cent-soixante communes. Il connaît des disparités démographiques entre le Nord et le Sud essentiellement. Si le Nord connaît des caractéristiques très rurales, avec une densité de population inférieure à 30hab/km² en 2014 pour la CC de la Lomagne Gersoise, le sud est plus attractif et attiré par la métropole toulousaine. La CC de la Gascogne Toulousaine, avec comme bourg centre l'Isle-Jourdain a une densité de 85hab/km² ce qui la place au-dessus de la moyenne régionale de 80hab/km² en moyenne.

Francis Chabrol, nous précise :

« La population sur le territoire se caractérise de la manière suivante : la partie sud sud-ouest plutôt agricole et sur le reste du territoire une classe ouvrière, plus pauvre. Concernant la région de l'Isle-Jourdain on trouve une population plus huppée par sa proximité avec la métropole.

Un nouveau phénomène est apparu depuis 10 ans avec l'arrivée, y compris dans les petits villages, d'une nouvelle population souvent jeune issue du milieu ouvrier ou employé.

¹⁴ SCoT de Gascogne

Le Pays Portes de Gascogne est organisé autour de plusieurs bourgs centres qui regroupent des services de proximité et intermédiaires : Fleurance, Lectoure, Saint-Clar, Mauvezin, Cologne, Gimont, Simorre, Samatan, Lombez et L'Isle-Jourdain.

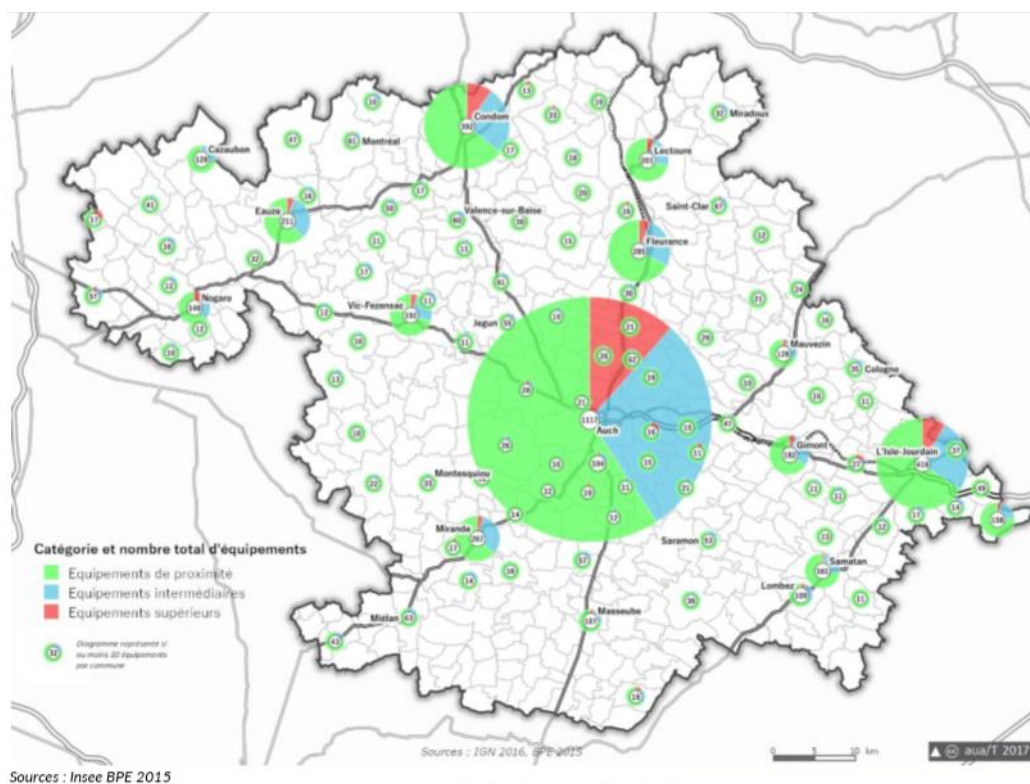


Figure 18 : Répartition des équipements par gamme.

Source : publi' du diag SCoT de Gascogne : Territoire habité, dynamiques sociales

« Le territoire est bien doté pour les besoins actuels de la population. Mais il y a des problèmes d'anticipation, on n'est pas très équipés pour les problématiques à venir (services à la personne, services culturels) »

La problématique elle viendrait plutôt de l'accès aux équipements. On a un habitat dispersé, la densité elle diminue, c'est plus l'accès qui est problématique. Les services sont concentrés sur les bourg-centres. La question est comment on accède à ces services, les trajets restent longs. C'est moins le cas dans les territoires périurbains quand même. » Hélène Cettolo

Le Pays Portes de Gascogne est proche d'agglomérations qui concentrent des emplois et des services supérieurs : Auch, Agen et Toulouse.

« Le territoire souffre de désert médical. Pour essayer de pallier cela, Les pôles de santé et les MSP fleurissent un peu partout et couvrent largement le territoire mais il manque des médecins et surtout des spécialistes. Il faut faire des déplacements importants pour aller voir un spécialiste, même si certains commencent à s'installer à limite du territoire vers l'Isle-Jourdain. » Francis Chabrol

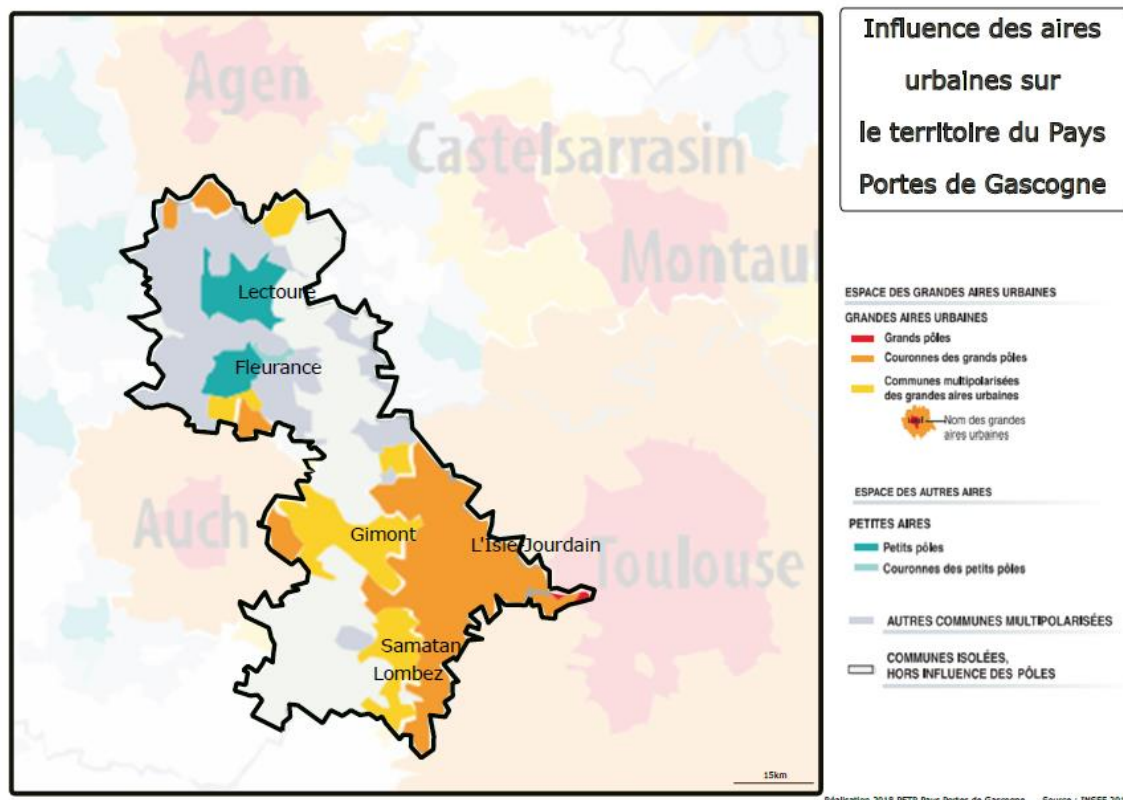


Figure 19 : Influence des AU sur le territoire du Pays Portes de Gascogne, INSEE 2010
Réalisation : Mathilde LOSEGO

Les communes du Sud-Est font partie de la couronne du grand pôle de Toulouse. La commune de Gimont et les communes autour, qui se situent sur l'axe Toulouse-Auch, sont des communes multi-polarisées.

« La force économique du territoire, c'est le réseau de PME en agroalimentaire, en aéronautique (sous-traitants). On a aussi la chance d'avoir des entreprises leader dans le champ de l'économie sociale et solidaire, équitable à fleurance par exemple. On parle du territoire, on se fait connaître. » Hélène Cettolo

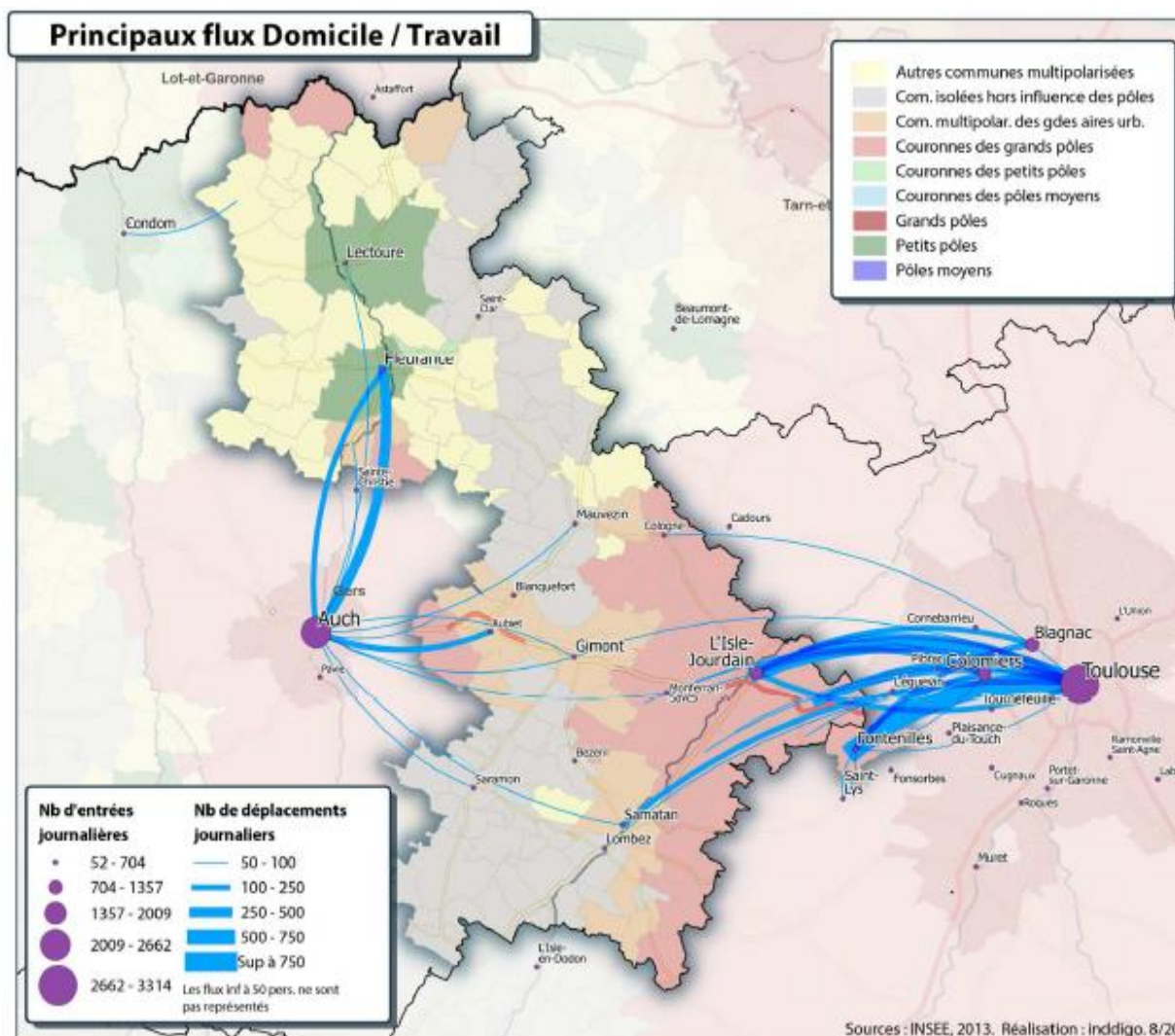


Figure 20 : Principaux flux domicile-travail
Source : bureau d'étude Inddigo en 2017

La proximité du territoire avec des bassins d'emplois d'envergure amène 35% des actifs du Pays¹⁵ à travailler en dehors du territoire. Les déplacements domicile-travail principaux externes au territoire sont essentiellement en direction d'Auch et de la région toulousaine. Les déplacements journaliers entre L'Isle-Jourdain et Toulouse sont compris entre 500 et 750 allant jusqu'à plus de 750 entre Fontenilles et Toulouse, commune la plus à l'Est du Pays et la plus proche du pôle d'emploi de Toulouse.

La proximité d'un territoire avec de grands pôles d'emplois constitue un atout en matière d'attractivité. Mais les enjeux liés à cette position privilégiée sont nombreux pour les collectivités. En termes de mobilité, cela implique une congestion importante sur les axes de communications principaux en heures d'affluences entraînant des nuisances sur le plan environnemental élevées. De plus, les habitants sont en recherche d'une vie sociale sur le territoire, il ne faut pas que ces territoires deviennent des dortoirs pour les actifs travaillant à Toulouse ou à Auch. Le Pays Portes de Gascogne a d'ailleurs un projet culturel d'envergure.

¹⁵ SCoT de Gascogne

Même si la majorité des déplacements se font hors du territoire, des flux internes existent également. Les bourgs principaux concentrent une partie des emplois internes aux territoires. Le premier moyen de transport sur le Pays est la voiture.

« [...] il faudrait développer plus les réflexions sur les problèmes de mobilités. C'est déjà un premier pas avec les vélos électriques mais il faut aller plus loin. » Francis Chabrol

Le territoire est organisé autour d'axes routiers structurants :

- La N124 qui relie Toulouse à Auch en double-voie jusqu'à L'Isle-Jourdain et d'Aubiet à Auch.
- La RN 21 qui relie Auch et Agen en passant par Fleurance et Lectoure.
- La D654 qui relie deux centre-bourgs, Mauvezin et L'Isle Jourdain
- La D632 qui relie le sud du territoire à la ville de Muret.

Ces axes sont très empruntés chaque jour aux heures d'affluences et connaissent pour certains une forte congestion. Le territoire est également maillé d'un réseau d'axes secondaires importants, un atout pour développer la pratique du vélo.

« Les forces, sont situées autour de la N21 et de la N124. Ceci est pour le désenclavement du territoire mais il faudrait plus de zones mieux réparties. Les problèmes sont liés au manque réel d'industrie. Seule est présente l'industrie agro-alimentaire, liée à l'agriculture. L'aéronautique, elle, s'essouffle de plus en plus. » Francis Chabrol.

De plus, la ligne TER Toulouse-Auch traverse le territoire et dessert trois gares sur le PPG : L'Isle-Jourdain, Gimont et Aubiet. Si le tronçon entre L'Isle-Jourdain et Toulouse (passant par Colomiers) est très empruntés en heures de pointes, c'est moins le cas sur le reste de la ligne qui a menacé à plusieurs reprises d'être fermée pour être remplacée par des bus par manque de fréquentation et de rentabilité.

Des lignes de bus sont également présentes sur le territoire :

- La ligne Agen-Auch qui passe par Lectoure et Fleurance notamment. C'est une ancienne ligne TER, la volonté de la rouvrir est ressortie dans la concertation des EGRIM en Occitanie.
- La ligne Auch-Toulouse qui dessert Gimont et L'Isle-Jourdain
- La ligne Auch-Montauban qui traverse Mauvezin et Solomiac
- La ligne entre Boulogne-sur-Gesse et Toulouse qui dessert Lombez et Samatan.

Pour compléter l'offre de transports en commun qui peut ne pas être adaptée à une partie de la population, 4 des 5 CC bénéficient d'un service de Transport à la Demande, le secteur de Lectoure/Fleurance relie 43 autres communes, le secteur de Mauvezin-St-Clar-Cologne, avec 29 communes reliées, le secteur de Samatan qui dessert 14 communes et enfin le secteur de Gimont-Saramon avec 8 communes desservies.

De plus, des aires de covoiturages sont installées sur le territoire et d'autres plus « sauvages » sont de fait utilisées par les habitants.

L'ensemble de ces dispositifs existent mais ne sont encore trop peu utilisés aujourd'hui, et les trajets quotidiens se font essentiellement en voiture sur le Pays.

1.2 Un territoire habité

- Un territoire attractif

La situation géographique du territoire l'amène à être très attractif notamment pour le sud du territoire. Le Pays a gagné 12% d'habitants supplémentaires en 12 ans, l'amenant à passer de 56 000 habitants en 2005 à 73 000 habitants en 2017.

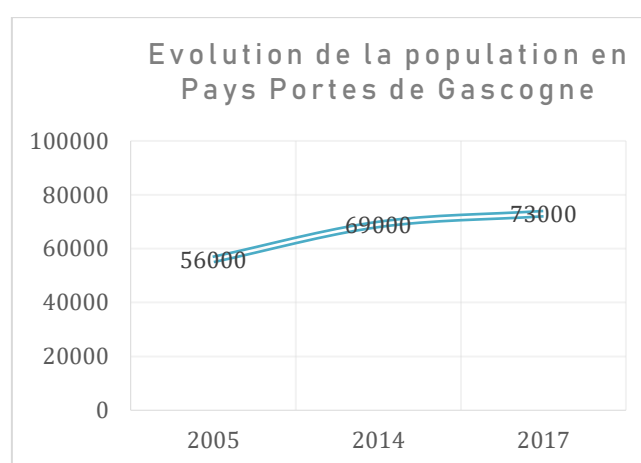


Figure 21 : Evolution de la population en Pays Portes de Gascogne depuis 2005 d'après l'INSEE-
Réalisation : Mathilde LOSEGO

Entre 2009 et 2014, le Pays Portes de Gascogne a gagné près de 2 500 actifs supplémentaires, ce qui reflète la grande attractivité résidentielle et économique du territoire. Cependant, le Pays Portes de Gascogne pourrait être considéré comme un territoire dortoir puisque plus des deux tiers travaillent en dehors du territoire dont 34% sur l'agglomération toulousaine, ce qui traduit un phénomène de polarisation et de périurbanisation important.

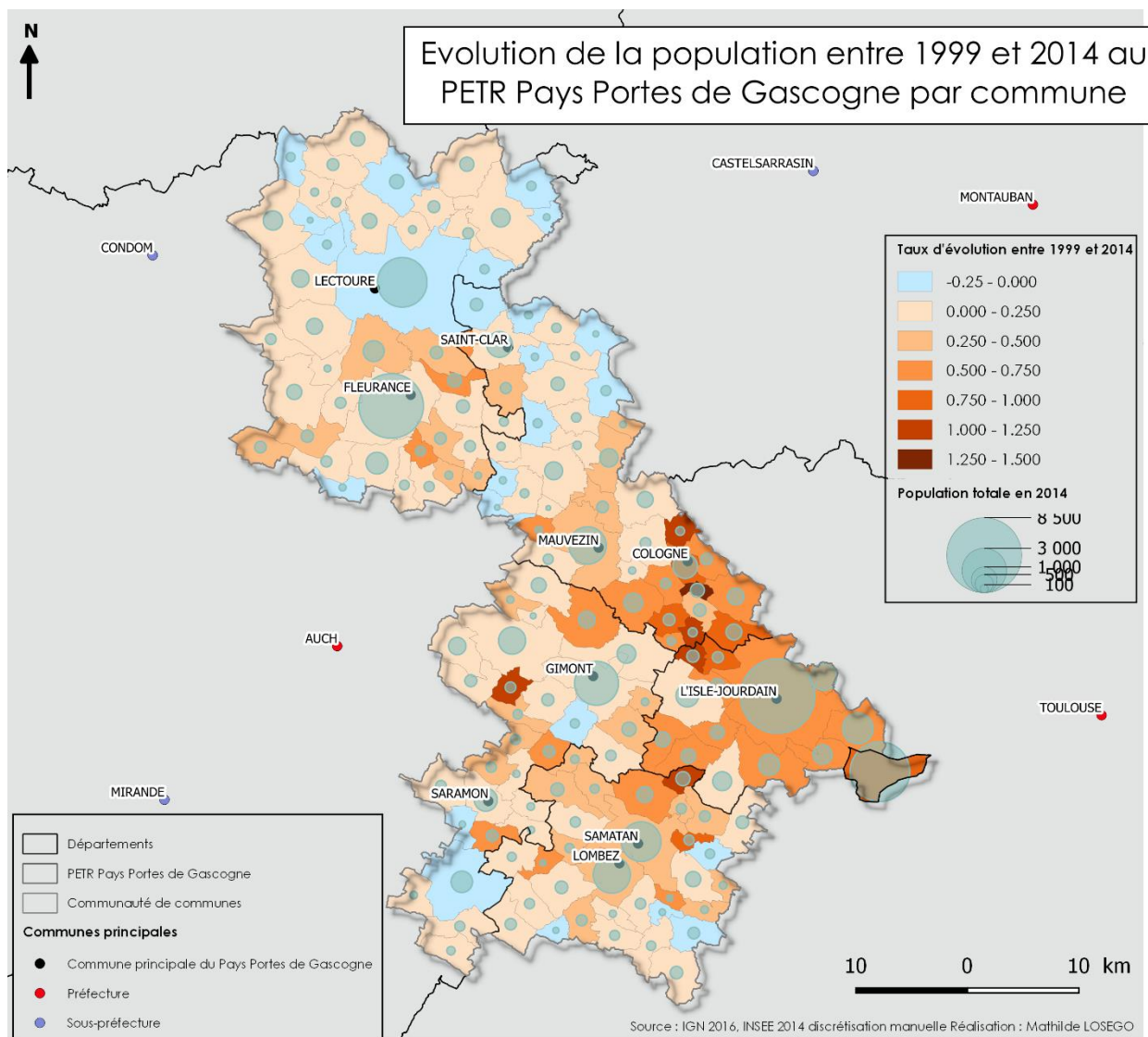


Figure 22 : Evolution de la population en Pays Portes de Gascogne entre 1999 et 2014 d'après l'INSEE
Réalisation : Mathilde LOSEGO

« Nos atouts c'est la nature et la recherche du bien-être. L'attractivité passe aussi par le patrimoine environnemental et la convivialité. L'emploi n'est pas trop loin, entre 30 et 45 minutes bien qu'il soit souvent externe au territoire ce qui représente une faiblesse pour le territoire. » Francis Chabrol

- Un territoire jeune par rapport au reste du Gers

Le département du Gers est l'un des plus âgés de France métropolitaine, près d'un habitant sur trois (30%) a plus de 60ans et les moins de 20 ans représentent 0,6 habitant pour 1 habitant de plus de 60 ans. En Région Occitanie cette moyenne atteint 0,83 et 0,98 en France métropolitaine.

Cependant, le Pays Portes de Gascogne contraste avec le reste du territoire du SCoT de Gascogne. Si la part importante des 40-50 ans peut amener à un futur vieillissement de la population, la part des enfants, pré-adolescents, adolescents (0 à 15 ans) est plus importante sur le territoire du Pays Portes de Gascogne que sur l'ensemble du Gers également. Cela implique une dynamique importante de renouvellement de la population. De plus, cela a des conséquences sur les pratiques et les attentes en matière de mobilité des habitants. En effet, la catégorie des 40-50 ans est représentative des actifs travailleurs (*ni à la retraite, ni en formation*), la plus touchée par les navettes domicile-travail. De plus, les jeunes en dessous de 15 ans, non motorisés sont dépendants de leurs parents pour se déplacer, ils sont en demandes de mobilité sur le Pays, d'après l'étude de Sostén Projet en 2013.

« Depuis 10 ans la population connaît une recomposition sociale importante, avec l'arrivée d'une population plus urbaine, surtout à l'est, sur l'Isle-Jourdain, plus jeune : on le voit avec le boom des écoles, des projets autour de la petite enfance. Une population aux mobilités pendulaires, qui bougent beaucoup surtout sur Toulouse ou Auch. Ils reviennent au Pays, presque pour dormir. » Hélène Cettolo

Toutefois, comme sur l'ensemble du Gers, la faible dotation en établissements d'enseignement supérieur et post-bac du territoire amène les jeunes de 20 à 30 ans à quitter le territoire, ce qui explique la faible part de cette tranche d'âge dans la population du Pays.

La taille des ménages au Pays Portes de Gascogne est plus élevée que la moyenne départementale de 2,2 personnes par ménage ainsi que la moyenne régionale et nationale. Ce phénomène s'explique par la forte attractivité résidentielle du Pays qui accueille beaucoup de familles avec enfants. Les familles représentent 69% du territoire contre 61% au PETER Pays d'Armagnac avec 30% des couples avec enfants contre 22% au PETER Pays d'Armagnac aux caractéristiques plus rurales que le PETER Pays Portes de Gascogne.

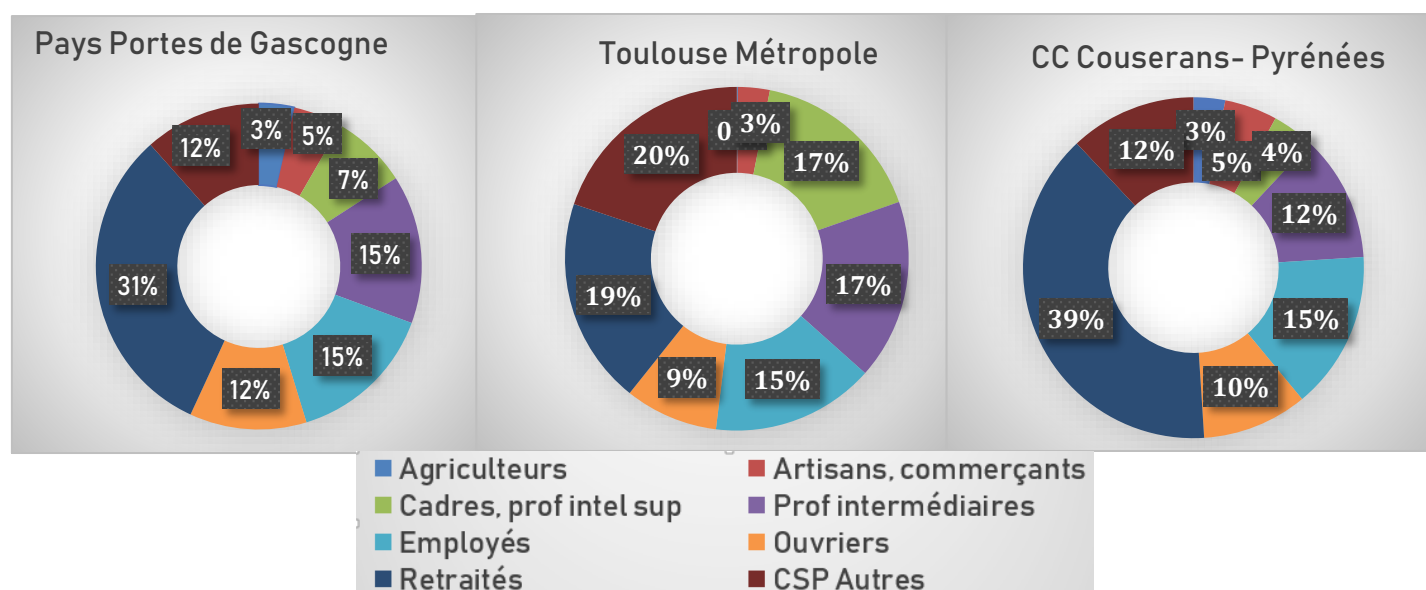


Figure 23 : Répartition de la population active par CSP en 2014 en fonction des territoires
Source : INSEE

26% des actifs appartiennent à la catégorie socio-professionnelle des employés ou des ouvriers ce qui révèle un profil d'actifs plutôt modeste sur le Pays. Les cadres ne représentent que 7% des actifs du territoire. Ces graphiques confirment également le caractère fortement agricole du territoire puisque 3% des actifs sont des agriculteurs exploitants contre 1,6% en France et 0,1% sur Toulouse Métropole.

Les deux territoires pris en exemple : Toulouse Métropole aux caractéristiques très urbaines et la CC du Couserans, très rurale ont des dynamiques différentes du PETR Pays Portes de Gascogne.

Toulouse Métropole concentre une population aisée, avec 34% de cadres et professions intermédiaires. C'est moins de la moitié pour la CC du Couserans, très rurale position du Pays Portes de Gascogne est intermédiaire avec 22%. C'est le même constat pour la part des retraités. Plus le taux est haut, plus il indique le caractère très rural du territoire. Au Pays Portes de Gascogne il est de 31% contre 19% à Toulouse Métropole et 39% dans le Couserans.

Cependant, la part des ouvriers et des agriculteurs tend à diminuer sur le Pays traduisant une baisse de l'activité agricole au profit de l'activité tertiaire. Ce phénomène est général depuis plusieurs années en France métropolitaine.

	Pays Portes de Gascogne	Occitanie
Part des chômeurs déclarés	9,3%	15,2%

Figure 24 : Part des chômeurs déclarés

Source : INSEE 2014

En 2014, le taux de chômage sur le Pays Portes de Gascogne est inférieur à 10%, ce qui le place en dessous de la moyenne nationale qui est à 10% et bien en dessous de la moyenne régionale à 15,2%. La communauté de communes de la Gascogne Toulousaine, le territoire le plus polarisé par la métropole toulousaine du Pays présente un taux d'actifs au chômage de 7,5% en 2014.

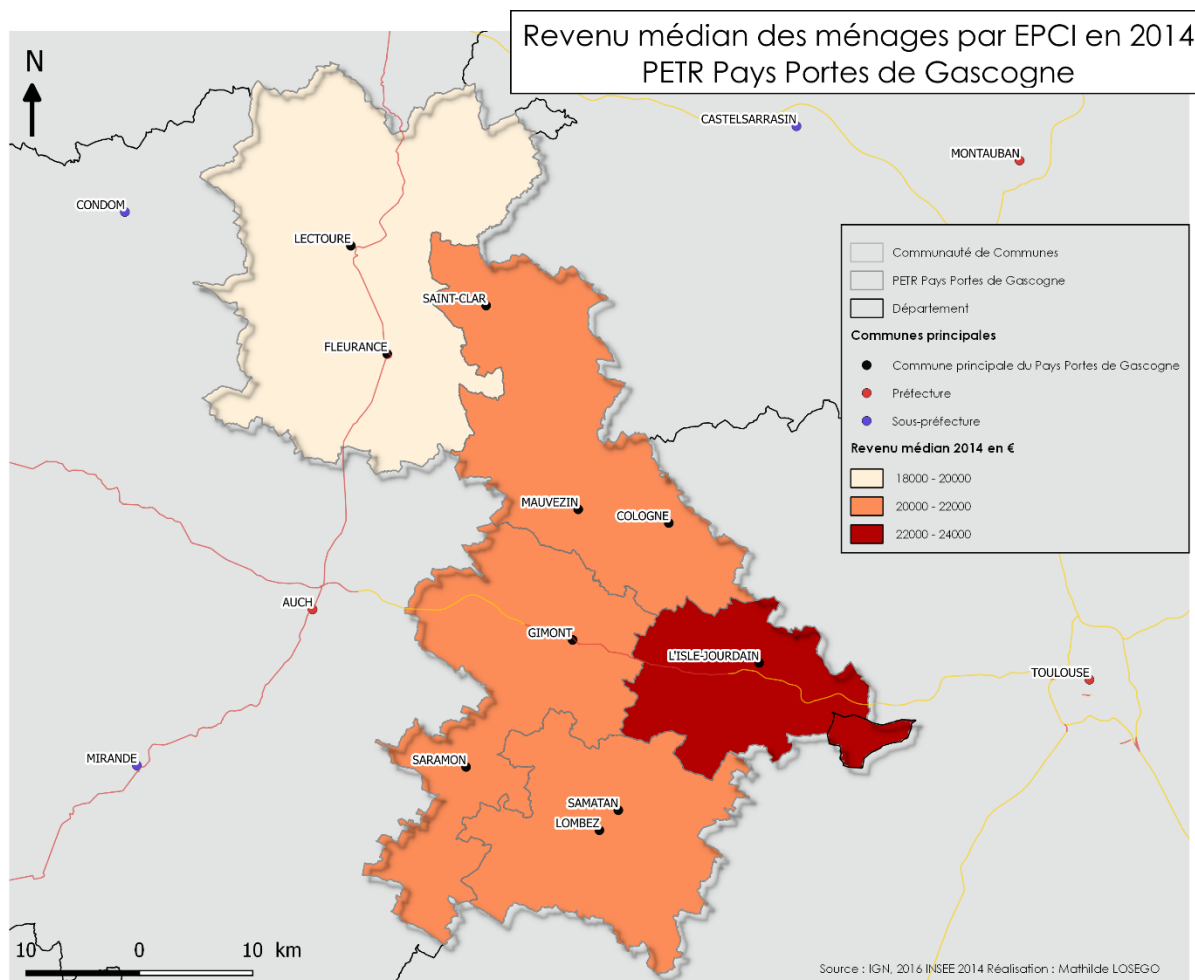


Figure 25 : Revenu médian des ménages par EPCI en 2014 au Pays Portes de Gascogne

Réalisation : Mathilde LOSEGO

Le Pays Portes de Gascogne présente un niveau de vie médian de 20 690€ en 2014, supérieur de 1 200€ au niveau régional.

A l'échelle du Pays, les revenus médians des ménages diminuent du sud au nord. Le niveau de vie de la Gascogne Toulousaine, apparaît particulièrement élevé (revenu médian de 23 500 €). En comparaison, la Lomagne Gersoise, la plus pauvre, a un revenu médian d'environ 19 000€.

Les taux de pauvreté sont en accord avec les statistiques relevant du niveau de vie médian puisque la Gascogne Toulouse présente un taux particulièrement bas : 7,8% contrairement à la Lomagne Gersoise à 14,8%. La région Occitanie est une des plus pauvres de France, le taux de pauvreté est de 17,2%, trois points au-dessus du taux français.

La situation sociale du Pays Portes de Gascogne est disparate sur le territoire. Le Nord aux caractéristiques rurales concentre une part importante de ménages précaires, avec un

revenu médian compris entre 1000 et 2000€. Le Sud est l'Est, aux caractéristiques plus périurbaines, dispose d'une population plus aisée. Toutefois, le Pays comprend une part importante d'employés et d'ouvriers considérés comme les CSP les plus précaires. Cela constitue un enjeu important sur les questions de mobilité, ces catégories de population sont les plus exposés aux problèmes de précarités énergétiques liés à l'utilisation de la voiture et du carburant. Ce sont les premiers impactés par les hausses de carburant.

2. Le projet de territoire du PETR Pays Portes de Gascogne¹⁶

Le Pays a été créé en 2003, dans un premier temps sous forme associative. Un programme LEADER+ lui a été attribué dès la première année. Il lui a permis de soutenir des projets sur le thème de l'accueil de nouveaux acteurs locaux et d'entreprises. En 2004, il signe le premier contrat de Pays.

Le projet de territoire du Pays Portes de Gascogne en cours pour la période 2014-2020 se décline en cinq ambitions et quatorze objectifs stratégiques et s'engage à accompagner des actions du territoire afin de :

- Soutenir le développement de l'économie
- Préserver l'environnement et maîtriser les ressources énergétiques du territoire
- Favoriser un urbanisme durable en compatibilité avec les caractéristiques du territoire
- Soutenir les services et renforcer les liens entre les habitants et les générations
- Favoriser l'innovation, le développement territorial et la gouvernance

¹⁶ Source : Projet de territoire du PETR Pays Portes de Gascogne 2014-2020

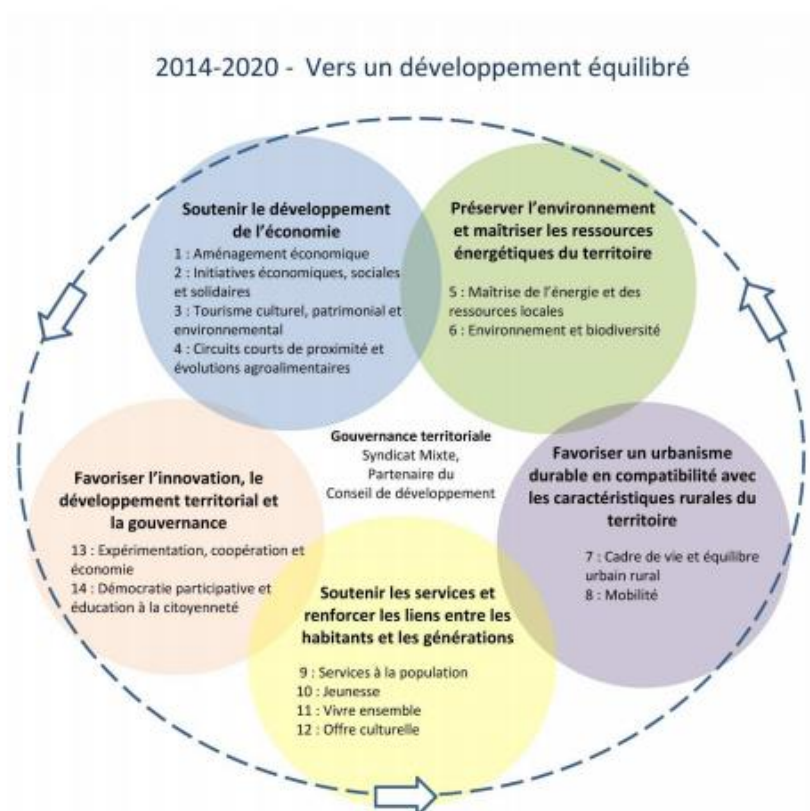


Figure 26 : Schéma synthétique du projet de territoire du Pays Portes de Gascogne
Source : Projet de territoire PETR Pays Portes de Gascogne

2.1. Des outils techniques et financiers

Le PETR Pays Portes de Gascogne possède des dispositifs techniques et financiers particuliers qui lui permettent de mettre en place des projets ambitieux au service des collectivités et des habitants du territoire¹⁷.

- Un programme Leader qui interviendra sur les thématiques suivantes : Economie, Tourisme, Services, Culture, Environnement et Energie. L'Union Européenne met à disposition une enveloppe de deux millions d'euros pour le Pays. Le Groupe d'Action Locale (GAL) en charge du programme regroupe le Pays d'Auch et le Pays Portes de Gascogne. Il est composé d'élus et de membres du conseil de développement.
- Un Contrat Régional Unique (CRU) qui intervient sur les thématiques suivantes : Développement économique et tourisme, Aménagement de l'espace, Transition

¹⁷ Projet de territoire du Pays Portes de Gascogne mis à jour en 2018

écologique et énergétique, développement des services et du bien vivre ensemble. Avec des financements de la Région Occitanie et du Conseil départemental du Gers à hauteur de neuf millions d'euros, sur la période 2015-2017. Il est renouvelable.

- Un label Territoires à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV) avec une enveloppe de 500 000€ et une possible extension pouvant aller jusqu'à 1,5 millions d'Euros. Il finance des projets portés par le PETR et les collectivités sur les thèmes de l'énergie, de la mobilité et de la biodiversité.
- Une convention Culturelle (2015-2017) avec la Direction Régionale des Actions Culturelles (DRAC) Occitanie qui permet d'accompagner les projets du territoire relevant des pratiques artistiques et de la médiation culturelle. A renouveler. Le projet culturel du territoire Pays Portes de Gascogne a démarré en 2003. C'est le premier projet collectif du Pays qui a abouti à une intercommunalité culturelle : Culture Portes de Gascogne.
- Une convention de partenariat avec le Comité Départemental du Tourisme et du Loisir du Gers (CDTL32) pour renforcer l'attractivité du territoire par le développement des mobilités douces, le développement des outils numériques, la promotion du patrimoine gastronomique local (Apéros de Pays), le développement des itinéraires culturels.
- Un contrat de ruralité sur les questions économiques, d'accessibilité aux services, la mobilité et la cohésion sociale, signé avec l'Etat sur la période 2017-2021 ;
- Un contrat de réciprocité signé avec Toulouse Métropole en 2017. Il est tourné sur les questions économiques, touristiques, environnementales et de coopération. C'est le premier contrat de coopération métropolitaine signé en France entre deux territoires urbain et rural.

2.2. Un Pays engagé dans la transition écologique et énergétique de son territoire

Le Pays s'engage dans la transition énergétique et dans un développement durable se son territoire. Dans son projet il est inscrit *« qu'il accompagne des projets qui permettent de préserver l'environnement et de maîtriser les ressources énergétiques du territoire »*.

Depuis 2011, il a engagé un plan Climat Energie Territorial pour lutter contre le réchauffement climatique et anticiper les impacts socio-économiques de la diminution des énergies fossiles.

Une étude a été menée et le plan d'action suivant a été établi sur la période 2012-2014 :

- réalisation d'une charte qualité éclairage public
- réalisation d'audits énergétiques de bâtiments publics du territoire
- réalisation d'une étude de potentiel sur le développement d'une filière chanvre en Pays Portes de Gascogne
- mise en place de permanences sur la rénovation énergétique pour les particuliers
- expérimentation sur la mobilité des jeunes
- réalisation d'une étude de potentialités en énergies renouvelables sur le territoire

Pour poursuivre sur sa lancée de lutte contre le réchauffement climatique, le Pays Portes de Gascogne a engagé un processus de labellisation de son territoire en Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte qu'il a obtenu en 2016 par le ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer.

Le label TEPCV permet au Pays d'agir sur six grands thèmes :

- Réduction de la consommation d'énergie dans le bâtiment et l'espace public.
- Diminution des émissions de gaz à effet de serre et des pollutions liées aux transports.
- Développement de l'économie circulaire et de la gestion durable des déchets.
- Production d'énergies renouvelables locales.
- Préservation de la biodiversité, protection des paysages et promotion d'un urbanisme durable.
- Promotion de l'éducation à l'environnement, de l'éco-citoyenneté et mobilisation des acteurs locaux.

Le projet autour de la mobilité s'inscrit dans ces deux dispositifs. Il a pour but de rendre plus viable le territoire pour améliorer la vie des habitants et gagner en attractivité. Le développement de l'éco-mobilité a un impact positif sur l'environnement. Cinquante VAE ont été achetées dans le cadre de TEPCV pour développer plus particulièrement la pratique du vélo sur le territoire. Les actions opérationnelles du PCAET vont être définies dans le courant de l'année 2018, il se pourrait d'un axe important autour de la mobilité pour les actifs y soit intégré, sous forme d'actions de sensibilisations notamment.

2.3. Un Pays qui coopère avec la métropole Toulousaine

Depuis juillet 2017, le PETR Pays Portes de Gascogne a signé un contrat de réciprocité avec Toulouse Métropole pour un partenariat innovant entre le rural et l'urbain. Il s'appuie sur le fait d'établir une solidarité entre les territoires en l'occurrence un territoire métropolitain, moteur pour la croissance du Pays et un territoire périurbain et rural à proximité qui a un rôle régulateur de la densification urbaine et qui offre une qualité de vie privilégiée pour les actifs urbains. Les relations entre l'urbain et le rural sont importantes pour assurer un développement équilibré du territoire national et notamment dans une égalité de traitement du citoyen devant les services publics.

Le bassin d'emploi de Toulouse est le plus fréquenté par les habitants du PETR Pays Portes de Gascogne.

Les deux territoires ont signé ce contrat en sept thèmes divisés en fiches actions favorisant des projets autour :

- D'un développement économique (*la filière aéronautique, une dynamique de création d'entreprises et d'innovation et le développement du télétravail*).
- De l'agriculture (*Projet alimentaire territorial, maintien des terres cultivées et développement des filières PAAM¹⁸*)
- Du tourisme (*Tourisme de proximité*)
- D'un développement culturel (*offre culturelle métissant urbain et rural*)
- De la culture scientifique et technique (*sensibilisation et formation aux métiers de l'aéronautique*)
- Des mobilités (*améliorations des migrations pendulaires*)
- De la transition écologique (*construction d'un projet commun durable et résilient*)

Le Pays coopère aussi avec ses voisins, aux caractéristiques territoriales plus proches des siennes. Deux contrats avec le Lot-et-Garonne et le Tarn-et-Garonne devraient voir le jour courant 2018. Le projet est plus avancé avec le Lot-et-Garonne, puisqu'il est en relation avec le SCoT d'Agen. Le projet devrait s'articuler autour de :

- Une meilleure accessibilité aux infrastructures autoroute et TGV et fret ferroviaire
- Une coopération dans le domaine agroalimentaire permettant de valoriser la filière bio et de créer des outils de transformation pour en fixer la valeur ajoutée sur nos territoires.
- Le tourisme en s'appuyant sur les deux vallées de la Baïse et du Gers pour mieux valoriser le patrimoine naturel et culturel
- Une harmonisation de la politique d'accueil des nouvelles populations dont les premiers arrivants se sont installés dans les territoires limitrophes de Lectoure
- Grâce au désenclavement numérique le développement de la coopération a déjà établi dans le cadre en particulier du pôle Sud-Ouest.
- Une réflexion développement économique et foncière.

Le Pays Portes de Gascogne, collabore aussi au sein du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) de Gascogne. Il regroupe la quasi-totalité du département du Gers et a pour ambition de *« faire ressortir une vision stratégique partagée pour asseoir le développement du territoire, lui permettre de rayonner à différentes échelles et d'être valorisé dans deux grandes régions Occitanie et Nouvelle Aquitaine »*¹⁹.

Le projet du SCoT de Gascogne est aussi de s'associer aux agglomérations voisines qui attirent le territoire pour construire la stratégie de développement. Pour son étude, le SCoT de Gascogne s'appuie sur les entités territoriales qui le composent : le PETR Pays D'Armagnac, le PETR Pays d'Auch, le PETR Pays Portes de Gascogne ainsi que de leurs communautés de communes.

¹⁸ PAAM : (Plantes Aromatiques, Alimentaires et Médicinales)

¹⁹ <http://www.scotdegascogne.com/index.php/le-scot-de-gascogne/elaboration/la-demarche>

Une conférence des maires du PETR Pays Portes de Gascogne a été organisée par l'équipe du SCoT pour, le 9 février 2018 pour expliquer la démarche, rassembler des données qualitatives du territoire et présenter les premiers résultats de l'étude quantitative.

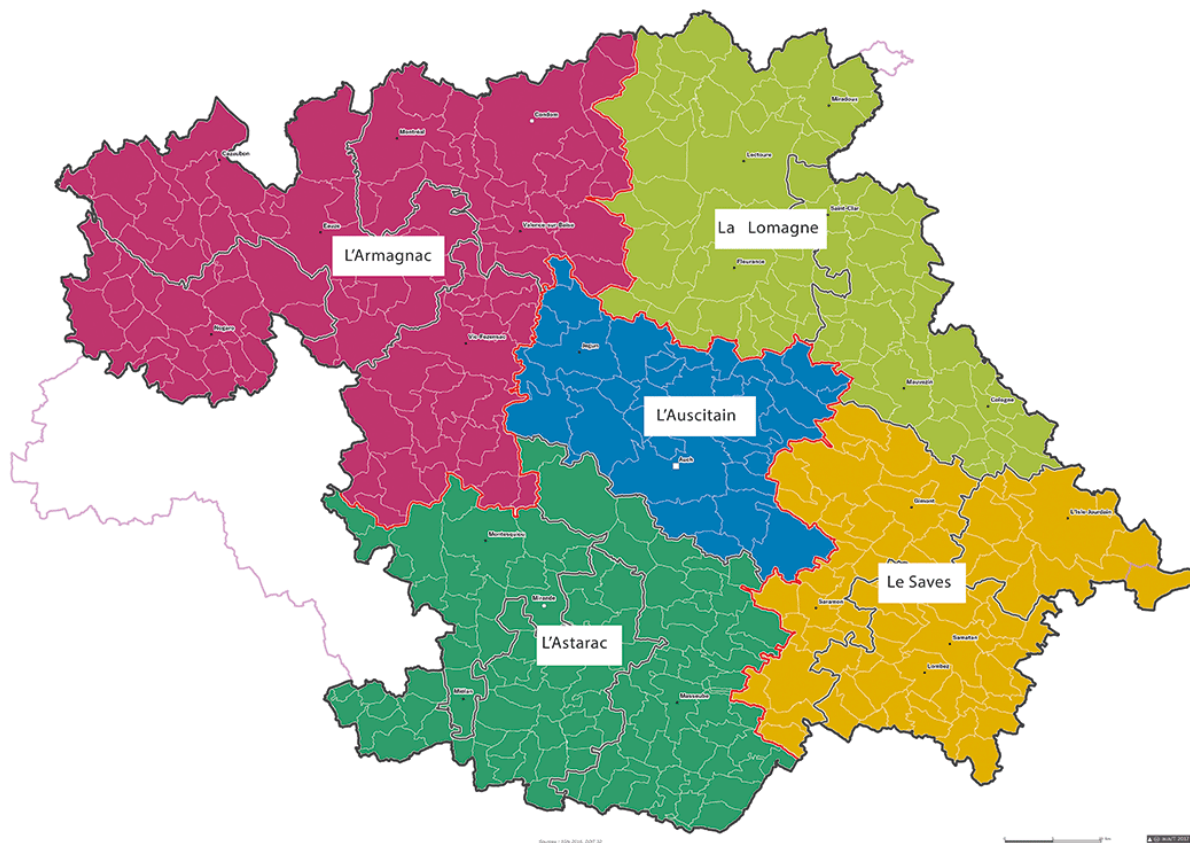


Figure 27 : Périmètre du SCoT de Gascogne

Source : SCOT de Gascogne

Le PETR n'assure pas une mission mobilité à part entière, mais ces questions se retrouvent dans différentes ambitions du Pays. Des outils (TEPCV, PCAET) ont été développés pour en assurer une partie. Les dynamiques territoriales du Pays Portes de Gascogne le place dans un contexte exposés aux enjeux contemporains de mobilité (*population peu aisée exposée à la précarité énergétique, proximité avec de grands pôles d'emploi, faible densité...*).

Depuis 2013, le Pays mis en place plusieurs actions pour répondre à ces enjeux et continu aujourd'hui ses ambitions. En 2013, une étude autour de la mobilité des jeunes a été réalisée par Sosten Projet, en est découlé une plateforme de covoiturage courte-distance numérique à destination des jeunes. Depuis 2016 et sa labellisation TEPCV, il travaille sur un projet autour du développement des mobilités actives en général et du vélo plus particulièrement. Il souhaite à terme devenir un territoire où la pratique du au quotidien vélo est naturelle pour les habitants et ne serait plus associée simplement à un loisir, comme c'est le cas dans le nord de l'Europe notamment.

De plus pour assurer une mission mobilité à part entière et pouvoir animer l'ensemble des projets existants et en réflexions s'y rattachant le pays recherche des financements extérieurs.

3. Développer l'éco-mobilité au Pays Portes de Gascogne

Le développement de l'éco-mobilité est un projet innovant et important du Pays Portes de Gascogne. Plusieurs actions ont été engagées :

- En 2013, c'est la plateforme de covoiturage-courte distance PARTAJ' qui a été mise en place afin de faciliter la mobilité de ses habitants.
- Puis, en 2016 est lancé le projet autour de la location de VAE qui a fait l'objet de plusieurs études préalables et d'une phase test à l'été 2017.

La mission mobilité est malheureusement peu animée aujourd'hui, par manque de moyen pour le financement de l'ingénierie. Toutefois, suite aux études et phases de test, le pays a tenu à déployer le projet Vélos de Pays autour des VAE sur l'ensemble du territoire pour juin 2018.

Afin d'atteindre cet objectif, Il était nécessaire au préalable d'approfondir certaines thématiques afin de disposer des éléments techniques pour prétendre à un lancement dans les meilleures conditions.

C'est dans ce contexte que j'ai effectué mon stage d'une durée de trois mois avec pour mission particulière :

- Répondre à l'Appel à Manifestion d'Intérêt (AMI) French Mobility de l'Etat pour présenter le projet global autour de la mobilité du PETR Pays Portes de Gascogne.
- Mener une démarche de benchmarking pour repérer les bonnes pratiques des autres territoires ayant un service de location de VAE
- Repérer des parcours adaptés au VAE pour proposer une offre touristique de qualité aux locataires de VAE
- Définir un référentiel pour choisir les points de location
- Démarcher des entreprises pour qu'elles deviennent un « point de location » des *vélos de Pays*.

Ces différentes missions doivent permettre de rassembler les derniers éléments techniques afin de finaliser les choix restants à faire avant d'ouvrir le projet à tout le territoire.

Je vais dans un premier temps présenter le projet global pour une mobilité alternative à la voiture individuelle que souhaite développer le Pays, puis rappeler le cadre général du projet Vélos de Pays. Enfin, je présenterai mon travail et les méthodes mobilisées pour mettre en œuvre les missions réalisées durant le stage.

3.1. Un territoire engagé dans la mobilité de ses habitants

Le PETR Pays Portes de Gascogne a pour ambition de proposer une approche multimodale des moyens de transport en milieu rural et de coordonner l'ensemble des solutions existantes et des projets futurs.

Des dispositifs de mobilités solidaires accessibles à tous sont envisagés pour enrichir les solutions déjà existantes auprès des habitants du territoire.

En 2013, après la réalisation d'une étude sur la mobilité des jeunes du Pays, une plateforme de covoiturage courtes distances Partaj' a été développée par SOSTEN Projets. Cette structure apporte des conseils et aide à la mise en place d'actions dans le champ social pour les collectivités, les associations, les organismes sociaux et les citoyens.

Aujourd'hui, le Pays souhaite approfondir ces démarches pour développer les modes alternatifs à la voiture individuelle. Il vise à terme :

- Mettre en place un dispositif d'auto-stop sécurisé pour qu'il devienne un véritable moyen de locomotion. Des contacts ont été pris avec l'entreprise Rézo-Pouce en 2013.
- Uniformiser et développer le service de TAD des intercommunalités. Partant du constat que le TAD est essentiellement utilisé par des personnes âgées l'objectif serait de le développer pour d'autres publics. En connaisseur du territoire, le Pays est habilité pour choisir un mode de fonctionnement adapté à celui-ci.
- Mettre en place des taxis solidaires pour lutter contre la précarité énergétique et participer à l'insertion de personnes en difficulté. En effet, les territoires ruraux étant habités par des personnes plus pauvres qu'en milieu urbain, ce facteur de précarité y est plus élevé.
- Mettre en place un système de conseil aux mobilités pour les habitants afin de les sensibiliser aux modes alternatifs à la voiture individuelle. Il aura un rôle à jouer dans le développement de la multi-modalité (seul 0,9 des déplacements sont actuellement intermodaux) et dans l'observation de la mobilité locale.
- Travailler en partenariat d'entreprises pour toucher un plus grand nombre de navetteurs directement touchés par les problèmes de mobilité ce qui intensifie la sur-utilisation de la voiture individuelle.
- Développer le télétravail : cet objectif est inscrit dans le projet de territoire et dans le contrat de réciprocité avec Toulouse Métropole. Il doit permettre de réduire les navettes domicile - travail des habitants et des travailleurs de son territoire.
- Développer les modes actifs pour trouver une alternative à la voiture individuelle. Le Pays souhaite particulièrement développer la pratique du vélo et a engagé depuis 2015 un projet autour du Vélo à Assistance Electrique.

Le projet autour de la mobilité a été validé par les élus dans le volet : expérimentation et innovation du projet de territoire pour un projet d'itinérance et de mobilité. Un vice-président du PETR : Hervé Lefèbvre, maire de Samatan et président de la CC du Savès, est en charge des questions de mobilité. Aucun technicien n'est aujourd'hui affecté spécifiquement de la question de la mobilité au Pays.

Ainsi pour développer ce projet ambitieux, le Pays a répondu en juin 2018, à un Appel à Manifestion d'intérêt (AMI) du Ministère de l'environnement proposé suite aux états généraux de la mobilité en 2017. Une de mes missions était de répondre au dossier de candidature de l'AMI.

3.2 Le projet *Vélos de Pays*, un outil pour développer les mobilités actives sur le territoire

Cette partie est consacrée à la présentation du projet Vélos de Pays qui constitue un véritable outil pour le développement de la pratique du vélo sur le périmètre du Pays. Il est un réel projet de développement local puisqu'il associe plusieurs secteurs d'activité dans son montage et participe à améliorer la qualité de vie des résidents du Pays. C'est un projet innovant et ascendant en matière de mobilité durable.

Le projet *Vélos de Pays* est à la fois un projet de développement touristique (*label Terra Gers du Comité Départemental du Tourisme et des Loisirs du Gers*) et une innovation en matière de mobilité douce en milieu rural. Ceci est renforcé par la forte dépendance à la voiture individuelle sur le territoire et aux impacts environnementaux et sociaux (le budget attribué aux déplacements pèse de plus en plus sur les ménages).

Vélos de Pays est un service de location de vélos à assistance électrique déployé sur l'ensemble des cinq communautés de communes. Le Pays a la volonté d'innover en matière de développement durable. Depuis juin 2018, il est possible de louer un *vélo de Pays* à un prix abordable : 25€ la journée et 18€ la demi-journée. Des locations de plus longues durées seront possibles dès septembre 2018.

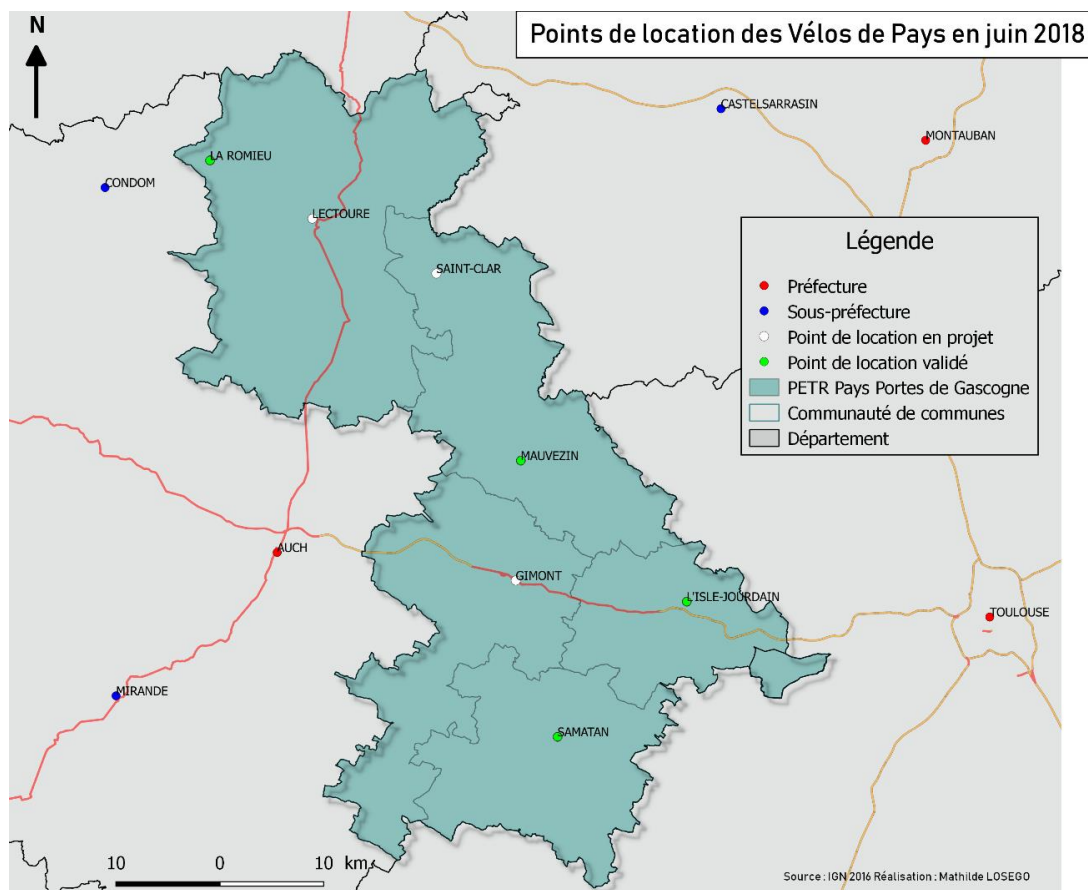


Figure 28 : Localisation des points de location des Vélos de Pays en juin 2018
Réalisation : Mathilde LOSEGO

Ce projet est porté par le PETR Pays Portes de Gascogne, labellisé depuis 2015 par le ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, « Territoire à Energie Positive pour la Croissance Verte (TEPCV) ». Il est intégré dans la fiche -ction ayant pour objectif de « *Diminuer les émissions de gaz à effet de serre et des pollutions liées aux transports* » en mettant en place une flotte de vélos à assistance électrique.

Cette labellisation a permis au Pays d'acquérir des VAE financés à 80% par l'Etat. Cinquante VAE ont été achetés par le Pays Portes de Gascogne. Ce sont des vélos haut de gamme, de fabrication française et achetés dans une entreprise locale du territoire.



La Romieu Juin 2018 –
Inauguration Office du
Tourisme (photo Mathilde
LOSEGO)

Il est inscrit et validé par les élus dans le projet de territoire au titre d'un projet « *itinérance et mobilité* » pour développer les espaces de télétravail et investir dans les aménagements pour la sécurisation et la signalétique des parcours

Cette notion d'itinérance permet de l'associer à d'autres projets du Pays, notamment la présence d'un itinéraire artistique reliant l'ensemble des œuvres *street art* et *art et environnement* conçues par le service culturel du Pays.

De plus, il fait référence au tourisme itinérant qui se développe et qui est un réel moteur économique. Toutes les études montrent que le touriste itinérant a tendance à consommer 15 à 20% (*panier moyen journalier*) de plus qu'un client en séjour classique.

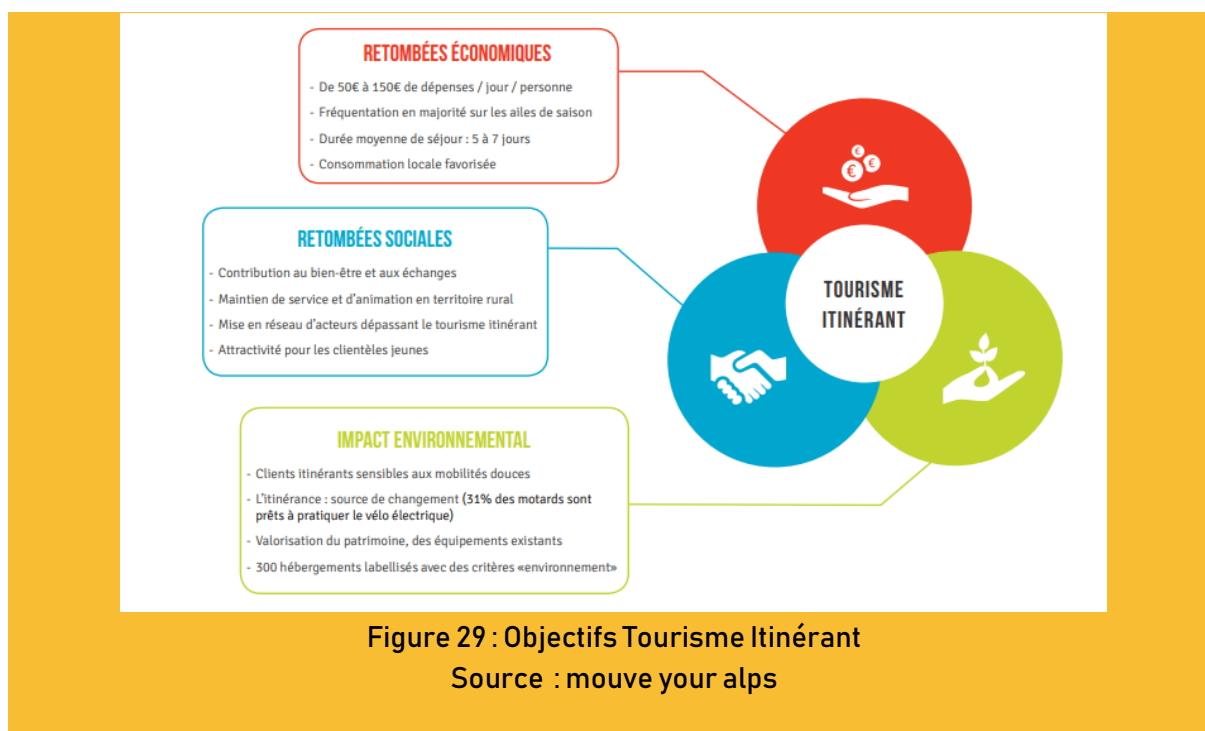
Le tourisme est un secteur moteur du développement économique, particulièrement dans sa dimension locale. A l'heure où les territoires entrent de plus en plus en concurrence les uns avec les autres, il est un important de se démarquer et le tourisme est une solution parmi d'autres pour rester attractif.

Définition : tourisme Itinérant

Le touriste itinérant se déplace d'un village à un autre, d'une vallée à une autre sur des itinéraires bien balisés de préférence, en bénéficiant à l'étape d'un hébergement où il pourra passer une nuit pour repartir le lendemain.

Le tourisme itinérant doux se développe notamment chez les jeunes générations. Il répond aux objectifs durables et concerne un public sensible aux questions environnementales. Il rompt avec le tourisme de masse. Les modes de déplacements doux sont privilégiés (*vélos, marche à pied...*) dans ce type de tourisme.

De plus, il répond aux besoins des clients, il réveille l'imaginaire, donne un sens aux loisirs, fait vivre une expérience de découverte, inédite et d'aventure.



Pour accentuer l'aspect touristique du projet, le Comité Départemental du Tourisme et du Loisir du Gers (CDTL32) a labellisé «Terra Gers» le projet. Ce label promeut un tourisme durable ou slow tourisme.

La location de VAE permet de proposer aux touristes une expérience unique dans un territoire typique au patrimoine et aux traditions qui perdurent. La dimension de slow tourisme s'accorde avec la volonté de développer le tourisme itinérant.

Définition : Slow tourisme

Nouvelle forme de tourisme apparu ans les années 2000. Il a pour objectif d'être au plus près du territoire, en consommant local, en favorisant les modes de déplacement plus propres sur la période de vacances et en étant au plus proche des populations locales.

En juillet 2017, le Pays a signé un contrat de réciprocité avec Toulouse Métropole, incluant une fiche-action dédiée à la mobilité des navetteurs²⁰ entre Pays et Métropole et vice-versa. Plusieurs démarches étaient prévues dans cette fiche-action :

- Développer le télétravail : en élaborant un programme territorial de développement en y associant les entreprises et les administrations candidates. Cela permettrait la

²⁰ INSEE : Les navetteurs sont des actifs ayant un emploi qui ne travaillent pas dans leur commune de résidence.

création d'espaces de télétravail et de coworking basé sur le volontariat des acteurs économiques et des collectivités accompagnatrices.

- Améliorer les migrations pendulaires entre la Métropole et le Pays Portes de Gascogne : en élaborant un plan de déplacements inter-entreprises Gers/Métropole
- Sécuriser et aménager les voies : en définissant un circuit-test de mobilité douce reliant les deux territoires, dès 2018.

Depuis mai 2018, le PETR s'est doté de la compétence « Location de Vélos », transférée par les CC au PETR. C'est la première compétence opérationnelle du Pays, ce qui a permis un élargissement du champ d'action du PETR et d'accentuer le processus de mutualisation.

Le projet *Vélos de Pays* est prévu pour une période de trois ans. Il est censé devenir autonome à la fin de celle-ci. A terme, il doit s'élargir à l'ensemble du département du Gers. *Vélos de Pays* est un projet pilote pour le développement de la pratique du vélo en territoire rural.

Pour mettre en place le projet, le Pays Portes de Gascogne s'est fait accompagner par le bureau d'étude Inddigo, en 2017. Sa mission était d'étudier la mise en place d'un projet de développement de l'itinérance en VAE sur le Pays Portes de Gascogne.

Plusieurs déterminants ont été étudiés :

- Le contexte territorial
- Le potentiel touristique et résident
- Les différents montages juridiques et plusieurs outils de sensibilisation
- Les bonnes pratiques de projets sur des territoires similaires

Cette étude a permis au Pays de mieux connaître les tenants et les aboutissants d'un projet d'une telle envergure sur le territoire. S'appuyer sur un bureau d'étude permet de tenir compte d'un avis expert extérieur. Les conseils d'Inddigo ont réellement permis au Pays d'affiner sa connaissance sur son territoire.

Elle a aussi permis d'apporter :

- Une connaissance sur le domaine de la mobilité et du VAE en France et milieu rural
- Une définition d'un public cible en fonction des CC
- Une identification de points de location potentiels
- Une ébauche d'un référentiel pour le choix des points de location
- Un accompagnement sur le montage juridique complexe
- Un accompagnement sur le montage économique comprenant plusieurs acteurs différents
- Une connaissance du territoire sur le potentiel touristique
- Une connaissance sur les différents types de tourisme à privilégier sur le Pays

Une première expérience a été réalisée au Village Vacances France du Vacancier à Samatan. Ce VVF a accueilli sept VAE en milieu d'été 2017. Des bons de réduction ont été distribués pour booster le service. Trente-six locations et quarante-huit essais gratuits ont été effectués.

Sur cette étude grandeur nature, on a pu relever que :

- Le public est majoritairement touristique et non résident. Cela confirme l'étude d'Inddigo qui avait confirmé ce type de public sur la CC du Savès. Les VAE sont loués pour la plupart sur une demi-journée (2/3) et en famille (les 2/3). Le public est assez âgé (essentiellement public du VVF).
- Moins de la moitié des locataires ont utilisé les parcours types lorsqu'ils ont loué le VAE. Les personnes qui les ont utilisés ont fait part d'améliorations à apporter : *niveau de difficultés, distances, signalisation, numérique.*
- Les vecteurs de communication ont essentiellement été : le vacancier, les OT et les médias locaux. Le club cyclotourisme de Samatan s'est également bien investi dans le projet et a proposé un accompagnement.
- Les ¾ des usagers n'avaient jamais utilisé de VAE. La part d'hommes et de femmes locataires est sensiblement la même.
- Plus de 90% des locataires se disent satisfaits et prêts à renouveler l'expérience.

Cette expérience beta test a permis au Pays d'ajuster des variables pour préparer l'expérience à plus grande échelle de l'été et rentrée 2018. Les résultats satisfaisants ont confirmé la volonté du Pays de développer ce type de projet. Le public est au rendez-vous et le service est adapté au territoire gersois.

Accompagné par le bureau d'étude Indiggo, le Pays a structuré son projet de manière inédite. L'objectif était de proposer un service de qualité accessible à l'ensemble des habitants et touristes du territoire.

Un comité de pilotage a été monté pour mettre en place ce projet.

Il est composé :

- d'acteurs touristiques : CDTL32 et les cinq offices du tourisme du territoire
- d'acteurs spécialistes du Vélo : le comité départemental du cyclotourisme du Gers, les clubs locaux de cyclotourisme, depuis peu de l'entreprise Vélo station
- d'acteurs institutionnel : DIRECTE
- d'acteurs du Pays Portes de Gascogne : élus (*dont Hervé Lefebvre, vice-président du Pays chargé des mobilités douces*) et techniciens (*Julie FLEURIAULT et Gatien TETEVIDE en charge du projet*).

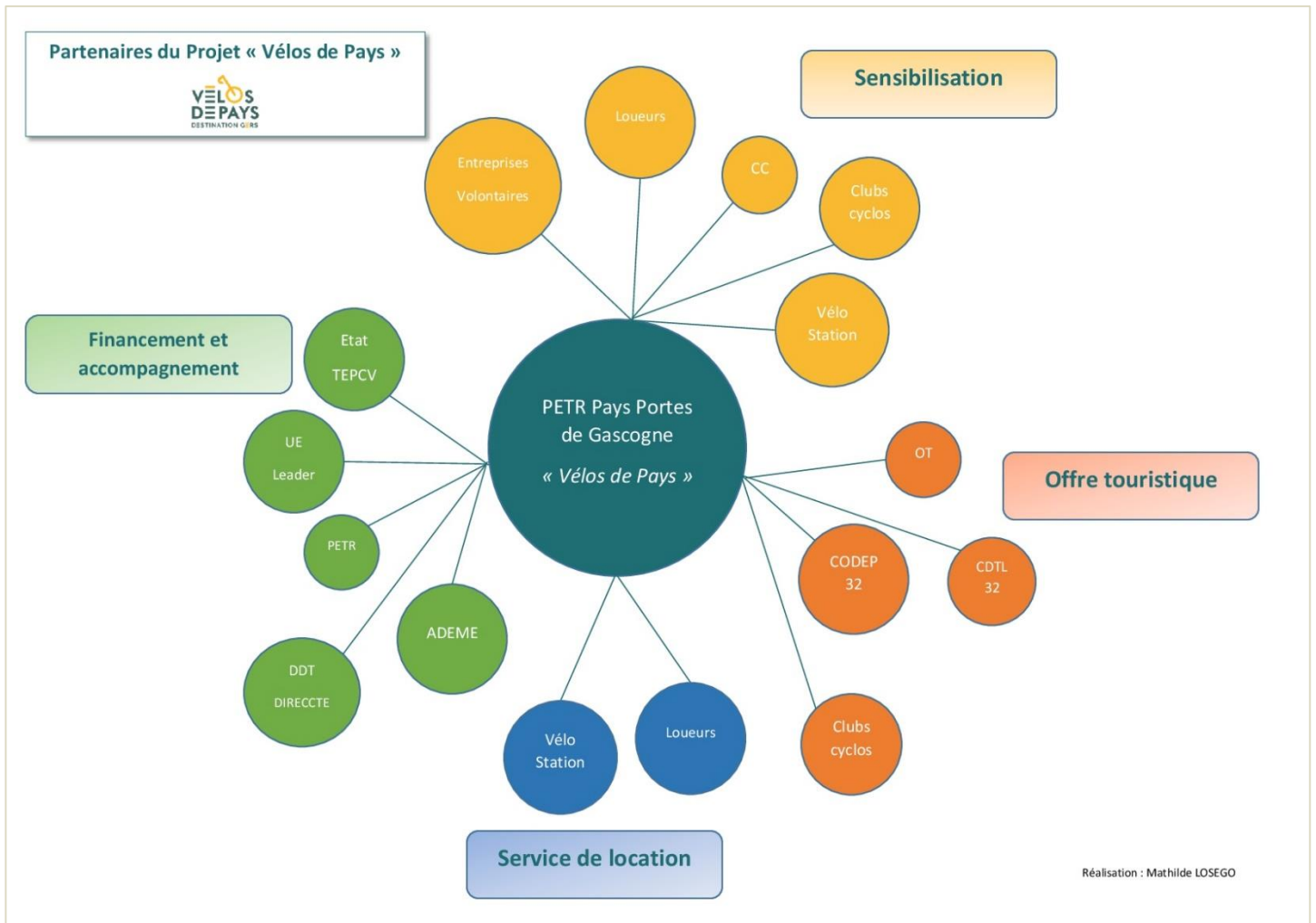


Figure 30 : Partenaires du projet *Vélos de Pays*

Réalisation : Mathilde LOSEGO

Pour faire face à la probable baisse des dotations d'Etat mais aussi pour développer l'activité économique du territoire et être dans une logique de transversalité du projet, le Pays a souhaité promouvoir des partenariats public/privé. Ceci permet également de pallier le fait que le Pays n'est pas en capacité de gérer le service de location de VAE par manque de moyens humains et financiers.

Le bureau d'étude Indiggo a conseillé au Pays de mettre en place une délégation de service public entre une entreprise et le Pays.

L'entreprise Vélo-station, du groupe Cycle-lab de l'Isle-Jourdain, a été choisie pour assurer la gestion du service après la définition d'un cahier des charges très précis et suite à un marché concurrentiel simple. Le cahier des charges initial incluait :

- la coordination des loueurs
- l'animation du service de location
- la participation de l'entreprise à la sensibilisation des habitants au vélo
- la formation des loueurs
- Etc.

Une convention a été signée entre le Pays et l'entreprise pour une période test de six mois. Elle permettra d'ajuster les modalités du service et de préparer une DSP optimale.



Entreprise Vélo-Station

Située à l'Isle-Jourdain-l'enseigne Vélo Station, est un commerce de vélos. Elle fait partie du groupe Cyclelab, un laboratoire d'idées et solutions pour la promotion du vélo.

Il est inscrit dans le projet de territoire du Pays Portes de Gascogne un objectif de soutien au développement d'une économie durable et locale, notamment grâce :

- Au tourisme culturel, patrimonial et environnemental en faisant du Pays une *destination de découverte attractive*.
- Aux commerces et notamment à ceux de proximité en favorisant le *maintien et le développement de ces derniers* dans les centres bourgs et les villages.

Les points de location sont dans la mesure du possible des commerces et/ou services de proximité. La location de VAE doit être un complément d'activité pour la structure. Il est accompagné par Vélo-Station, et devra investir une somme raisonnable de base pour pouvoir être point de location : *750€ pour la communication (une seule fois) plus une redevance fixe de 109€/mois pour la formation et le service d'accompagnement que réalise Vélo-Station*).

Le Pays étant un service public, il est essentiel que l'ensemble du territoire bénéficie à la même hauteur du service de location.

A moyen terme, le Pays souhaite développer des partenariats avec des entreprises privées du territoire et de Toulouse Métropole afin d'agir réellement sur les déplacements des navetteurs. Cette démarche pourrait notamment être réalisée avec le pôle aéronautique de Toulouse-Blagnac-Colomiers qui attirent de nombreux travailleurs du Pays.

L'objectif est d'utiliser les *Vélos de Pays* comme outil de sensibilisation aux modes de déplacement doux.

Pour développer ces partenariats, le Pays souhaite s'appuyer sur les développeurs économiques des cinq CC qui ont une connaissance plus fine des entreprises qui pourraient être intéressées par cette démarche.

L'inauguration du projet *Vélos de Pays* a eu lieu le vendredi 15 juin 2018 lors du festival Vélo en Fête au Veloscope de l'Isle-Jourdain en présence des principaux partenaires (*Pays, Mairie de l'Isle-Jourdain, Communauté de communes du Savès, Vélo-Station, Conseil Régional, Toulouse Métropole, le CDTL32 et le Sénat*).



L'Isle-Jourdain 15 Juin 2018 –
Inauguration Officielle *Vélos de Pays*

(photo Mathilde LOSEGO)

Le service *Vélos de Pays* est organisé de la manière suivante :

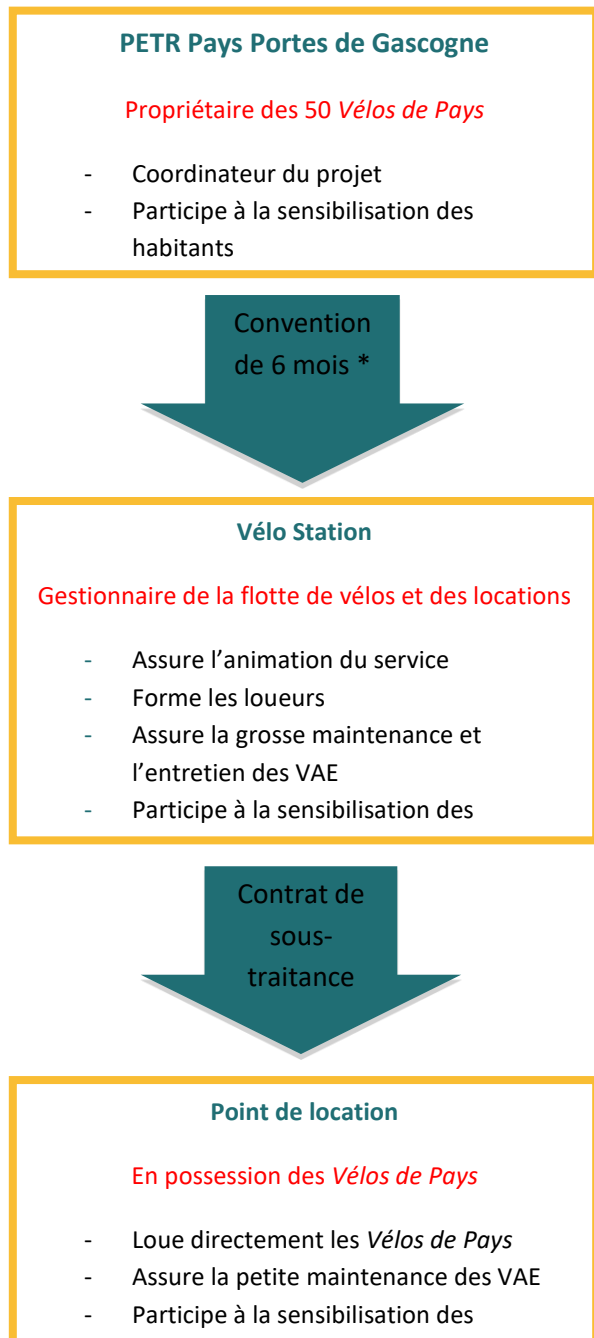


Figure 31 : Montage technico-juridique du projet Vélos de Pays au PETR Pays Portes de Gascogne au démarrage du projet en Juin 2018.
Réalisation : Mathilde LOSEGO

*La convention simple d'une durée de 6 mois est une phase test. Elle doit aboutir à une Délégation de Service Public (DSP) de 3 ans dès décembre 2018.

3.3. Des actions pour consolider l'action du PETR Pays Portes de Gascogne en matière de mobilité

3.3.1 Réalisation d'un Benchmark sur des projets de locations de VAE

Une autre de mes missions consistait à effectuer une démarche de benchmarking sur des projets similaires au service de location Vélos de Pays déployés sur d'autres territoires en France. L'objectif était de compléter les études déjà réalisées par le Pays pour mettre en place un projet de ce type.

En amont de cette mission, j'ai pris connaissance de l'ensemble des éléments du projet. Les études réalisées, les décisions politiques, les dynamiques du territoire, les partenaires du projet, etc.

- Méthode utilisée :

Dans un premier temps, j'ai dû repérer des territoires ayant mis en place un service de location ou de prêt de VAE à destination de touristes ou de résidents sur internet et sur le bilan de l'étude du bureau Inddigo. La base de données des territoires labellisés TEPCV m'a aussi permis de repérer des expériences similaires.

J'ai ensuite élaboré une grille d'entretien²¹ à destination des techniciens en charge des projets identifiés. Des entretiens téléphoniques ont été effectués.

Les questions portaient sur les thèmes suivants :

- Topographie du territoire en question : pour savoir si celle du Pays Portes de Gascogne n'est pas un frein à la pratique du VAE.
- Montage juridique du projet : pour connaître plus précisément les avantages et les inconvénients des montages juridiques présentés par Inddigo
- Type de structures qui sont loueurs ou prêteurs pour identifier les bons partenaires
- Communication sur le projet : pour connaître les bonnes voies de communications pour un projet d'un rayonnement important
- Produit touristique et/ou services associés à la location des VAE
- Sensibilisation autour de l'éco-mobilité et de la pratique du VAE
- Avantages et inconvénients du projet.

Au final, onze territoires aux ambitions et aux fonctionnements différents ont été sondés :

- PNR Grands Causses
- Pays Châteaugiron Communauté
- Pays Alasaciens
- PETR Pays Midi-Quercy
- CA Lannion-Trégor Communauté
- CC du Thouarsais
- CC Val d'Ille Aubigné

²¹ Voir en Annexe

- CC Draga
- CC Pays Noyonais
- PNR Ballons des Vosges
- CC Vallons de Haute Bretagne communauté

Au cours d'une réunion rassemblant une partie du comité de pilotage, j'ai pu présenter les résultats de mon étude sous forme de diaporama récapitulatif.

Une première partie était consacrée à la méthodologie que j'avais adoptée pour réaliser ce benchmark puis une deuxième partie sur les résultats obtenus.



CC Vallons de Haute-Bretagne Communauté

La CC Vallons de Haute-Bretagne Communauté propose à ses habitants une location de VAE pour 3 mois, 6 mois ou 1 an avec un renouvellement possible pour une durée maximale de 2 ans. Au bout des 2 ans il est possible d'acheter le VAE à un prix de 350€. Les locations sont effectuées en interne, au sein de la CC, sur trois villes principales. C'est un territoire périurbain, vallonné attiré par Rennes Métropole.

Ce projet s'adresse principalement aux habitants et travailleurs du territoire. C'est un projet qui fonctionne très bien aujourd'hui voire victime de son succès avec une demande trop élevée.

Ce que cet exemple de projet nous a appris :

Sur les points à confirmer :

- Un projet qui fonctionne très bien en périphérie de Rennes
- Des actifs qui sont partants pour utiliser le VAE (20 Km maximum)
- Moyen de rabattement vers les gares SNCF

Sur les points de vigilance :

- Une gestion en régie compliquée et chronophage pour la collectivité (La CC réfléchit à une DSP pour la suite du projet)
- Un abus de la part des usagers qui profitent de l'achat très bas des VAE au bout de 2 ans de location
- Une gestion de la sur-demande complexe à organiser

Finalement, il est ressorti de cette étude comparative que :

- Les porteurs de Projets sont organisés de manières différentes (Conventions entre collectivités et prestataire public ou privé (PNR Grands-Causse), en régie (Pays Châteaugiron Communauté), opérateur privé (Movel-Alsace)).
- Les points de location sont souvent des structures sécurisées et bien positionnées pour le public.

- Leur statut peut revêtir différentes formes : publics, privés, parapublic, commerces, service, tourisme,... Les loueurs (surtout s'ils sont privés) doivent devenir autonomes et être motivés dans le projet.
- La communication et la sensibilisation restent souvent locales et classiques (affiches, participations à des salons, un animateur dédié...).
- Les projets touristiques qui fonctionnent le plus ont mis en place des produits touristiques de qualité : parcours connectés, prix harmonisés, pack touristique incluant le VAE, ...
- Les actifs en emploi sont prêts à parcourir un maximum de vingt kilomètres en VAE pour se rendre à leur travail. Cependant penser le VAE comme un moyen de rabattement vers d'autres moyens de transport est important (gare, aire covoiturage...).

Peu de territoires avaient une ambition aussi importante que le Pays Portes de Gascogne qui souhaite développer son offre tant sur un public résident que touristique. Les projets les plus développés sont réalisés sur des échelles bien plus réduites que le Pays et les montages juridiques sont dans la plupart des cas moins aboutis que celui du PETR Pays Portes de Gascogne.

Cette étude a confirmé la volonté du Pays de devenir un territoire moteur sur le développement de VAE et du vélo en milieu rural. Ceci plus particulièrement afin de développer une alternative durable à la voiture individuelle en milieu de faible densité.

3.3.2. Définir un référentiel pour choisir les points de location

Une autre partie de ma mission a consisté à définir un référentiel pour choisir les points de locations de VAE. Ce référentiel a ensuite été confié aux offices du tourisme pour repérer des entreprises et des structures adaptées pour la location des *Vélos de Pays*.

- Méthode utilisée :

Grace aux différentes études effectuées par le Pays et au benchmark que j'ai réalisé, j'ai pu définir un référentiel pour choisir les loueurs de vélos sur le territoire.

Chaque point de location devra :

- Respecter un maillage équilibré des points de location sur le territoire : au moins un par CC, dans un centre-bourg, visible, etc.
- Etre équipé pour accueillir les Vélos de Pays : local sécurisé, lieu de charge
- Etre adapté pour accueillir des usagers touristes et résidents : large amplitude horaire, personne dédiée et disponible, etc.
- Suivre une formation par le prestataire à l'utilisation des VAE : assurer un bon réglage, petite maintenance, etc.
- Intégrer l'offre de location de VAE à son activité principale : participer à la promotion locale du service, réserver du temps à la location, etc.
- Avoir la volonté de participer à l'amélioration du projet pilote : rendre compte des locations, être force de proposition pour améliorer le service, etc.

Ce référentiel a été conçu en accord avec les objectifs initiaux du projet : développer un projet touristique, sensibiliser à l'éco-mobilité, être en partenariat avec le secteur privé. Les points de location peuvent être différents en fonction des saisons et être adaptés au public cible.

Cependant, même avec un référentiel précis, les Offices du Tourisme ont eu des difficultés à trouver des structures adéquates pour être points de location sur leur territoire. Il a parfois fallu revoir les exigences à la baisse quant à ce dispositif, notamment sur la plage horaire d'ouverture ou sur la possibilité de stocker 10 VAE. Les Offices du Tourisme ont identifié des structures pouvant être point de location sur l'ensemble de leur territoire. Cependant, sur certaines communes les entreprises identifiées ne sont pas intéressées par le projet et il manque encore aujourd'hui des points de location sur certaines parties du territoire.

3.3.3. Repérage et test de parcours spécifiques à l'utilisation de VAE

Une autre de mes missions a été de tester les parcours spécialisés pour le VAE tracés par les offices de tourisme et les clubs de vélotourisme locaux. Ces parcours entrent dans le produit touristique que souhaite développer le Pays en partenariat avec le CDTL32. Ils seront proposés aux touristes qui louent les *Vélos de Pays*. L'objectif du test de ces parcours était de repérer les endroits les plus dangereux et les moins signalés pour aider les usagers. Une enveloppe est prévue pour la signalétique des parcours dans le cadre de TEPCV à hauteur de 20 000€. Une charte graphique et des panneaux spécifiques seront déployés pour intégrer ces parcours à la marque *Vélos de Pays*. Cependant, ces aménagements seront mis en place à partir de l'année 2019, par manque de temps pour l'été 2018. Des parcours en version papier, suivant une charte graphique proposée par le Pays aux offices du tourisme sont en cours d'élaboration pour l'été 2018. Ils indiqueront : les croisements et les points d'intérêts touristiques du parcours.

- Méthode utilisée :

J'ai testé deux parcours que j'ai réalisés en voiture :

- Le parcours « Street Art à Lombez et Gimont en Pays Portes de Gascogne »
- Le parcours Lac de l'Isle-Jourdain-Musée Aeroscopia à Blagnac

Le premier parcours s'inscrit en totalité dans le produit touristique que souhaite développer le Pays. Le deuxième présente deux intérêts : un intérêt touristique comme le premier et un intérêt pour développer les mobilités douces entre le Pays et le pôle aéronautique de Toulouse-Blagnac-Colomiers. Par conséquent, deux méthodes différentes ont été utilisées pour tester ces parcours.

- Parcours « Street Art à Lombez et Gimont en Pays Portes de Gascogne »

Ce parcours a été tracé par les offices de tourisme des Coteaux Arrats Gimone et du Savès. Il est disponible sur le site internet du CDTL32 qui rassemble l'ensemble de l'offre touristique du Gers. J'ai dans un premier temps téléchargé la trace de ce parcours en format gpx sur mon téléphone portable afin de pouvoir le suivre en temps réel.

L'objectif de ce test était de mettre en évidence les points les moins sécurisés et les moins repérables. De plus, ces parcours faisant partie d'un développement d'un produit touristique, les points d'intérêts pour le touriste ont dû être repérés.

Pour cela j'ai référencé :

- Les croisements peu repérables et intuitifs sans panneau (sans signe significatif notamment)
- Les zones dangereuses pour les cyclistes (routes passantes, virages dangereux, croisements en ville peu praticables, etc.)
- Les zones réservées à la pratique du vélo (voies vertes, pistes cyclables, etc.)
- Les points d'intérêts touristiques, définis en amont avec les OT (monuments, points de vue, etc.)
- Les points pratiques pour le touriste, définis en amont avec les OT (toilettes, points d'eau, tables de pique-nique, banc, etc.)
- Les zones aménageables dans le futur (en fonction du maillage sur le parcours et de l'intérêt du lieu.)

Durant ce test, j'ai également pris des photos pour illustrer les différents points de repérage et noté les points sur une carte en version papier qui retraçait le parcours. J'ai ensuite mis au propre ces notes sur une version informatique présentée sur la carte ci-dessous.



Photos prises pendant le Test du Parcours « Street Art à Lombez et Gimont en Pays Portes de Gascogne »
(Photos : Mathilde Losego)

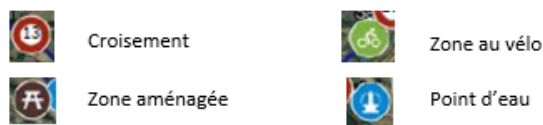
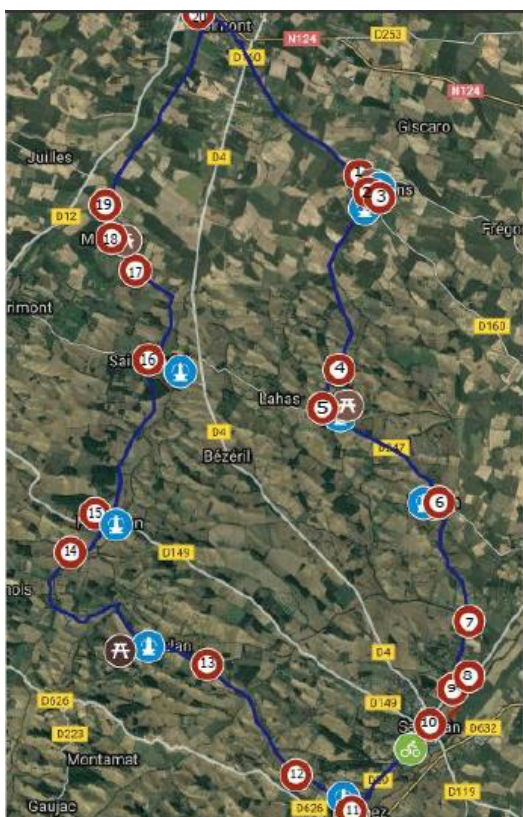


Figure 32 : Parcours « Street Art à Lombez et Gimont en Pays Portes de Gascogne »
indiquant les points essentiels repérés lors du test
Réalisation : Mathilde LOSEGO

- Parcours du Lac de l'Isle-Jourdain au Musée Aeroscopia à Blagnac

Le Musée Aeroscopia se situe à Blagnac sur le pôle aéronautique Toulouse-Blagnac-Colomiers. Ce parcours a un double intérêt puisqu'il constitue un parcours touristique entre Toulouse Métropole et le Pays Portes de Gascogne et un parcours propice au développement des mobilités douces dans le cadre des déplacements pendulaires des actifs du Pays et de Toulouse Métropole.

Ce parcours peut être intégré à deux fiches actions du contrat de réciprocité :

- La Fiche 3 Tourisme ayant parmi ses objectifs la « *Consolidation d'une offre culturelle scientifique « ciel et espace » intégrant les sites des deux territoires [.../...]* » et la « *Construction de produits « city/country break » autour de l'itinérance douce pédestre et cycliste avec une finalité culturelle [.../...] en lien avec les évolutions de la SNCF/TER offre rail – vélo ».*
- La Fiche 6 Mobilité ayant parmi ses objectifs de « *Déterminer les actions à mettre en œuvre pour accompagner l'augmentation des déplacements dans une logique soutenable au plan économique et écologique ([.../...] développement d'itinéraires de mobilité douce) ».*

J'ai testé deux parcours reliant ces deux points. J'ai dû principalement repérer les lieux dangereux pour la pratique du Vélo puis les indiquer sur une carte en version papier pour les mettre au propre en version informatique. Le récapitulatif des deux parcours est présenté ci-dessous. Il a été remis aux élus de Toulouse Métropole lors d'une réunion de suivi du contrat de réciprocité pour convenir d'améliorations dans le futur pour réellement exploiter ces deux parcours.

Le premier parcours passe par la piste cyclable de Lévigac, il est mieux aménagé mais est plus long. Le deuxième traverse la forêt de Bouconne par voie verte. Il est plus court mais présente des lieux plus dangereux à la pratique du VAE que le premier.

Lors de mes précédentes missions, et recherches, j'ai pu définir qu'un actif travailleur était prêt à effectuer un maximum d'une heure de vélo chaque matin et chaque soir pour se rendre à son travail. En VAE, pour une moyenne de 20km/h cela équivaut à 20kilomètres. Les parcours identifiés sont encore trop long pour qu'ils soient effectués en une seule fois par les actifs. Cependant, ce parcours de mobilité douce peut être un outil au développement de la multimodalité VAE/train car le parcours croise des gares TER en direction de Toulouse et d'Auch.

Sur le plan touristique, ces deux parcours traversent une partie de la Forêt de Bouconne en voie verte, chemin d'intérêt touristique ainsi que la voie réservée aux convois de l'A380 transformée en voie verte les jours hors convoi.

30km – Parcours Lac L'Isle Jourdain – Aérosopia Blagnac (Pôle Aéronautique) par voie convoit



+ Parcours bien aménagé, la plupart du parcours est en voie propre vélo

-Un peu long pour du domicile travail

- Piste ou bande cyclable (Voie Propre)
- Voie verte (voie propre)
- Petite route de campagne (voie partagée)
- Route large (voie partagée)
- Route dangereuse (voie partagée)



Piste Cyclable Lévignac



Chemin Le Baron Mérenvielle – Voie partagée



N542 Sainte-Livrade

Figure 33 : Parcours reliant L'Isle-Jourdain au pôle aéronautique de Blagnac passant par la piste cyclable de Lévignac
Réalisation : Mathilde LOSEGO

27km – Parcours Lac L'Isle Jourdain – Aérosopia Blagnac (Pôle Aéronautique) par foret de Bouconne



+ Une bonne partie bien aménagée et sécurisée

-Une trop grande partie pas sécurisée et dangereuse en heure de pointe, reste

long pour du domicile travail jusqu'au pôle aéronautique

- Piste ou bande cyclable (Voie Propre)
- Voie verte (voie propre)
- Petite route de campagne (voie partagée)
- Route large (voie partagée)
- Route dangereuse (voie partagée)



Départ Piste Cyclable – Lac de L'Isle Jourdain



Voie Verte Bouconne



Route de Bouconne (D42) – Très empruntée

Figure 34 : Parcours reliant L'Isle-Jourdain au pôle aéronautique de Blagnac passant par la voie verte de la Forêt de Bouconne
Réalisation : Mathilde LOSEGO

3.3.4. Démarcher des entreprises pour devenir points de location

Un des objectifs principaux du service de location de VAE sur le territoire du Pays Portes de Gascogne est de développer le partenariat public/privé entre des entreprises privées du territoire et le Pays. Les potentiels points de location identifiés par les OT grâce au référentiel que j'ai défini dans un premier temps n'étaient pas intéressés pour être définitivement point de location pour diverses raisons. (Horaires pas assez large, redevance pour Vélo Station trop importante, pas de local assez grand pour stocker les *Vélos de Pays*, etc.)

Le Pays a donc dû en identifier de nouveaux, je suis allée à leur rencontre en leur présentant le projet et l'ensemble des conditions sur les communes de Gimont et de Mauvezin. Au total, je suis allée à la rencontre de quinze entreprises pour leur proposer le projet :

- Sept à Gimont
- Huit à Mauvezin

- Méthode utilisée :

Dans un premier temps, j'ai identifié des entreprises potentiellement intéressées et répondant aux critères essentiels du référentiel :

- Etre un lieu central
- Etre ouvert le week end, au moins le samedi
- Avoir un local pouvant accueillir au moins 5 Vélos de Pays
- Accepter les conditions de gestion émises par Vélo Station

Je suis dans un deuxième temps allée leur présenter le projet dans sa globalité pour avoir leur avis quant à leur possibilité de devenir ou non, point de location et d'effectuer les démarches supplémentaires pour l'être officiellement.

Finalement sur les quinze structures ciblées très peu ont adhéré au projet. Seulement une association gimontoise qui gère une brocante et deux *entreprises (location de matériel industriel, station-service)* de Mauvezin étaient intéressées. Les entreprises repérées à Mauvezin ne répondaient pas totalement aux critères principaux. La location des VAE se fera en partenariat entre l'OT et le VVF de Mauvezin.

A Gimont, la brocante était intéressée, mais le manque de moyens de la structure est un élément défavorable, ils se laissent encore du temps pour réfléchir au projet.

3.3.5. Répondre à l'AMI French Mobility

Le rôle de l'AMI French Mobility est de repérer des territoires qui expérimentent de nouvelles mobilités durables innovantes. Le Pays a souhaité à travers cet AMI se démarquer des autres territoires par sa volonté d'être innovant en matière de multi modalité en milieu rural. Il souhaite aussi recueillir des moyens financiers pour assurer une véritable mission « mobilité » intégrée au projet de territoire.

- Méthode utilisée :

Le dossier de candidature de l'AMI French Mobility est composé de six thèmes distincts :

- La présentation de la structure

- La description du projet d'expérimentation de nouvelles mobilités durables
- La présentation du territoire concerné
- Les innovations du projet
- L'organisation de la gouvernance pour la réalisation du projet
- Le budget prévisionnel du projet

Chacun de ces thèmes est composé d'items à remplir en respectant le nombre de lignes indiqué.

Pour compléter le dossier de candidature, j'ai dans un premier temps récolté l'ensemble des informations demandées dans les différents documents du Pays ou sur internet en les rassemblant dans un document annexe.

Une première partie de ce document concernait les dynamiques territoriales du Pays ayant un impact sur les mobilités des habitants :

- La démographie du Pays
- Les déplacements domicile-travail des actifs qui travaillent
- Influence des aires urbaines
- Emission des GES des différents secteurs sur le Pays
- Les axes routiers et les transports collectifs
- L'organisation territoriale
- Le potentiel du développement des mobilités alternatives (aires de co-voiturage, voies vélo...)

La deuxième partie de ce document était consacrée au projet du Pays en lui-même. J'ai dû définir l'ensemble des solutions existantes et envisagées et faire ressortir les avantages et les inconvénients de chacune d'elles.

Enfin, grâce à l'analyse de ces différents points j'ai pu faire ressortir les enjeux d'un tel projet sur le territoire du Pays Portes de Gascogne au regard d'un développement durable du territoire (*voir figure 35 ci-dessous*), ainsi que le côté innovant du projet.

Le projet est innovant dans l'approche multimodale en milieu rural que le Pays veut mettre en place. Elle associe, la pratique du vélo, le covoiturage, les transports collectifs pour proposer à chaque trajet une solution. La formation d'un comité de pilotage associant les secteurs privé et public est une avancée importante pour réguler les mobilités pendulaires. De plus l'intégration de ce projet dans le contrat de réciprocité avec Toulouse Métropole implique une réelle coopération entre Toulouse Métropole territoire urbain générateur d'emploi et le Pays Portes de Gascogne, territoire rural logeant les actifs travailleurs.

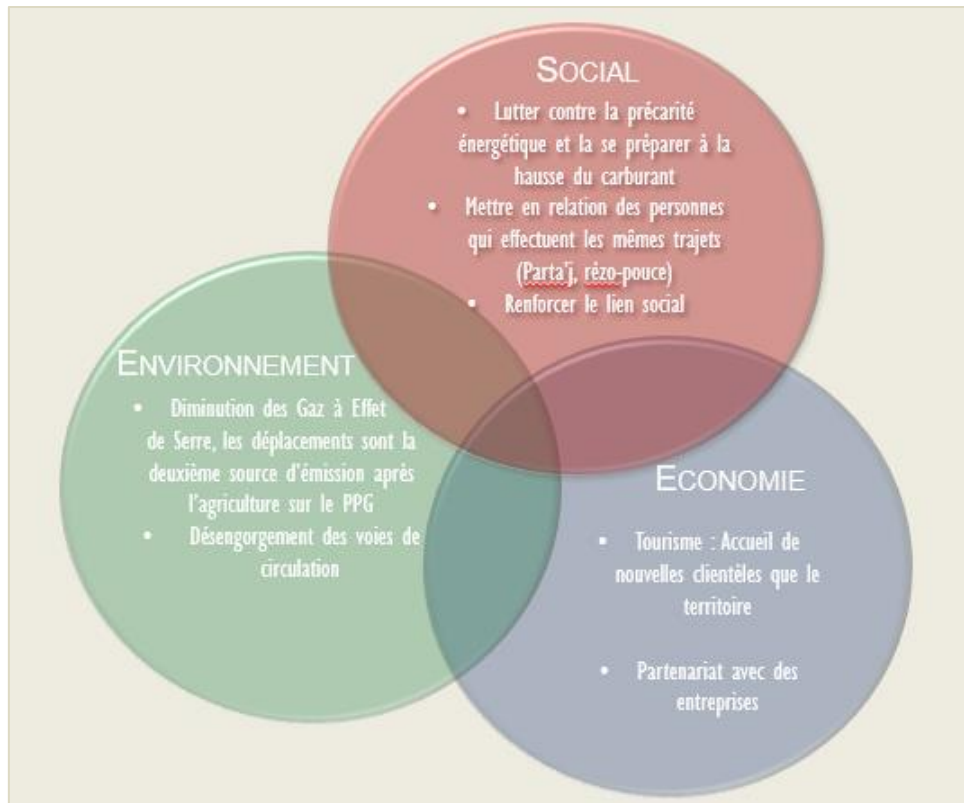


Figure 35 : Enjeux du projet de mobilité du PETR Pays Portes de Gascogne

Réalisation : Mathilde LOSEGO

Une fois ces informations rassemblées, remplir l'AMI était chose plus simple. Une première version du dossier de candidature a été envoyée à l'ADEME Occitanie et à la DDT du Gers après un rendez-vous téléphonique avec ces mêmes institutions. Cet entretien a permis d'ajuster la présentation du projet pour répondre au mieux aux attentes de l'Etat et avoir l'opportunité d'être sélectionné. La version officielle a été envoyée le 15 juin 2018.

Répondre à cet AMI m'a permis de mieux cerner les dynamiques territoriales du Pays Portes de Gascogne, son engagement autour des mobilités et le cadre dans lequel le projet s'inscrit.

J'ai également pu me rendre compte que le projet de mobilités alternatives à l'auto-solisme²² sur le territoire répond aux objectifs et à une démarche de développement territorial durable.

Côté pratique, ce travail m'a permis d'appréhender la difficulté de synthétiser l'ensemble des informations récoltées.

²² Auto-solisme : Conducteur seul dans sa voiture

3.4. Bilan des actions effectuées pour renforcer le projet autour des questions de mobilité du Pays Portes de Gascogne

L'ensemble des missions que j'ai réalisé au cours de ce stage au Pays Portes de Gascogne ont permis de renforcer le projet global autour des *Vélos de Pays* et la mobilité en général.

La complexité de ce projet résulte dans la coordination des différents acteurs qui participent au projet *Vélos de Pays*. L'aspect transversal peut amener à des difficultés de compréhension entre les acteurs de milieux différents. Par exemple, lors du repérage des entreprises pour être point de location, certaines ne voyaient pas l'aspect bénéfique que ce très peu. De plus, la coopération avec les offices du tourisme n'a pas toujours été simple, ils étaient en pleine préparation de leur saison estivale et la finalisation du projet dès l'été 2018 a été difficile.

Toutefois, si elle peut être parfois contraignante, la co-construction a ses avantages puisqu'elle associe les compétences de chacun qui peuvent être complémentaires. Elle permet également d'associer la société civile dans un projet qui la concerne directement et de développer une approche *bottom-up*.

J'ai pu rencontrer durant ce stage des acteurs de milieux diverses, des spécialistes du vélo, du tourisme, de la protection de l'environnement, etc.

L'ensemble de mes missions a permis au Pays d'être en connaissance des derniers aspects techniques pour l'inauguration du projet *Vélos de Pays*. Trouver des partenaires pour louer les VAE, mettre en place des parcours adaptés, en les recensant et en les testant et comparer le projet à d'autres sur le même thème a rendu possible l'inauguration du service touristique le 15 juin 2018 à L'Isle-Jourdain.

Les premières locations des *Vélos de Pays* sont possibles sur la majorité des CC du territoire. Les premiers retours et analyses devraient avoir lieu dès la rentrée 2018. Un bilan positif serait :

- un nombre important de location, pour au moins amortir les investissements réalisés par les loueurs
- Une connaissance du service par les habitants du territoire qui pourront louer dès septembre un Vélo de Pays pour une longue durée
- Un nombre de Vélos plus important sur les routes du Pays Portes de Gascogne

La réponse à l'AMI French Mobility a permis au Pays de structurer les différentes actions en projet pour en déterminer les grandes ambitions et les objectifs. Les différents projets déjà réalisés sur le Pays autour des questions de mobilité manquent de performance par absence d'animation. Il a la volonté de développer une mission mobilité à part entière. Elle pourrait s'associer à la mission énergie déjà en place pour plus de cohérence. Cet AMI laisse place à de possibles financements de la part de l'Etat, si le projet du Pays Portes de Gascogne est retenu. Un Appel à Projet fera certainement suite à cet AMI pour des financements plus importants.

Par manque de moyens financiers, l'Etat attend des collectivités une innovation importante pour être financées. Les Appels à projets de l'Etat se multiplient sur tous les domaines de l'action publique. Par conséquent, les collectivités doivent être de plus en plus performantes et innovantes pour exister et développer des projets d'envergures. Répondre à

cet AMI m'a appris à ne retenir que les principales idées les plus innovantes afin d'être percutant. L'AMI devait être jugé au mois de juillet 2018.

CONCLUSION :

Les déplacements jouent un rôle de plus en plus important dans notre société moderne. Cependant leur durabilité est à remettre en question. Les nuisances qui en résultent accentuent le réchauffement climatique. Changer nos modes de vie devient une urgence.

Les pouvoirs publics l'ont bien compris et s'impliquent dans le changement de comportement des individus. Les territoires urbains ont pris les devants sur ces questions depuis une dizaine d'années en France. Les territoires de faibles densités en prennent le chemin et en sont à leurs premiers essais. Des solutions existent pour faire évoluer les mentalités à ce niveau. Toutefois un lourd travail de sensibilisation et d'éducation des populations aux changements pour changer les habitudes est nécessaire.

Les contraintes liées aux modes de déplacements actifs sur les territoires ruraux ne sont pas les mêmes que celles des territoires urbains. L'organisation de ces territoires implique de longues distances à parcourir pour les habitants, la voiture est encore le moyen de transport le plus pratique par la rapidité et la liberté qu'elle implique.

Le projet que souhaite développer le Pays Portes de Gascogne sur la mobilité suit les principes fondamentaux du développement territorial. Si on reprend la définition de Bernard Pecqueur :

«C'est un processus de mobilisation des acteurs qui aboutit à l'élaboration d'une stratégie d'adaptation aux contraintes extérieures sur la base d'une identification collective à une culture et à un territoire [.../...]. Le développement territorial ne peut se décréter et reste une construction d'acteurs, même si des politiques publiques appropriées peuvent la stimuler dans la durée»²³

La stratégie d'adaptation co-construite avec les membres du comité de pilotage. Elle résulte en la diminution de l'autosolisme et au développement d'un tourisme durable. Chacun contribue à sa manière et selon ses compétences à la bonne tenue du projet. Le Pays se situe en appui sur les questions techniques, il coordonne l'ensemble des acteurs. Il est construit de manière ascendante par les acteurs.

La mission mobilité que le Pays envisage de mener suit les principes d'un développement durable. Elle est une innovation sociale, car elle contribue à lutter contre la précarité énergétique des ménages en développant la multi-modalité en milieu rural. Le projet développe l'économie locale en s'associant avec des entreprises du territoire. Enfin, la mission mobilité du Pays participe à la protection de l'environnement en réduisant l'ensemble des nuisances liées à l'auto-solisme : impacts paysagers, pollution, bruit, etc. Enfin elle participe au bon vivre des habitants sur le territoire du Pays Portes de Gascogne pour qu'il reste attractif tant au niveau des populations que des entreprises.

²³ PECQUEUR, B. (2005). *Le développement territorial : Une nouvelle approche des processus de directives pour les économies du Sud*. In *Le territoire est mort vive les territoires !*. IRD. p295-316.

BIBLIOGRAPHIE

- AGIR. (2016). *40 questions / réponses sur la loi NOTRe dans le secteur du transport public de voyageurs*. AGIR.
- AMAR, G. (2016). *Homo mobilis : une civilisation du mouvement : de la vitesse à la résilience*. FYP éditions.
- ANTIER, G. (2015). *Comment vivrons-nous demain en ville ?*. Le Pommier.
- APFP. (2005). *Actes des Etats généraux des Pays*. Adels-Revue Territoires.
- ARE. (2017). *Mobilité durable : agir dans les territoires*. ARE Normandie.
- AUBINEAU, W. (2018). *La vélo Francette : Un itinéraire à vélo pour faire découvrir un « bout de France »*. In *Espaces*. (janvier 2018). N°340. p 120-125.
- BONNET, F. (2015). *Aménager les territoires ruraux et périurbains*. Ministère du logement, de l'égalité des territoires et de la ruralité.
- BOUCHER, I., FONTAINE, N. (2011). *L'aménagement et l'écomobilité, Guide de bonnes pratiques sur la planification territoriale et le développement durable, ministère des Affaires municipales, des Régions et de l'Occupation du territoire*. coll. « Planification territoriale et développement durable ». MARMOT Québec.
- BUSNOT-Richard, F., GUYARD, A. (2014). *En milieu rural, une mobilité durable est-elle possible? Une problématique au cœur du Plan Climat-Énergie du Parc Naturel Régional Loire-Anjou-Touraine*. Pour.
- CEREMA. (2016). *Le plan de mobilité rurale : Elaboration, mise en oeuvre et évaluation*. Cerema territoires et ville.
- CHARBONNIAUD, C., CLAVEL, R. (2007). *Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain*. Entreprises Territoires Développement (ETU).
- COLLECTIF DE RÉFLEXION SUR LE COVOITURAGE PERIURBAIN. (2014). *Organiser l'autostop : une solution ?*. Collectif de réflexion sur le covoiturage périurbain.
- CONSEIL NATIONAL DES TRANSPORTS. (1992). *Evaluation de la LOTI*. Conseil National des transports.
- DIACT. (2009). *Une nouvelle ambition pour l'aménagement du territoire*. La documentation française.
- DIRECTION GÉNÉRALE DES ENTREPRISES. (2017). *Baromètre du tourisme à vélo en France*. DGE : Comité National du Tourisme à vélo.
- ESTIVAL, L. (2017). *Vivons la ville autrement : des villes durables où il fait bon vivre au quotidien*. Editions Quae.
- FNAU. (2016). *Les territoires des nouvelles régions*. Alternatives.

GONTCHAROFF, G. (2009). *Dix territoires d'hier et d'aujourd'hui pour mieux comprendre le développement local*. Adels-Revue Territoires.

HOPKINS, R. (2014). *Ils changent le monde ! : 1001 initiatives de transition écologique*. Seuil.

HUYGHE, M. (2013). *Quelles mobilités en milieu rural de faible densité ?* Projet de recherche MOUR, Université de Tour.

LE DANTEC, S. (2016). *Développer les modes actifs sur les territoires, étape par étape*. ADEME Pays de la Loire.

LIBEL-THEPOT, S. (2018). *L'Alsace à Vélo : Une stratégie globale au service d'une ambition européenne*. In *Espaces*. (janvier 2018). N°340. p 114-119.

LINDGAARD, J. (2014). *Je crise climatique : La planète, ma chaudière et moi*. La découverte.

LIMOUSIN, L., VOISIN, D. (2014). *Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain*. Fondation Nicolas Hulot pour la nature et l'Homme, Réseau action climat France.

MARTINEZ, N., (2015). *Mobilité, urbanisme, air : agir du territoire au quartier pour une meilleure qualité de vie*. ADEME Dir. Ville et territoires Durables.

MERCAT, N. (2018). *Itinérance sur les routes de la soie : Regard professionnel sur un voyage privé*. In *Espaces*. (janvier 2018). N°340. p 126-130.

MOTTE-BAUMVOL, B., CHEVALLIER, LB., MOREL-BROCHET, A. (2012). *Les territoires périurbains entre dépendance automobile et ségrégation socio-spatiale, les ménages modestes fragilisés par les coûts de la mobilité*. Projet de recherche PUCA. Université de Franche-Comté et de Bourgogne.

PECQUEUR, B. (2005). *Le développement territorial : Une nouvelle approche des processus de directives pour les économies du Sud*. In *Le territoire est mort vive les territoires !*. IRD. p295-316.

THOME, C. (2018). *La France à vélo : Une destination en construction*. In *Espaces*. (Janvier 2018). N°340. p 108-113.

VINCENT, S. (2008). *Les «altermobilités»: analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?*. Thèse de doctorat. Université René Descartes-Paris V.

ZUINDEAU, B. (2010). *Développement durable et territoire : Nouvelle édition originale*. Presses universitaires du Septentrion.

ADRETS. (2009). *Quels outils pour développer le covoiturage sur votre territoire*. « Covoiturage et territoire » (21 février 2009). ADRETS.

Sitographie :

Editeur [En ligne]. (date de modif). « Titre. » mois année de modif. Disponible sur lien. (consulté le)

Actu Environnement [En ligne]. (novembre 2016). “Comment les collectivités peuvent agir sur la mobilité à travers leur politique d’urbanisme.” Disponible sur <https://www.actu-environnement.com/ae/dossiers/territoires-ruraux/collectivites-agir-mobilite-politique-urbanisme.php> (consulté le 21 mai 2018).

Actu Environnement [En ligne]. (février 2018). “Future loi mobilités : les trois grands scénarios du Conseil d’orientation des infrastructures”. Disponible sur <https://www.actu-environnement.com/ae/news/future-loi-mobilites-infrastructure-transport-30575.php4> (consulté le 21 mai 2018).

ANPP [En ligne]. (février 2016). « Définition Pays/PETR ». Disponible sur <http://anpp.fr/payspetr/definition-pays-petr/> (consulté le 23 avril 2018).

DREAL Centre Val de Loire [En ligne]. (avril 2018). “Les politiques de mobilité durables : Les textes législatifs de référence”. Disponible sur <http://www.centre.developpement-durable.gouv.fr/les-textes-legislatifs-de-reference-r1095.html> (consulté le 24 avril 2018).

GART [en ligne]. (février 2017). “Répartition de la compétence “transport” entre collectivités territoriales”. Disponible sur <https://www.gart.org/actualite/repartition-de-competence-transport-entre-collectivites-territoriales/> (consulté le 23 mars 2018).

UNADEL [en ligne]. (août 2016). “Michel Rocard et l’émergence du pouvoir local”. Disponible sur <http://unadel.org/michel-rocard-et-lemergence-du-pouvoir-local/> (consulté le 24 avril 2018).

Vie Publique. [En ligne]. (janvier 2018). “Peut-on circuler librement ?”. Disponible sur <http://www.vie-publique.fr/decouverte-institutions/citoyen/citoyennete/definition/droits/peut-on-circuler-librement.html> (consulté le 24 avril 2018).

Wikipédia [En ligne]. (avril 2018). “Loi d’orientation des transports intérieurs”. Disponible sur [https://fr.wikipedia.org/wiki/Loi_d%27orientation_des_transports_int%C3%A9rieurs#Plans_de_d%C3%A9placements_urbains_\(PDU\)](https://fr.wikipedia.org/wiki/Loi_d%27orientation_des_transports_int%C3%A9rieurs#Plans_de_d%C3%A9placements_urbains_(PDU)) (consulté le 29 avril 2018).

Collectivites locales.gouv. [En ligne]. (août 2015). Répartition des compétences. Disponible sur https://www.collectivites-locales.gouv.fr/files/files/Annexe_1_Tableau_des_comp%C3%A9tences_Communes_Departements_Regions_14012016.pdf (consulté le 21 mai 2018).

GLOSSAIRE :

ALUR : Loi pour l'Accès au Logement et un Urbanisme Rénové

AMI : Appel à Manifestation d'Intérêt

ANPP : Association Nationale des Pôles territoriaux et ruraux et Pays

AOM : Autorité Organisatrice des Mobilités

AOT(U) : Autorité Organisatrice des Transports (Urbains)

APFP : Association pour la Promotion et la Fédération des Pays (ancienne ANPP)

AU : Aire Urbaine

CA : Communauté Urbaine

CAUE : Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et d'Environnement

CC : Communauté de Communes

CCBL : Communauté de Communes des Bastides de Lomagne

CCGT : Communauté de Communes de la Gascogne Toulousaine

CCLG : Communauté de Communes de la Lomagne Gersoise

CCS : Communauté de Communes du Savès

CDTL32 : Conseil Départemental du Tourisme et du Loisir du Gers

CGCT : Code Général des Collectivités Territoriales

CODEP32 : Comité Départemental du cyclotourisme du Gers

COI : Conseil d'Orientation des Infrastructures

CRU : Contrat Régional Unique

CSP : Catégorie Socio-Professionnelle

CU : Communauté Urbaine

DIRECCTE : Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi

DRAC : Direction Régionale des Affaires Culturelles

DREAL : Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement

DSP : Délégation de Service Public

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

GAL : Groupe d'Action Locale

GES : Gaz à Effet de Serre

INSEE : Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques

LAURE : Loi sur l’Air et l’Utilisation Rationnelle de l’Energie

LOADDT : Loi d’Orientation pour l’Aménagement et le Développement Durable du Territoire (dites loi “Pasqua”).

LOTI : Loi d’Orientation sur les Transports Intérieurs

MAPTAM : Loi de Modernisation de l’Action Publique Territoriale par l’Affirmation des Métropoles

MOPI : MObilité Pilat

MSP : Maison de Santé Pluridisciplinaire

NOTRe : Nouvelle Organisation du Territoire de la République

OT : Office du Tourisme

PDE : Plan de Déplacement d’Entreprise

PDU : Plan de Déplacement Urbain

PETR : Pôle d’Equilibre Territorial et Rural

PCAET : Plan Climat Air Energie Territorial

PLU : Plan Local d’Urbanisme

PLUi : Plan Local d’Urbanisme Intercommunal

PNR : Parc Naturel Régional

PPG : Pays Portes de Gascogne

PREPA : Plan national de Réduction des Émissions de Polluants Atmosphériques

PTU : Périmètre de Transport Urbain

RCT : Réforme des Collectivités Territoriales

SCIC : Société Coopérative d’Intérêt Collectif

SCoT : Schéma de Cohérence Territoriale

SMTC : Syndicat Mixte des Transports en Commun

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer

SRADDET : Schéma Régional d’Aménagement, de Développement Durable et d’Égalité des Territoire

SRU : loi relative à la Solidarité et au Renouveau Urbain

TAD : Transport A la Demande

TEPCV : Transition Écologique Pour la Croissance Verte

TER : Train Régional

TGV : Train Grande Vitesse

UNADEL : Union Nationale des Acteurs et structures du Développement Local

VAE : Vélo à Assistance Electrique

VTC : Voiture de Transport avec Chauffeur

VVF : Village Vacances Familles

ZAPA : Zone d'Action Prioritaire pour l'Air

ZCR : Zone Circulation Restreinte

ANNEXES :

Annexe 1 : Grilles entretiens

Francis Chabrol – Maire de Saint-Elix d’Astarac (3CAG), Président de la SCIC Energie Citoyenne en Portes de Gascogne et membre du conseil de développement du PPG

Thème 1 – Profil Social du territoire	
<p>Quelles sont les caractéristiques sociales de la population sur le Pays Portes de Gascogne ? Y a-t-il eu des évolutions ?</p> <p>Existe-t-il des lieux, moments de relégation sociale ?</p>	<p>La population, la partie sud sud-ouest est plutôt agricole et le reste plus c’est plus la classe ouvrière.</p> <p>Après, la région de l’Isle-Jourdain elle est plus upé par sa proximité avec la métropole.</p> <p>Depuis 10 ans, on voit de nouvelles populations même dans les petits villages on le voit. C’est souvent des jeunes employés ou ouvriers qui viennent.</p> <p>Il n’y a pas vraiment de lieux qui concentre une grande partie de personnes en difficultés mais souvent ces personnes-là elles sont dans les gros centres.</p>
Thème 2 - Services et équipements	
<p>Est-ce que le Pays Portes de Gascogne est bien doté en matière d’équipements et de services ? et sont-ils facilement accessibles ?</p>	<p>Il manque des médecins. Les pôles de santé et les MSP fleurissent un peu partout et couvre largement le territoire mais il manque des médecins et surtout des spécialistes. Il faut faire des déplacements important pour aller voir un spécialiste. Même s’il y en a qui commence à s’installer à limite du territoire vers l’Isle-Jourdain.</p>
Thème 3 – Valorisation des ressources locales	
<p>Quels sont les atouts et les richesses du territoire ? Sont-ils valorisés ?</p>	<p>Nos atouts c’est la nature et la recherche du bien-être. L’emploi n’est pas trop loin, entre 30 et 45minutes. D’ailleurs les gens ils sortent pour trouver l’emploi, ils ne restent pas sur le territoire, c’est aussi un problème.</p> <p>Après c’est aussi, le patrimoine environnemental, la convivialité c’est ça qui fait l’attractivité.</p> <p>Mais il faudrait développer plus les réflexions sur les problèmes de mobilités. C’est déjà un premier pas avec les vélos électriques mais il faut aller plus loin.</p>
Thème 4 – L’Organisation économique du territoire	
<p>Qu’est-ce qui fait la force économique du territoire ?</p> <p>Quels sont les problèmes économiques du territoire ?</p> <p>Le dynamisme économique provient-il de l’intérieur du territoire ou de l’extérieur ?</p>	<p>Les forces, elles sont situées autour de la N21 et de la N124. C’est bien parce que ça permet de désenclaver mais il faudrait plus de zones et mieux réparties sur le territoire.</p> <p>Les problèmes c’est qu’on manque réellement d’industrie. On a que de l’industrie agro-alimentaire, c’est lié à l’agriculture.</p>

	L'aéronautique s'essouffle de plus en plus.
Thème 5 - Les risques et les tensions liés à un environnement fragilisé ou menacé	
Quels sont les qualités environnementales du Territoire du PPG ? Quels sont les risques et les problèmes environnementaux du territoire ?	Les qualités, c'est nos espaces naturels, les espaces boisés, les zones humides. On est en train de faire un recensement des zones naturelles ça permet de les valoriser. Les problèmes et les risques ça peut provenir de l'agriculture intensive, les agriculteurs qui enlèvent toutes les haies, qui dénudent les parcelles, ça fait des glissements de terrain, on l'a vu ces derniers jours. Mais aussi l'extraction des terres argileuses.
Thème 6 – Structuration du territoire	
Avec quels territoires êtes-vous en relation et pourquoi ?	Le Pays est en relation avec Toulouse Métropole oui, avec le contrat de réciprocité mais aussi avec le SCOT par conventionnement. Les Pays du Gers participent aux réflexions et dans le plan d'actions par convention. Puis avec la Région, il est dans le SRADETT et le SRDEII.

Hélène Cettolo – Membre du Conseil de développement et du GAL PPG/PA	
Thème 1 – Profil Social du territoire	
<p>Quelles sont les caractéristiques sociales de la population sur le Pays Portes de Gascogne ? Y a-t-il eu des évolutions ?</p> <p>Existe-t-il des lieux, moments de relégation sociale ?</p>	<p>Depuis 10 ans la population connaît une recomposition sociale importante, avec l'arrivée d'une population plus urbaine, surtout à l'est, sur l'Isle-Jourdain, plus jeune : on le voit avec le boom des écoles, des projets autour de la petite enfance. Une population aux mobilités pendulaires, qui bougent beaucoup surtout sur Toulouse ou Auch. Ils reviennent au Pays, presque pour dormir.</p> <p>Après on est un territoire classiquement rural, même avec la proximité de Toulouse, avec une population touchée par le vieillissement et un fort besoin de services médicaux (MSP, services à la personne)</p> <p>La pauvreté elle est cachée, je pense qu'elle est assez bien répartie sur le territoire. Peut-être qu'elle se concentre plus sur le Sud et le Nord, aux extrémités. Vers Lombez-Samatan Simorre et puis Saint-Clar au nord.</p>
Thème 2 - Services et équipements	
<p>Est-ce que le Pays Portes de Gascogne est bien doté en matière d'équipements et de services ? et sont-ils facilement accessibles ?</p>	<p>Je dirai que le territoire est bien doté pour les besoins actuels de la population. Mais il y a des problèmes d'anticipation, on n'est pas très équipés pour les problématiques à venir (services à la personne, services culturels)</p> <p>La problématique elle viendrait plutôt de l'accès aux équipements. On a un habitat dispersé, la densité elle diminue, c'est plus l'accès qui est problématique. Les services sont concentrés sur les bourg-centres. La question est comment on accède à ces services, les trajets restent longs. C'est moins le cas dans les territoires périurbains quand même.</p>
Thème 3 – Valorisation des ressources locales	
<p>Quels sont les atouts et les richesses du territoire ? Sont-ils valorisés ?</p>	<p>Atouts : On est à proximité de la ville et de la campagne je pense que c'est valorisé par les OT.</p> <p>On a des atouts agro-alimentaires : le foie gras on valorise es produits agricoles</p> <p>Des ressources environnementales, on est un pays encore authentique, relativement préservé malgré la pression urbaine sur la gascogne orientale.</p>

	Volet culturel : une dynamique culturelle mise en place (Librairie tarttinerie de Sarrant, le bouche à oreille à simorre, des ressources et une innovation culturelle importante.
Thème 4 – L’Organisation économique du territoire	
<p>Qu’est-ce qui fait la force économique du territoire ?</p> <p>Quels sont les problèmes économiques du territoire ?</p> <p>Le dynamisme économique provient-il de l’intérieur du territoire ou de l’extérieur ?</p>	<p>La force, c’est le réseau de PME en agroalimentaire, en aéronautique (sous-traitants). On a aussi la chance d’avoir des entreprises leader dans le champ de l’économie sociale et solidaire, équitable à fleurance par exemple. On parle du territoire, on se fait connaître.</p>
Thème 5 - Les risques et les tensions liés à un environnement fragilisé ou menacé	
<p>Quels sont les qualités environnementales du Territoire du PPG ?</p> <p>Quels sont les risques et les problèmes environnementaux du territoire ?</p>	<p>C’était une priorité des acteurs, sur l’éclairage public, la production d’électricité.</p> <p>Les risques ils sont plus pour moi sur la gestion de l’eau c’est pas trop pris en compte. Mais c’est une priorité au Pays avec le PAT, TEPCV, PCAET, Mobilité...</p>
Thème 6 – Structuration du territoire	
<p>Avec quels territoires êtes-vous en relation et pourquoi ?</p>	<p>On est en relation avec le Pays d’Auch dans le GAL, avec Toulouse métropole par le contrat de réciprocité.</p> <p>Mais les conseils de développements travaillent ensembles de territoire à territoire. Ils cherchent à favoriser l’échange, la coopération avec d’autres territoires. On a fait des sorties apprenantes : Un pays au Pays Basque sur les questions des services, Pays de Figeac sur les circuits courts et les Apéros de Pays. On prend en compte leurs bonnes pratiques.</p>

Annexe 2 : Questionnaire Benchmarking

Benchmarking - Projet VAE

Le territoire et sa géographie : taille territoire (surface, nbre communes, vallonné ? rural ?)

1. *Qui porte le projet ? Quel montage juridique vous avez choisi pour ce projet ?*
 - Est-ce que vous avez **labellisé** votre projet ? Si oui quel label ?
 - Votre objectif est de garder ce projet à long terme ?

2. *Comment vous avez choisi les points de location sur le territoire ? Est-ce que vous avez eu des critères de sélection pour choisir les loueurs ?*
 - Combien de loueurs ?
 - **Taille** des structures ?
 - Types de structures destinées aux **touristes** (*Centres de vacances, base de loisir, OT...*) et aux **habitants** (*garages, commerces...*) ?
 - Comment est structurée l'offre des loueurs ? Est-ce que le **maillage** sur le territoire est équilibré ? Ils se **situent** plutôt en centre-bourgs ou à proximité des parcours ?
 - Quelles sont les **horaires** d'ouverture des loueurs ?
 - Est-ce qu'ils ont eu des **formations** pour devenir loueur ou est ce qu'ils avaient une activité similaire ?
 - Est-ce que vous avez eu des **retours** de ce qui fonctionnait ou pas avec ces points de locations ?

3. *Comment vous avez communiqué sur le projet ?*
 - Est-ce que vous avez mis en place un **site internet** dédié au projet ? Est-ce qu'il est possible de **réserver en ligne** les vélos ?
 - Est-ce que vous avez organisé des **animations** de communication (sur les marchés,)
 - Est-ce que vous estimez que votre communication a été **suffisante** sur le projet et est-ce que les outils que vous avez mobilisés ont fonctionné ?
 - Est-ce que vous avez monté un **plan marketing** pour ce projet ?
 - Les **prix** sont harmonisés entre les différents loueurs ?

4. *Est-ce que vous avez mis en place des parcours particuliers dans le cadre de ce projet ?*
 - Est-ce que vous avez **aménagé** les parcours ? (*voies vertes, tables de pique-nique, points de charges, toilettes, signalétique*)
 - Quelles sont les **demandes des usagers** ?
 - Est-ce qu'ils sont en **demandes d'itinérance** ? (des séjours ? Packs avec nuitées comprises ?)

5. *Comment avez-vous organisé la sensibilisation autour du VAE ?*
- Est-ce que vous avez mis en place **des animations de sensibilisation** pour les habitants ?
 - Qui est ce que vous avez fait intervenir dans la sensibilisation ?
 - Vous avez **ciblé un public** en particulier à sensibiliser ?
 - Comment vous avez sensibilisé la population autour de la mobilité douce en **milieu rural** ? (pour limiter les déplacements domicile/travail en voiture notamment)
6. *Qu'est-ce qu'il marche le mieux dans ce projet ?*
7. *Est-ce que vous avez rencontré des difficultés dans le projet ?*

Annexe 3 : Référentiel

Référentiel des critères pour le choix des loueurs

1. Historique du projet :

Dans le cadre d'une labellisation Territoire à Energie Positive Pour la Croissance Verte (TEPCV), le Pays Portes de Gascogne, qui agit pour le développement des mobilités douces et du slow tourisme, souhaite développer la pratique du VAE sur son territoire. Le programme TEPCV, lui a permis d'acquérir 50 VAE, qu'il souhaite répartir sur l'ensemble de son périmètre.

L'objectif de cette opération est à la fois d'attirer de nouvelles clientèles touristiques, en leur proposant une offre de court séjour ou d'excursion dans le cadre des accords de coopération avec l'agglomération Toulousaine et de développer le VAE parmi la population résidente dans ses déplacements quotidiens.

La Pays, propriétaire des vélos coordonne le projet territorial mobilité douce et itinérance, il met à disposition la flotte de VAE à un délégataire de service public qui assure la maintenance, la sensibilisation au VAE sur le territoire ainsi que l'animation et la mise en place du service de location. Les collectivités du Pays portes de Gascogne investissent dans la signalétique et l'aménagement des parcours. Le Comité Départemental du Tourisme et du Loisir du Gers (CDTL32), les offices de tourisme et les associations de cyclotourisme locales sont aussi partenaires du projet, elles élaborent des parcours spécifiques et communiquent autour du projet.

Ce projet pilote s'inscrit dans la démarche « Terra Gers » du CDTL32 qui promeut une offre de tourisme durable. Il a pour vocation à s'étendre à l'ensemble du Gers dans les années à venir.

2. Critères de sélection :

Pour devenir point de location de VAE, il est indispensable de répondre à certains critères pour respecter les objectifs du projet territorial de mobilité douce. Ils sont développés ci-après :

1. - Un maillage équilibré du territoire en termes de location de VAE sur le Pays Portes de Gascogne, avec un loueur qui doit:	
1.1 - Être le point de location référent sur la communauté des communes.	
1.2 - Avoir une activité localisée dans une commune centrale de la communauté des communes.	
1.3 - Être visible et facilement identifiable par les passants et les touristes. <i>(Une balise pourra être installée afin de bien identifier le point de location.)</i>	
2. - Une structure équipée pour accueillir des VAE qui doit:	
2.1 - Disposer d'un local sécurisé pour stocker 10 VAE et le matériel annexe <i>(Remarque à vélo, vélo suiveur, casques, gilets...)</i>	
2.2 - Disposer d'un lieu de charge pour les VAE.	
3. - Une structure adaptée pour accueillir les usagers, touristes et résidents qui doit:	
3.1 - Ouvrir sur une amplitude horaire large. <i>(ouvert 7/7)</i>	
3.2 - Dédier une personne disponible et motivée à la location des VAE. <i>(Information sur les interlocuteurs privilégiés (OT), conseils aux locataires des VAE sur les parcours possibles)</i>	
3.3 - Respecter la grille tarifaire et le montant de caution établis par le délégataire qui gère le parc de VAE et le Pays Portes de Gascogne ainsi que toutes autres règles visant à une harmonisation du projet à l'échelle du territoire.	
4. - Une structure formée à l'utilisation des VAE qui doit:	
4.1 - Avoir une personne dans la structure en capacité de rappeler ou d'expliquer les règles de sécurité concernant le VAE pour les locataires avant leur départ.	
4.2 - Pouvoir s'assurer du bon réglage des VAE. <i>(vannes, pneus, etc.)</i>	
Une formation de chaque point de location, dédiée aux questions techniques et de sécurité, est prévue	
5. - Une structure qui intègre l'offre de location de VAE à son activité principale et qui s'engage à:	
5.1 - Participer à la promotion locale du service, par la distribution de tracts, d'affiches, de communication orale, d'actions de sensibilisation.	
5.2 - Nouer des contacts avec des acteurs du tourisme locaux. <i>(guides touristiques, restaurateurs, clubs de cyclo-tourisme, prestataires touristiques...)</i>	
5.3 - Réserver un temps d'environ 30 minutes par location. <i>(Signature du contrat de location = 10 min ; Etat des lieux départ = 5 min ; Explications des règles de sécurité = 5min ; Etat des lieux retour = 5 min ; Retour de la caution = 5 min)</i>	

6. - Une structure qui a la volonté de participer à l'amélioration du projet pilote de location de VAE pour les touristes sur le département du Gers et qui s'engage à:	
6.1 - Rendre compte régulièrement au Pays Portes de Gascogne du fonctionnement de l'opération	
6.2 - Diffuser une enquête de satisfaction auprès des locataires de VAE (qui sera élaborée par le Pays Portes de Gascogne et le Délégué)	
6.3 - Etre force de proposition pour l'amélioration du service à long terme.	

