

## *Mémoire*

### *Université Toulouse Jean-Jaurès*

Master 1 Action locale et Projets de TERritoire (APTER)

# Face à l'héritage de 70 ans d'aménagements en faveur de la voiture et de ses conséquences : Les territoires ruraux à l'épreuve d'une renaissance de mobilités durables

—

Dans le cadre de la réalisation d'un stage de 5 mois à la communauté de  
communes Pays d'Uzès

—

Guillaume Mensat



### *Remerciements :*

Tout au long de l'écriture de ce mémoire et de la réalisation de mon stage au sein de la communauté de communes du Pays d'Uzès, j'ai eu la chance d'être accompagné par de nombreuses personnes, ayant été force de conseils et d'inspirations

Je tiens chaleureusement à remercier mon tuteur de stage Mathieu Castaings, qui m'a accompagné tout au long de mes missions et de la rédaction du mémoire.

Un grand merci à tout le service DADD de la collectivité pour les 5 mois passés à vos côtés, pour tous les débats constructifs, les moments de partage et votre bienveillance au quotidien  
Plus largement, je remercie toute la structure de la communauté de communes Pays d'Uzès.

Je tiens également à remercier le centre socioculturel de Saint-Quentin-la-Poterie pour son engagement et pour le magnifique travail que nous avons effectué ensemble.

Enfin, je remercie mon professeur référent Mr Bruno REVELLI, pour le temps et le suivi qu'il m'a consacré

Merci pour les relectures : Mathieu Castaings, Bruno Reveilli, Delphine Mensat, Patrick Mensat

# Sommaire

<b>Introduction.....</b>	<b>5</b>
<b>1.1. Evolution des déplacements dans le temps : Du 20ème siècle à aujourd’hui.....</b>	<b>6</b>
<b>1.2. Les conséquences de l’héritage de 70 ans de politiques d’aménagement en faveur de la voiture - Le contexte territorial rural, comme facteur aggravant.....</b>	<b>7</b>
1.2.1. Les conséquences environnementales.....	8
1.2.2. Les conséquences sociales de la dépendance à la voiture.....	10
<b>1.3. L’apparition de nouvelles dynamiques mobilitaires : entre nouveaux usages et transformation du système d’acteurs.....</b>	<b>13</b>
1.3.1. De nouveaux usages.....	14
1.3.2. Un encadrement mobiliaire au système d’acteurs complexes.....	14
<b>1.4. Etat des lieux des alternatives à la voiture en territoire rural.....</b>	<b>18</b>
1.4.1. Le TAD : Un outil de désenclavement.....	18
1.4.2. Le vélo comme levier de la mobilité quotidienne.....	19
1.4.3. Le covoiturage : Remède à l’autosolisme ?.....	21
1.4.4. Le monde associatif comme acteur-clé des mobilités en milieu rural.....	21
<b>2.1. La communauté de communes Pays d’Uzès : Un territoire rural dépendant de la voiture...24</b>	<b>24</b>
2.1.1. Situation géographique.....	24
2.1.2. Identité et tourisme.....	26
2.1.3. Démographie.....	26
2.1.4. Le vieillissement de la population.....	27
2.1.5. Une situation foncière tendue.....	27
2.1.6. Une disparité sociale importante.....	29
2.1.7. Les dynamiques mobilitaires sur le territoire.....	30
2.2. Mes missions au sein de la communauté de communes du Pays d’Uzès.....	34
<b>2.3. La stratégie de mobilité de la CCPU : Le suivi du plan global de déplacement.....</b>	<b>36</b>
2.3.1. Le développement d’infrastructures et de pratiques cyclables sur le territoire : la nécessité de s’adapter aux contraintes.....	36
2.3.2. La recherche d’un transport à la demande efficient sur le territoire.....	44
2.3.3. Une politique de mobilité encore inachevée par manque de ressource : des acteurs locaux en soutien.....	51
<b>Conclusion.....</b>	<b>55</b>
Bilan d’évolution des compétences.....	56
<b>Table des figures.....</b>	<b>57</b>
<b>Table des tableaux.....</b>	<b>59</b>
<b>Table des des illustrations.....</b>	<b>59</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>60</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>74</b>

# Introduction

13,3 millions de français se retrouvent en situation de précarité mobilité (FNH<sup>1</sup>, 2022). Ce chiffre souligne les difficultés d'accès à la mobilité, accentué dans les territoires ruraux, touchant près d'un français sur trois. "La mobilité est bien plus qu'un déplacement dans l'espace : par les formes qu'elle prend, elle dit l'essentiel sur les rapports sociaux. La mobilité est sociale et spatiale, physique, virtuelle ou potentielle". (Kaufmann, 2004). L'analyse des dynamiques de mobilités en dit long sur les modes et la qualité de vie, les politiques d'aménagement et les rapports sociaux pour ne pas dire plus généralement, l'état de la société. Elle constitue un élément majeur de l'organisation de cette dernière. Dans les nombreuses sous-thématiques auxquelles renvoie la notion, il est important de différencier accessibilité et motilité. Selon la définition, la motilité, concept introduit par le sociologue Vincent Kaufmann, désigne "*l'aptitude psychologique, culturelle, physique d'une personne à se mouvoir*" (Beaucire, Desjardins, 2012). L'accessibilité quant à elle, est liée à l'offre disponible sur un territoire, aux infrastructures mises en place, aux réseaux, qu'ils soient piétons, cyclables, routiers, ferrés. Il n'y a pas mobilité sans l'alliance de l'accessibilité et de la motilité. Autrement dit, un service de transport collectif (accessibilité) avec une réservation exclusivement numérique (motilité) peut restreindre son accès à une partie de la population. Cet exemple renvoie au concept de l'accessibilité numérique, très bien analysé par Margot Beauchamps dans "*fracture numérique et justice sociale*". Tout comme ce dernier, du plus ancien au plus récent, une multitude d'ouvrages et d'études scientifiques nous montrent que l'impact de la mobilité a bel et bien des conséquences spatiales.

La mobilité impacte socialement les territoires par l'accès aux services essentiels (santé, éducation, commerces, cultures), par de l'inclusion ou de l'exclusion (handicap, précarité, enclavement). Elle impacte également le secteur économique d'un territoire par l'accès à un bassin d'emplois, la stimulation de l'économie locale comme le tourisme, sans oublier la création d'emplois que ce secteur crée par ses infrastructures, sa logistique, ses services. Enfin, la mobilité impacte le territoire, que ce soit dans sa spatialité (extension, transformations anthropiques) ou dans son environnement (pollution de l'air, consommation d'énergie fossile, pertes d'espaces naturels). D'où la nécessité de développer des mobilités plus durables : vélo, marche, covoiturage, transports collectifs. Un défi pour tous les territoires. La mobilité fait donc partie des piliers structurants, moteur des transformations de notre société. Elle rencontre cependant de forts déséquilibres, associés à de fortes inégalités, notamment en milieu rural. Avant d'approfondir ces dynamiques, il est important de préciser ce que l'on entend par "territoires ruraux". Ce sont l'ensemble des communes peu denses ou très peu denses d'après une grille communale de densité établie, correspondant à 88% des communes françaises et 33% de la population en 2017 (INSEE<sup>2</sup> 2021). Ces communes se caractérisent également par une offre faible de services et une dépendance à la voiture. Des contraintes territoriales et l'insuffisance d'alternatives à la voiture place ces espaces en situation de vulnérabilité face aux enjeux de mobilité.

Dans cette première partie, nous allons établir un contexte scientifique visant à mieux comprendre les enjeux que rencontrent les territoires ruraux dans leurs mobilités. En premier lieu, nous étudierons l'évolution des déplacements dans le temps, nécessaire pour en comprendre les trajectoires mobilitaires d'aujourd'hui. Nous constaterons ensuite les multiples conséquences héritées d'un tout voiture dans les milieux ruraux, territoire plus sensible à cette dépendance. Enfin nous analyserons les nouvelles dynamiques, plus ou moins naissantes depuis quelques années, observées par de nouveaux usages, de nouveaux encadrements, acteurs et de nouvelles initiatives.

---

<sup>1</sup> La Fondation pour la Nature et l'Homme

<sup>2</sup> Institut national de la statistique et des études économiques

Cette recontextualisation ne prétend pas être la plus représentative du vaste horizon et de l'histoire des mobilités en France. Pour cela il existe de nombreux ouvrages, que nous ne manquerons pas de citer. Cependant, elle se veut synthétique et vise à introduire une seconde partie plus opérationnelle basée sur une étude de cas d'un territoire rural : la communauté de communes de Pays d'Uzès.

## 1.1. Evolution des déplacements dans le temps : Du 20ème siècle à aujourd'hui

Depuis les débuts du 20ème siècle à aujourd'hui, les modes de déplacements ont profondément changé, au profit de certains usages, plus ou moins responsables aujourd'hui d'inégalités sociales et d'émissions de gaz à effet de serre. La récente montée en puissance des modes actifs, tant dans les usages que dans les politiques publiques, traduit bien ces nouvelles dynamiques. Pour comprendre l'évolution actuelle des mobilités actuelles et leurs effets sur le territoire français, il est nécessaire de remonter le temps.

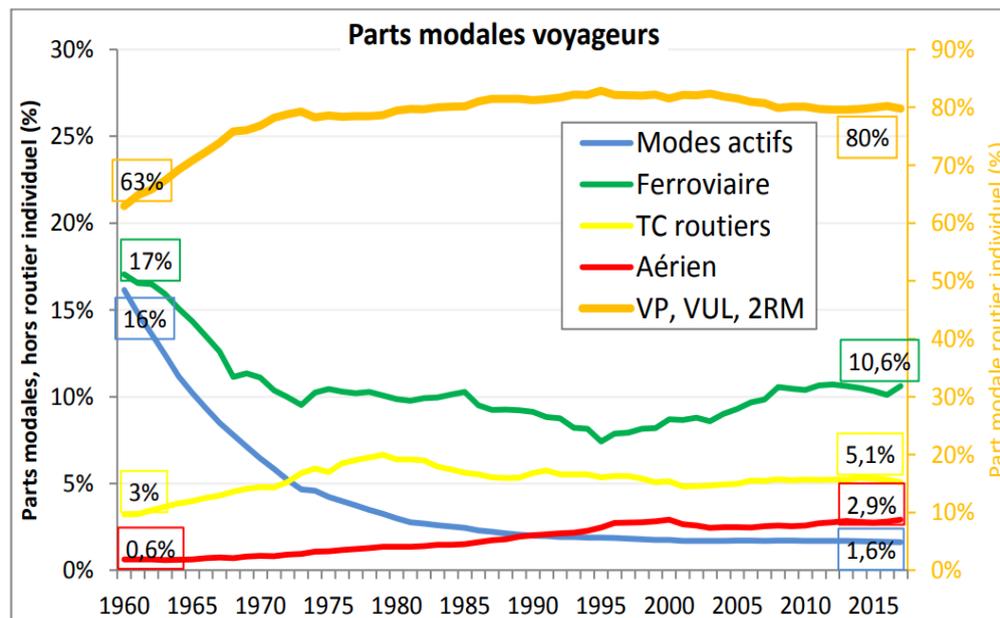
Les territoires ruraux ont connu une évolution importante des déplacements, avec des dynamiques différentes des territoires urbains et péri-urbains. Au début du 19ème, les ruraux se déplacent peu et sur des petites distances, utilisant la marche comme principal moyen de déplacement. L'explication provient de la taille très restreinte des bassins de vie. Les déplacements y étaient ponctuels et concernaient principalement les foires et marchés, les déplacements religieux et les obligations administratives. Cependant les territoires ont par la suite rencontré une accélération des déplacements entre 1830 et 1930 par plusieurs facteurs : l'amélioration du réseau routier, le développement des transports collectifs (notamment l'expansion du chemin de fer) et la démocratisation du vélo. Cette transformation des modes de déplacement s'est accompagnée de nouvelles pratiques et usages, notamment avec l'élargissement des bassins de vie. Les marchés régionaux s'y sont développés, devenant plus étendus et plus fréquents, les jeunes ruraux se déplacent plus, même si l'étude montre que très souvent, leur premier déplacement hors du canton est encore fortement lié à leur service militaire. Cette accélération de la mobilité change la perception de l'espace des ruraux. Avec la réduction des temps de déplacements, "l'ailleurs" devient plus accessible. Cette nouvelle accessibilité du monde rural a également transformé les relations sociales. Des relations s'établissent avec de nouveaux villages et les informations circulent plus rapidement. Par ailleurs, la disparition des traditionnelles veillées d'autrefois dans les campagnes est étroitement liée à cette accélération des déplacements dans les campagnes (Marache, 2007). Malgré les transformations durant cette période, les territoires ruraux restent enclavés et de nombreux foyers ne disposent pas de véhicules motorisés. Une seconde période se caractérise à partir des années 1920, où le nombre de déplacements explose. "Ces années marquent le début de dynamiques de massification qui se concrétisent après la seconde guerre mondiale" (Baldasseroni, Faugier, Pelgrims, 2023).

On ne peut parler de l'évolution des déplacements sans évoquer le vélo comme mode de déplacement dans les campagnes au XXème siècle. Son utilisation n'est donc pas récente. Le vélo est d'ailleurs souvent décrit comme "Ambassadeur de la circulation populaire" (Gaboriau, 1991). Sa période de gloire fut constatée dans les années 1930 montant jusqu'à 13% dans la part modale, pour baisser à 3% aujourd'hui. C'est avec l'arrivée de la voiture que l'utilisation du vélo dans les déplacements s'est effondrée, accompagnée de la promesse d'un développement important. Perçu initialement comme symbole de liberté individuelle, nous arrivons aujourd'hui à une remise en question profonde de ce moyen de déplacement. *Jacques Ellul* était l'un des premiers à alerter sur les revers d'une société tout

voiture à travers ses ouvrages *“le système technicien”* (1977) et le *“bluff technologique”* (1988). Il parlait notamment de l’autonomie “illusoire” de l’individu vis-à-vis de la voiture, de ses répercussions sur la transformation de l’espace et des inégalités sociales et d’accès qu’elle crée.

Aujourd’hui, la part modale des déplacements de voyageurs a été redessinée par la montée en puissance de ce mode de déplacement : baisse du transport de voyageurs ferré, effondrement des modes actifs, défaillance et saturation des transports en communs. Aurélien Bigo, à travers de nombreux schémas, nous montre cette évolution.

Figure 1.1 : Parts modales des modes de transport de voyageurs entre 1960 et 2017 en France, Aurélien Bigo, 2022



Les analyses et alertes faites par la communauté scientifique depuis la fin du 20ème siècle sont aujourd’hui vérifiées et les conséquences d’une forte dépendance à la voiture sont nombreuses : inégalités sociales, isolement, pollution. Elles constituent l’héritage de 70 ans de politiques en faveur de l’automobile, liées à un éloignement toujours plus important du lieu de résidence et du lieu de travail.

## 1.2. Les conséquences de l’héritage de 70 ans de politiques d’aménagement en faveur de la voiture - Le contexte territorial rural, comme facteur aggravant

Cet héritage est omniprésent, dans de nombreux aspects de la société et du territoire. Il est visible et mesuré sur l’environnement par l’artificialisation des sols et la pollution de l’air. Mais ses conséquences sont également sociales, par une combinaison d’inégalités, d’isolement, d’individualisme et d’autosolisme.

## 1.2.1. Les conséquences environnementales

### Mobilité et artificialisation des sols

Par la multiplication des constructions de routes, autoroutes, voies ferrées, parkings, échangeurs, plateformes de logistiques, aéroports, les infrastructures de transports représentaient 28% des surfaces artificialisées en France métropolitaine (Rapport sénatorial, 2023). Cette imperméabilisation à outrance impacte considérablement les écosystèmes par la destruction de la biodiversité locale comme la modification des cycles de l'eau par exemple.

Pendant longtemps les congestions liées à la voiture étaient simplement justifiées par un manque d'infrastructure routière. Il a cependant été démontré que la "la création de voies de circulation supplémentaires va toujours générer une nouvelle demande" (Ademe, 2021) : la demande induite. Les organismes et autorités publiques devraient théoriquement ne plus prendre en compte l'argument de la résolution du trafic routier dans leur projet. Mais malgré le double constat de destruction environnementale et d'inutilité constatée par l'Ademe, de nombreux projets routiers sont encore prévus sur le territoire, souvent dénoncés par la communauté locale et scientifique. Ainsi, *Reporterre* recense à travers une carte, 55 nouveaux projets routiers contestés ayant un coût cumulé de 18 milliards d'euros. L'exemple d'actualité le plus marquant est l'autoroute A69 reliant Castres à Toulouse. Atécopol (Atelier d'écologie politique de Toulouse) et ses 200 scientifiques membres, ont alerté sur les conséquences néfastes sociales et environnementales de celui-ci. Ce projet bétonnait 474 hectares de terres, soit presque deux fois la superficie de Central Park. Malgré ces alertes scientifiques et civiles, le sénat votera pour la reprise du chantier en ce mois de mai 2025.

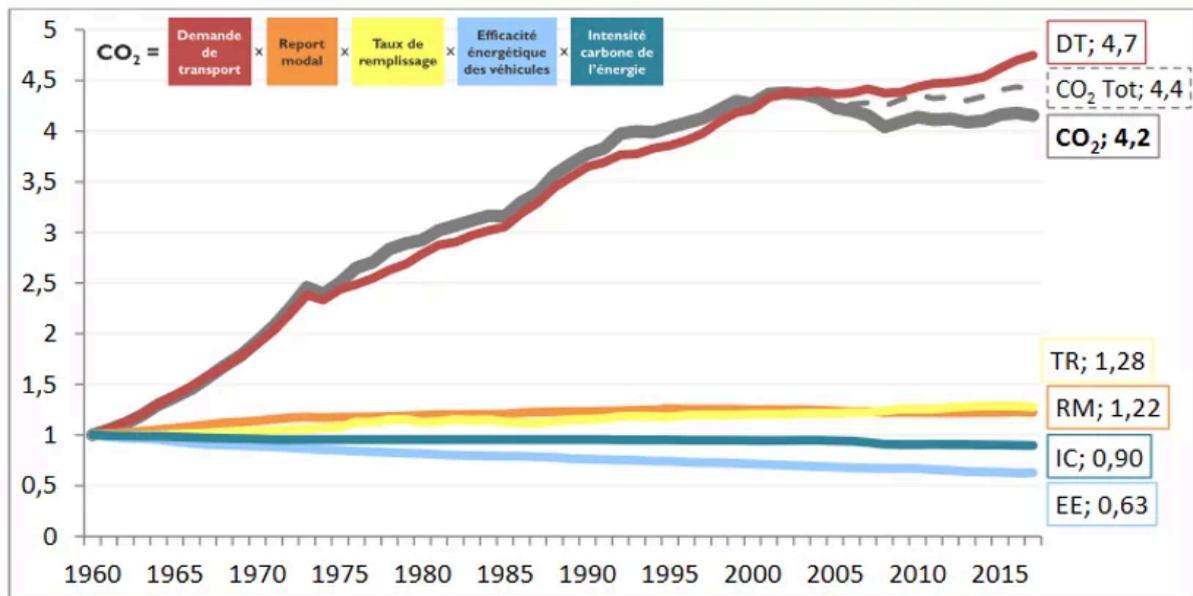
Figure 1.2 : Carte des 55 projets routiers contestés en France, Reporterre, 2022



## Mobilité et émissions

En 2021, d'après le HCC (haut conseil pour le climat) et le CITEPA (Centre interprofessionnel technique d'études de la pollution atmosphérique), l'impact du secteur des transports constitue le premier poste des émissions de GES avec 31% des émissions totales du pays. Les analyses poussées sur les trajectoires d'émissions passées, les tendances actuelles et les scénarios futurs montrent que les émissions de CO<sub>2</sub> liées au transport de voyageurs ont été multipliées par 4,2 entre 1960 et 2017 (BIGO, 2022). La principale cause de la hausse des émissions est liée, depuis 1960, à l'augmentation de la demande de transport. Cependant, de nombreux autres facteurs viennent renforcer cette hausse : baisse du taux de remplissage des voitures (-28%), report modal vers le transport routier (+22%) et augmentation du nombre de kilomètres parcourus par personne (+4,7).

Figure 1.3 : Evolution des émissions de CO<sub>2</sub> du transport intérieur de voyageurs de 1960 à 2017. Aurélien Bigo, 2023



Il est important de prendre en compte les disparités d'émissions selon la typologie des territoires. Selon les chiffres du ministère de la transition écologique, les territoires en zone rurale, regroupant 1/3 de la population française, émettent 48% des émissions de gaz à effet de serre pour les déplacements du quotidien. Seulement 1,5% des déplacements en milieu rural sont supérieurs à 100 km. Mais ces 1,5% représentent 37% à 45% des émissions de GES de ces territoires (Ministère de l'aménagement et de la transition écologique, 2023) . Cependant ces chiffres sont réducteurs de dynamiques en réalité bien plus complexes. En territoire rural, les déplacements sont souvent multipolaires. Pour optimiser leur trajet, les populations regroupent plusieurs activités dans un même déplacement, en raison des longues distances et de la faible offre d'équipement locale. En milieu urbain, les déplacements sont plus fragmentés, en raison de services plus proches et d'une meilleure desserte. On retrouve donc des moins de déplacements ruraux mais sur de plus longues distances et des déplacements urbains plus fréquents mais sur de plus courtes distances. Pour une analyse plus représentative, il faudrait corrélérer l'empreinte carbone du déplacement, le nombre de motifs de déplacement par trajet, tout en prenant en compte la distance et le maillage des services.

Ces déplacements longues distances constituent donc une part importante des émissions rurales mais sont établis par un contexte rural où les distances à réaliser sont importantes.

La dépendance à la voiture individuelle en est encore une fois la cause : peu d'alternatives durables, autosolisme, distances importantes des déplacements pour accéder aux services essentiels. Cette surreprésentation des émissions carbone dans les territoires ruraux traduit également des conséquences sociales : isolement, inégalité d'accès, individualisme et autosolisme.

### 1.2.2. Les conséquences sociales de la dépendance à la voiture

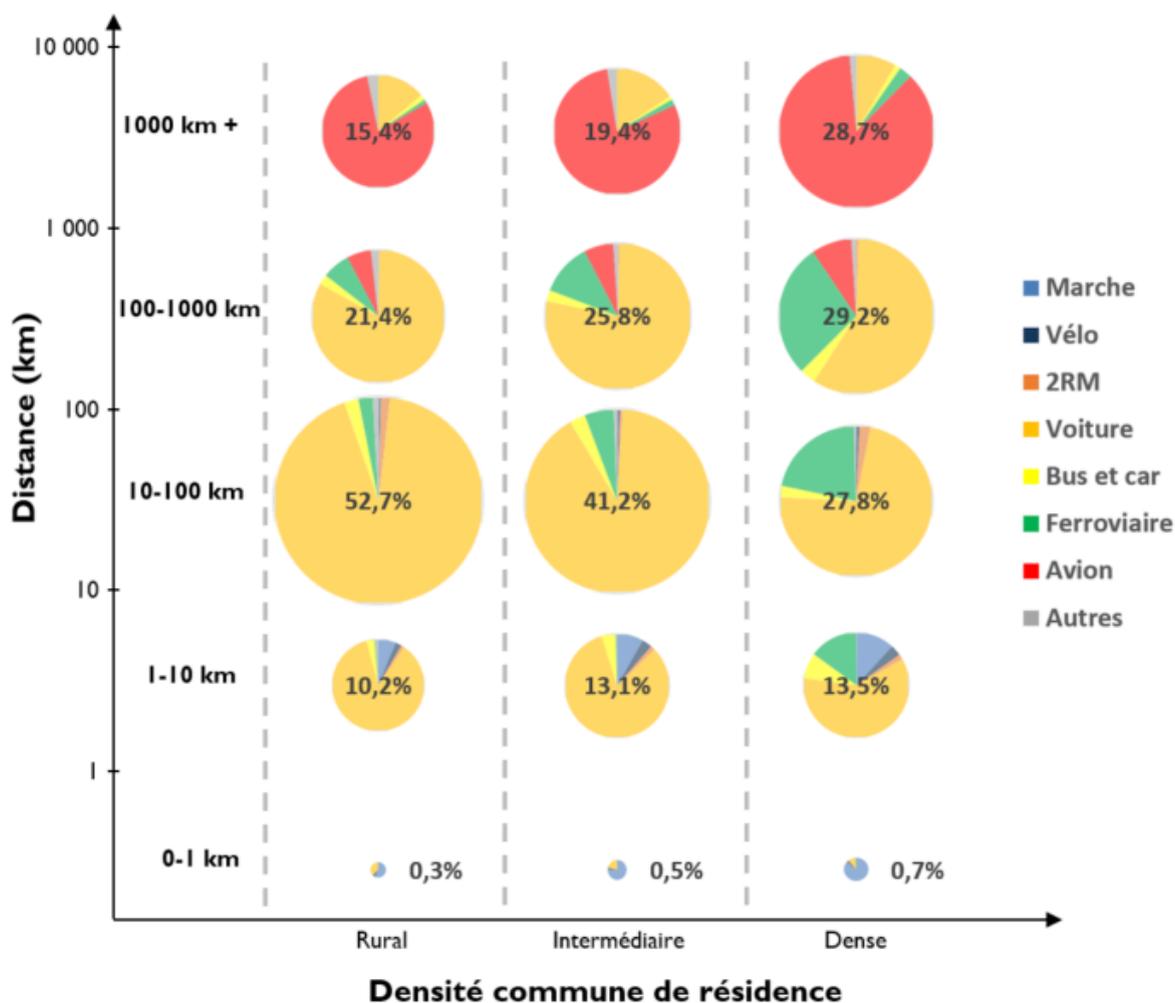
La société tout voiture a créé une spirale de la dépendance (Dupuy, 1999). Il s'y combine l'effet de Club en obtenant le permis de conduire et conférant un certain statut social et une liberté de mouvement, l'effet de parc avec l'acquisition du véhicule permettant d'accéder à un large éventail de services et d'opportunités et l'effet de réseau avec l'utilisation du réseau routier offrant une

accessibilité accrue (Héran, 2000). En plus des conséquences environnementales, cette spirale de la dépendance automobile a également des conséquences sociales importantes sur la société.

## Inégalités d'accès à la mobilité

L'inégalité d'accès à la mobilité est une des principales conséquences de la dépendance à la voiture. La situation se retrouve très différente en fonction de la typologie des territoires : centre urbain, périurbain, petites villes, habitats dispersés. Aujourd'hui 72% des Français se sentent dépendants de la voiture. En milieu rural, le chiffre atteint 92% selon l'Ifop. Il existe de nombreux documents et études permettant de comprendre les dynamiques des déplacements d'un territoire : Il est possible de se baser sur l'échelle locale avec les plans de déplacements, mais également à l'échelle nationale avec des statistiques plus générales. Une des plus récentes études analyse les pratiques de mobilité des Français (Ministère de l'aménagement du territoire et de la transition écologique, 2024). On y observe une hétérogénéité marquée des moyens de déplacement en fonction de la distance et de la densité des communes de résidence.

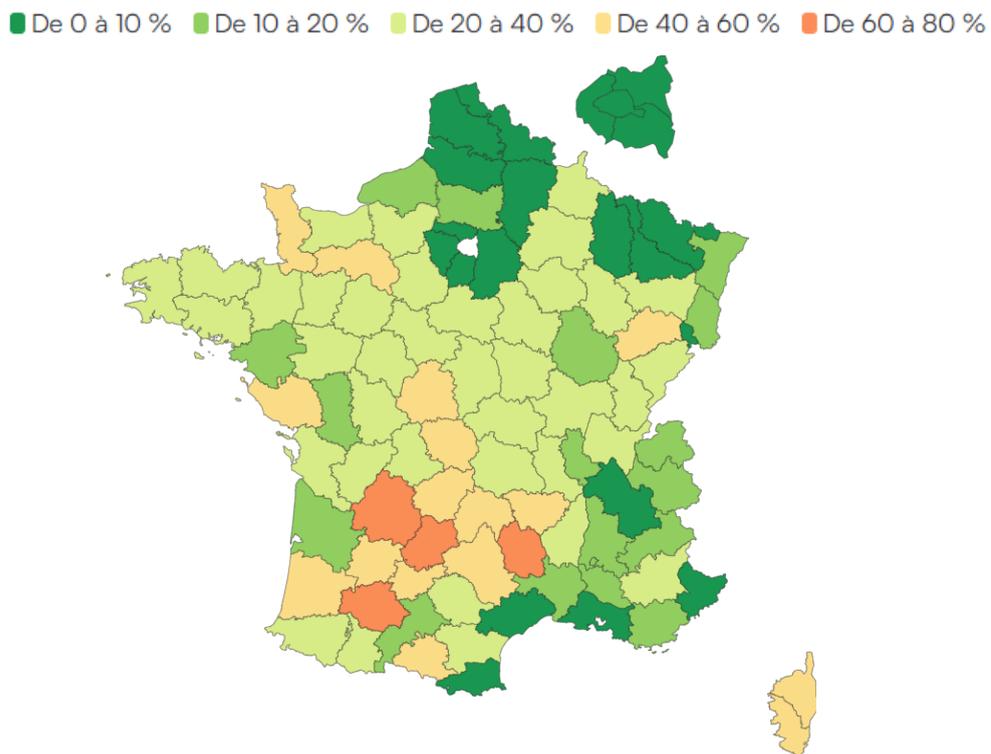
Figure 1.4 : Répartition des distances parcourues par classe de distance et selon la densité de commune de résidence (en %), SDES<sup>3</sup>-Insee, enquête de mobilité des personnes 2018-2019



<sup>3</sup> Service des données et études statistiques

On y remarque que la part modale des déplacements en voiture dans les communes rurales est nettement plus importante que dans les communes denses. Aujourd’hui, 4 déplacements sur 5 se réalisent en voiture dans les zones rurales. Pour un déplacement d’une distance comprise entre 1 et 10 km, l’utilisation de la voiture en territoire rural est majoritairement utilisée comme moyen de déplacement (80% contre environ 50% en territoire dense). Pour un déplacement sur une distance plus longue, de 10 à 100km, l’utilisation de la voiture dépasse les 90% contre 75% en territoire dense. Cette différenciation s’explique par une offre de déplacements alternatifs très faible en milieu rural. La France compte par exemple aujourd’hui 12.000 gares fermées. Rien qu’entre 2015 et 2018, 140 gares de catégorie C (petites gares à faible fréquentation) ont été fermées au trafic voyageur (ART<sup>4</sup>, 2020). Cette réduction du réseau ferroviaire a considérablement participé à l’enclavement de nombreux villages de territoires peu denses, ayant souvent comme seule alternative la voiture pour s’y déplacer. Environ 45% des communes de moins de 1000 habitants n’ont pas accès aux transports en communs (UFC-Que choisir, 2024). Dans certains départements ruraux tels que la Dordogne, le chiffre dépasse les 60%. Cette baisse des transports collectifs dans les territoires ruraux renforce les inégalités d’accès aux services essentiels.

Figure 1.5 : Part de la population à plus de 10 min à pied d’un arrêt de transport en commun, UFC-Que choisir, 2024



La dépendance à l’automobile et l’absence d’alternatives pèsent également sur les finances des ménages. Le 30 avril 2024, le secours catholique publiait un rapport sur la mobilité en milieu rural. Il évoque le terme de “précarité mobilité” pour plus de 13 millions de Français. En 2017, 21% du budget des 10% des ménages les plus modestes était consacré aux transports.

<sup>4</sup> Autorité Organisatrice des transports

De plus, les personnes dans l'incapacité d'utiliser la voiture pour des raisons de santé, économiques ou personnelles peuvent se retrouver isolées ou dépendantes de leur entourage. Il est également important de mentionner que l'incapacité de se déplacer est un facteur aggravant d'une mort sociale. En 2021, 530.000 personnes âgées étaient dans cette situation de mort sociale contre 300.000 en 2017 (Petits frères des Pauvres, 2021). Une situation très préoccupante.

## Individualisme et autosolisme

La montée en puissance de la voiture individuelle dans le quotidien des Français s'est déroulée dans un contexte de transformation des modes de vie et de politiques favorisant l'autosolisme. L'autosolisme est l'utilisation individuelle d'un véhicule pour un déplacement. Dans cet usage, l'utilisation de ce mode de transport rompt tout lien avec le monde environnant. L'automobiliste se retrouve face à son poste radio, protégé par une carrosserie. Ce phénomène est décrit par des sociologues comme un "caisson d'isolation sensorielle" (David Lebreton, 2020).

Une voiture individuelle pourrait en réalité être caractérisée de collective au vu de sa capacité d'accueillir en moyenne 4-5 personnes. Cependant, 80% des trajets en France s'effectuent seuls. En 2020, Faugier caractérise d'ailleurs cette période de "Civilisation de l'autosolisme".

Après cet état des lieux des multiples impacts de la voiture sur les territoires, il est également important de noter la corrélation de ces conséquences sociales et environnementales. Dans une note d'analyse parue en 2021, France Stratégie analyse la potentielle superposition des inégalités environnementales et sociales. Ses conclusions montrent que pour certains territoires, il y a une corrélation importante entre l'exposition importante aux polluants et la précarité sociale. L'impact sur la santé de la pollution du trafic routier est souvent plus marqué sur les ménages les plus précaires. En exemple de cause, la valeur locative est moins élevée en bordure de périphérique et autoroute, des zones plus largement polluées.

Face aux impacts environnementaux, sociaux et économiques, la dépendance à la voiture individuelle suscite une remise en question du modèle actuel. Depuis plusieurs années, la nécessité de développer des alternatives est devenue incontestable. Cela se traduit dans les esprits, les usages et les acteurs, offrant la perspective de nouvelles trajectoires.

## 1.3. L'apparition de nouvelles dynamiques mobilitaires : entre nouveaux usages et transformation du système d'acteurs

Depuis quelques années, un nouveau tournant se dessine en territoire rural. Selon un sondage Ipsos pour la fabrique de la cité en décembre 2021, les français estiment, pour 48% d'entre eux, que leurs déplacements ne sont pas écologiques. De plus, 91% d'entre eux expriment le souhait de réduire leur impact écologique de leurs déplacements quotidiens. Cependant, 76% des habitants d'agglomérations de moins de 20.000 habitants trouvent difficile de réaliser leur trajet en transports en communs : un chiffre qui fait encore une fois le constat d'une infrastructure et d'une communication encore trop faible des transports collectifs en territoires peu/très peu dense.

Cependant, ces chiffres nous montrent qu'une certaine sensibilité apparaît vis-à-vis de l'impact de nos déplacements. Ces nouvelles dynamiques apparaissent par la prise de conscience des nombreuses

limites de la voiture individuelle dans notre société, aujourd'hui dotée de preuves scientifiques incontestables (sociologues, urbanistes, économistes, environnementalistes, etc...). Cette transformation des mœurs se traduit timidement dans l'évolution des usages et dans les politiques d'aménagements.

### 1.3.1. De nouveaux usages

Selon l'analyse du Cerema, regroupant diverses sources (INSEE, Enquête nationale), la mobilité globale aurait augmenté de 11,6% entre 2008 et 2019. Durant cette même période, un changement des parts modales de déplacement se serait opéré. La marche à pied aurait progressé de 8,5%, le vélo de 1,4%, les transports en commun de 13,8%. En moyenne la distance du déplacement, pour tout déplacement, aurait également grimpé de 9,1%. L'étude précise cependant que ces chiffres varient selon la typologie et les caractéristiques du territoire et de la distance du trajet.

Depuis la période COVID, les déplacements actifs rencontrent un regain. En milieu rural, la fréquentation des infrastructures cyclables a connu une hausse de 25% entre 2019 et 2023. Des années après la crise du Covid, les mobilités en sont toujours affectées. Cette période a encore un impact aujourd'hui en raison des transformations des modes de travail, avec la généralisation du télétravail, impactant inévitablement les déplacements des territoires.

### 1.3.2. Un encadrement mobilitaire au système d'acteurs complexes.

Face à cette évolution des mœurs et usages, des stratégies de certains gouvernements montrent une volonté d'encadrer, d'encourager ce développement. Les acteurs publics (collectivités territoriales, intercommunalités) tentent de répondre à ce besoin de développement d'alternatives durables. Cependant, depuis quelques années, de nouveaux acteurs prennent une place de plus en plus importante dans le développement d'initiatives durables.

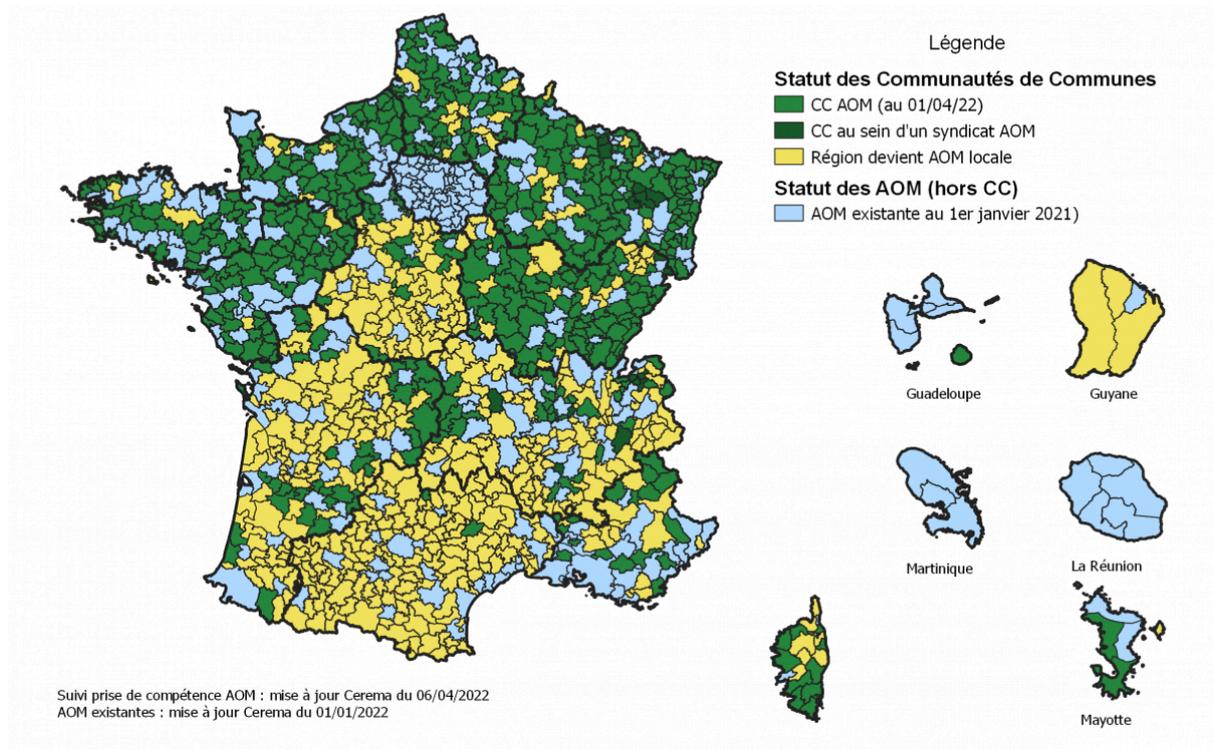
#### L'encadrement législatif

Au niveau national, de nombreux documents et stratégies encadrent les mobilités rurales. On retrouve la SNBC (Stratégie Nationale Bas-Carbone), visant la neutralité carbone d'ici 2050. Ce document comprend de nombreuses orientations couvrant le secteur des mobilités : modération de la demande de transport des besoins de déplacement, report modal, efficacité énergétique, décarbonation de l'énergie.

Découlent et s'adaptent à cette stratégie plusieurs lois ou modifications. La plus récente modification majeure de l'organisation des mobilités sur le territoire a été apportée par la loi LOM (Loi d'orientation des mobilités) de 2019. Elle s'était donnée pour objectif de développer une mobilité plus durable (mobilité active, partagée et solidaire) en offrant la possibilité aux territoires ruraux d'avoir le statut AOM (autorité organisatrice de la mobilité). Elle permet également de différencier les plans de mobilité avec l'introduction de PDMs (Plan de mobilité simplifié). Il est plus adapté aux territoires de plus faible densité que le PDM (Plan de Mobilité, anciennement, Plan de Déplacement Urbain). Son cadre juridique limité, permet en théorie, de faciliter la planification des mobilités en territoire rural. En juillet 2021, 437 communautés de communes sont devenues AOM et 455 ont laissé la région prendre la compétence. Cette prise de compétences ne s'est pas déroulée uniformément sur le territoire. La carte du Cerema recensant les détenteurs de la compétence de mobilité nous montre de fortes disparités selon le territoire. Dans de nombreuses communautés de communes, on observe un contrôle important de cette compétence par la région. C'est le cas de l'Occitanie, la Nouvelle

Aquitaine ou encore le centre val de Loire. Cette détention de la compétence par la région est sur-représentée dans la moitié sud de la France. A noter que l’Occitanie et la Nouvelle Aquitaine sont les deux régions les plus vastes de France et que cette dernière est également la moins dense, constituant un facteur de cette domination régionale.

Figure 1.6 : Carte de la prise de compétence AOM au 1er avril 2022, Cerema



La loi LOM n’octroie pas de nouveaux moyens financiers et dans de nombreux cas, les communautés de communes n’ont pas l’ingénierie territoriale nécessaire à cette prise de compétence, préfèrent avoir la région comme AOM. De plus, depuis l’évolution de la loi en 2019, la région Occitanie avait orienté les EPCI à ne pas prendre la compétence, lors de réunions à ce sujet. Ces prises de position montrent une volonté de garder le contrôle et la gestion de la compétence d’organisation des mobilités. On observe ainsi des points de vue qui diffèrent selon la stratégie régionale et locale, comprenant des atouts et menaces pour chacun des échelons (Cyprien, Pasquesoone, Pitaval, 2024).

Tableau 1 : Atouts et menaces pour les principaux acteurs face au choix du transfert de la compétence mobilité, Cyprien, Pasquesoone, Pitaval, 2024

	Du point de vue des communautés de communes		Du point de vue de la Région	
	Atouts	Menaces	Atouts	Menaces
Communauté de communes AOM <i>(Objectif principal de la LOM)</i>	Pilotage direct des choix de mobilités ; CC maître de ses ambitions en matière de mobilité.	Faiblesse des moyens à allouer aux politiques de mobilité, risque d'une coquille AOM vide de projets.	Nouveau partenaire impliqué dans la mobilité locale.	Complexification des jeux d'acteurs et manque de cohérence des choix locaux avec les transports interurbains.
Région AOM de substitution	Possibilité de choisir des compétences par délégation –si accord de la Région– sans être AOM.	Dépendance accrue à l'institution régionale ; les choix sont au bon vouloir de la Région.	Pilotage plus direct des choix de mobilités ; cohérence régionale/ locale.	Manque d'implication de la CC et manque de moyens pour gérer la diversité des situations locales

La loi Climat et résilience de 2021 est également venue apporter de nouveaux dispositifs tels que la ZFE : un dispositif très controversé. Accusé d'accentuer les inégalités sociales et de "mettre la charrue avant les bœufs". C'est-à-dire de contraindre sans proposer d'alternatives. Cette loi est en discussion et sera potentiellement annulée selon les prochains votes de l'Assemblée nationale et du sénat.

En réalité, c'est principalement au niveau local que les projets d'alternatives se construisent. Les intercommunalités et les communes sont les moteurs de ce développement. L'Etat vient principalement les accompagner via des fonds d'aides et financements nationaux : Fonds vert, CPER, Petites villes de demain, Ademe. Les régions et départements viennent également subventionner les projets de mobilités alternatives (TAD, mobilités partagées, infrastructures cyclables ou piétonnes).

### Un système d'acteurs complexe

L'organisation des mobilités se révèle complexe, notamment en milieu rural. Le constat est une multiplication d'acteurs et des compétences : communes, intercommunalités, départements, régions, associations et société civile. Dans un contexte de transition mobilitaire, une telle superposition entraîne une coopération souvent difficile (FLIPO, ORTAR, 2022). De plus, les communautés de communes sont souvent dépourvues d'une ingénierie territoriale suffisante pour mettre en œuvre des actions concrètes.

Tableau 2 : Synthèse des principales compétences mobilités locales, Flipo, Ortar, 2022

	Voirie	Aménagement, planification	Transport
Com-mune	Compétence par défaut sur voirie communale (ex : installation de stationnement vélo sur voie publique)	POS, PLU, Plan de mobilité local	Transport scolaire, transport intracommunal
Inter-commu-nalité	Compétence optionnelle (si transfert depuis la commune)	PLUi, PCAET, Schéma directeur cyclable	Transport intercommunal si AOM, sinon possibilité de délégation de la Région
Départe-ment	Compétence par défaut sur voirie départementale (ex. : aménagement de bandes cyclables sur route départementale)	Tourisme (poli-tique vélo), dé-veloppement d'aires de covoiturage	Transport intercommunal si délégation de la Ré-gion, transport solidaire et transport scolaire des personnes porteuses de handicaps
Région		Politique de mo-bilité régionale	Compétence par défaut sur le transport intercom-munal (AOM) + train régional
État	Compétence par défaut sur voirie nationale, com-pétence d'accompagne-ment et de contrôle de tous les aménagements (DDT)		Trains interrégionaux
Syndicat			Transport urbain par délégation de la commune et intercommunal par délégation de la Région
Centres sociaux			Transport solidaire

## Le monde civil et associatif comme nouvel acteur émergent

C'est dans ce contexte que les autrices mettent en lumière l'importance des associations locales et des collectifs citoyens, acteurs de nombreuses initiatives. Cependant, leur rôle ne serait pas assez reconnu institutionnellement, limitant leur pouvoir dans les prises de décisions. Le constat fait dans cette étude montre donc que la société civile est un acteur clef, mais sans réel poids dans la décision, contraint par la volonté des pouvoirs locaux. Le secours catholique, parfois seule association caritative présente sur certains territoires ruraux enclavés, appelle à la responsabilité politique (rapport du secours catholique, 2024)<sup>5</sup>. Organisatrice de plusieurs réseaux de transports solidaires, cette association rencontre des difficultés : manque de bénévoles, élus réfractaires aux projets proposés. Malgré le faible pouvoir dont elles disposent, les initiatives naissantes d'associations se multiplient : animation, sensibilisation, transport solidaire. De nombreux exemples en témoignent tels que le Rezo Pouce et

<sup>5</sup> Le Secours catholique, dans son rapport : *territoires ruraux : en panne de mobilité*, publié en 2024, fait le constat d'un enclavement d'un isolement toujours plus important des populations rurales, face à la désertification des services publics.

MobiCoop. Ce sont des réseaux de stop et de covoiturages à but non lucratif né du monde civil et associations, en partenariat avec les collectivités.

## 1.4. Etat des lieux des alternatives à la voiture en territoire rural

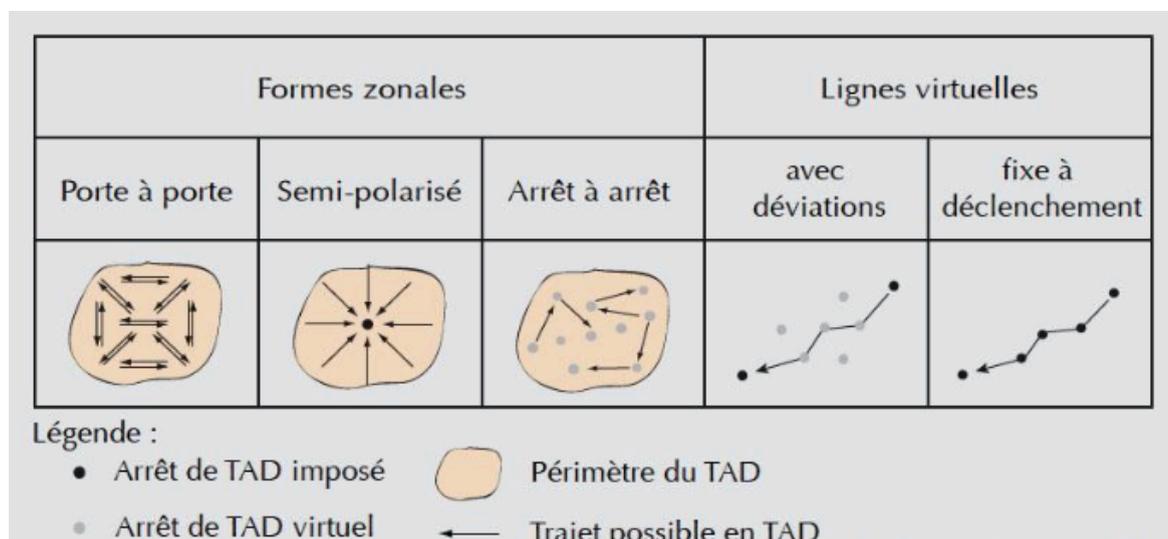
Nouvelle dynamique lancée par la loi LOM de 2019, les territoires développent d'autres systèmes de déplacements afin de réduire la dépendance à la voiture individuelle. Transport à la demande, infrastructure et dispositif cyclable, autopartage, covoiturage, pôle d'échanges multimodaux sont mis en place par les communautés de communes et autres acteurs locaux.

### 1.4.1. Le TAD : Un outil de désenclavement

Afin de proposer une alternative à la voiture, renforcer l'accessibilité et lutter contre l'isolement, le transport à la demande s'est imposé depuis plusieurs décennies en milieu rural. Le tour d'horizon de ce moyen de déplacement, nous permet de comprendre l'émergence, l'évolution et les difficultés de ce transport public (CASTEX, 2016). En zone rurale il est porté par l'AOM : la communauté de communes, potentiellement par délégation ou par la région.

Le TAD n'a pas un unique mode de fonctionnement. Son organisation s'adapte en fonction de la typologie du territoire : dispersion des communes, ville centre, barrières naturelles, densité de population, contrainte des prestataires. Ainsi, on retrouve une organisation adaptée aux spécificités des territoires.

Figure 1.7 : Principaux types d'organisation des TAD, Castex, 2016



Selon les chiffres du Cerema, la fréquentation des TAD varie selon la typologie d'un territoire : de 250 en milieu rural jusqu'à 70.000 en milieu périurbain. Le coût de fonctionnement d'un TAD est donc inévitablement inégal entre les territoires. Les territoires ruraux rencontrent donc beaucoup plus de difficultés à rendre leur réseau efficient.

Dans un contexte économique difficile, les projets de TAD ont rencontré un essoufflement dans la période 2010-2020. Les lois du début du 21ème siècle n'ont pas mis l'accent sur le développement du TAD, ou elles ne le mentionnaient pas explicitement: c'est le cas de la loi Voynet (1999), des lois

grenelles (2009,2010) et de la loi MAPTAM (2014). Cependant, la loi LOM de 2019 est venue très clairement reconnaître le TAD comme levier de désenclavement en milieu rural, marquant une rupture avec les lois précédentes. La loi vient apporter des précisions au code des transports, avec la modification de l'article L1231-1 : "L'autorité organisatrice définit l'offre de transport public relevant de sa compétence. Elle organise les services réguliers et à la demande et peut organiser des services de covoiturages et de mobilités solidaires". Elle vient également introduire l'article L3111-17-1 : "Les services de transport public collectif peuvent être organisés sous forme de transport à la demande, lorsque la demande est insuffisante pour justifier un service régulier selon un itinéraire et des horaires fixes".

Le financement du transport à la demande est souvent hybride. Le principal financeur est, dans la plupart des cas, l'AOM (Interco, région ou département). Le financement vient se compléter par des fonds et subventions de l'État (Fonds vert, DSIL).

On compte aujourd'hui en Occitanie plus de 900 services de TAD. De nombreuses communautés de communes contractualisent avec la région pour sa mise en place, regroupant ainsi toutes les réservations par l'appel d'un unique numéro, favorisant son accessibilité par une forme d'uniformité. Ce mode de transports collectifs rencontre cependant certaines difficultés. Le TAD n'arrive pas à capter un large public. "Il est assimilé aux personnes âgées et à mobilité réduite, alors qu'il est accessible à tous, notamment aux jeunes"<sup>6</sup> (Occitanie, 2024) déclare un élu, montrant le défi de rendre ce service visible pour toute la population.

La critique du manque d'efficacité de ce transport est souvent faite. Cependant, il constitue un service public. Il n'a donc aucunement pour objectif d'atteindre la rentabilité et doit être pris en compte dans les budgets de fonctionnement des territoires. Son prix est généralement fixé entre 1 et 2 euros par trajet et peut également être gratuit pour certaines catégories (précaires, personnes âgées), alors que le coût réel par trajet dépasse les 30 euros.

En raison de sa desserte souvent partielle, le TAD ne représente pas une alternative viable pour les déplacements du quotidien, notamment domicile-travail. Il est donc nécessaire que les collectivités développent d'autres alternatives à la voiture.

#### 1.4.2. Le vélo comme levier de la mobilité quotidienne.

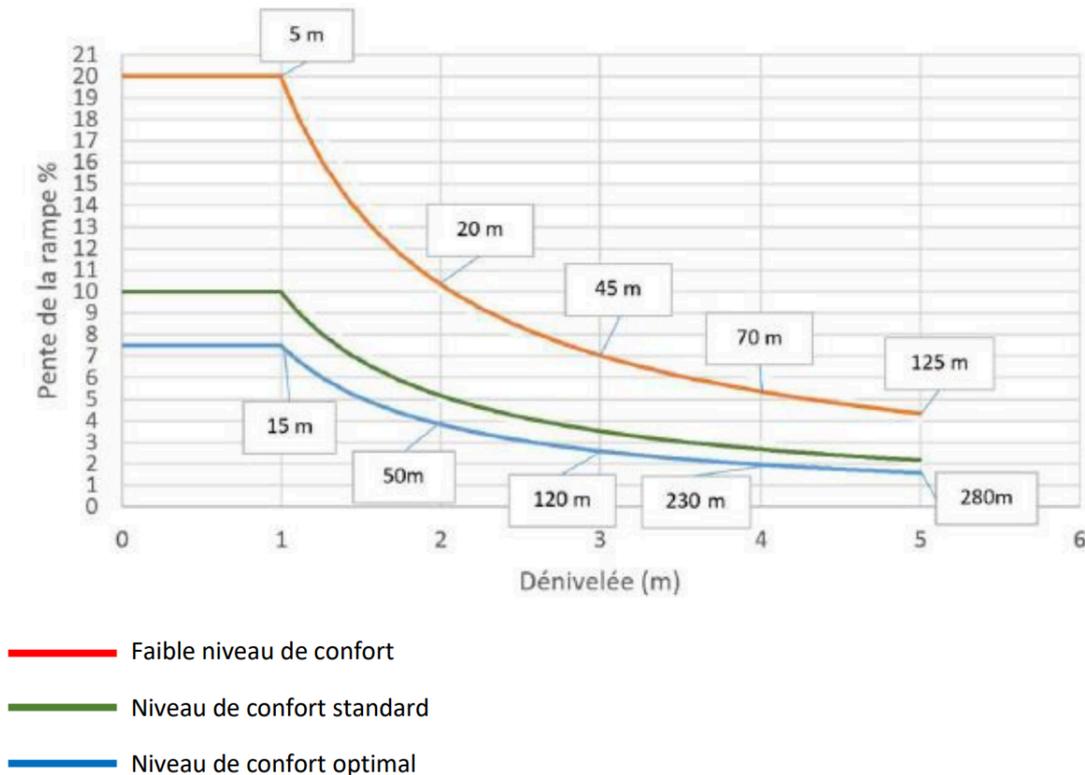
L'alternative du vélo en milieu rural constitue également un levier de réduction de la dépendance à la voiture. Aujourd'hui, en France, plus de 3% des trajets s'effectuent en vélo, contre 36% aux Pays-Bas. Malgré la difficulté de changer les habitudes de déplacement des Français, les réseaux cyclables ont tout de même connu un développement ces dernières années. Selon *géo-vélo* (plateforme collaborative de référencement des itinéraires cyclables), la France comptait 76.573 km d'aménagements cyclables en 2022. De plus, la stratégie nationale a pour objectif de les renforcer d'ici 2030. Son développement en territoire peu dense peut cependant paraître plus difficile à mettre en place. Les distances à parcourir pour accéder à un service, à son lieu de travail sont beaucoup plus importantes qu'en milieu urbain. Il ne peut être l'unique alternative à la voiture mais constitue une solution durable pour les déplacements de moins de 10 km, pour la mobilité du quotidien. En territoire rural, on pourrait également prendre la caractéristique de la voirie comme un défaut, avec des routes et une sécurité beaucoup moins adaptées à la pratique du vélo. Pourtant, des solutions permettent le développement de réseaux cyclables en campagne. De nombreuses collectivités commencent à se l'approprier. Il existe aujourd'hui de nombreuses manières de sécuriser les voies en milieu rural : signalétique,

---

<sup>6</sup> Phrase extraite d'un article publié le 04/11/2024 par la région Occitanie sur le déploiement de TAD.

typologie de la voirie. Il existe également de nombreuses possibilités d'améliorer l'offre et le confort à travers la location de VAE<sup>7</sup> ou la conception d'un itinéraire suivant une certaine logique de confort. Le CEREMA a notamment mis en place une note de recommandation mesurant le niveau de confort à vélo en fonction de la distance et la pente : Un indicateur utile lors de la conception de piste cyclable.

Figure 1.8 : Valeurs limites de pentes en fonction de la hauteur du dénivelé à franchir, suivant le niveau de confort recherché par le cycliste, note de recommandations techniques du Cerema.



L'alternative du vélo constitue un levier de décarbonation fort pour les milieux ruraux. En dehors des bienfaits incontestables sur la santé et l'environnement, il permet également de renforcer les liens sociaux d'un territoire. En effet, la pratique du vélo crée également du lien social. Il permet "les rencontres aimables, loin des incivilités générées par l'automobile" (D. Lebreton 2020). Cette citation pouvant sembler caricaturale, contient une part de légitimité. Les chances d'interaction sociales seront toujours plus importantes lorsque l'on utilise le vélo que l'automobile. De plus, indirectement la pratique du vélo participe à l'apaisement sonore d'une rue, rendant plus favorable, les interactions entre les individus à proximité.

Dans l'aménagement des réseaux cyclables, le système d'acteurs de leurs mises en place évolue. "De nouveaux acteurs ressources" (G. Lebeau 2024) s'affirment dans le portage des projets : syndicats mixtes, intercommunalités, BE, associations, collectifs citoyens, acteurs économiques locaux, collectivités appartiennent à une "constellation d'acteurs ressources" qui, ensemble, parviennent à la mise en place de réseaux cyclables efficaces et adaptés aux territoires selon l'autrice.

Malgré l'intérêt que représente le déplacement en vélo au quotidien, il ne peut pas s'effectuer sur des itinéraires plus longs. Selon les résultats de l'enquête nationale Mobilité et modes de vie de 2020, 9km

<sup>7</sup> Vélo à assistance électrique

(30min) correspond à la distance maximale acceptable pour réaliser ses trajets en vélo standard. Cette distance maximum peut être poussée par l'utilisation de VAE . Au-delà de ce seuil, la voiture devient le moyen d'utilisation privilégié. D'autres solutions doivent donc être engagées par les territoires. Le covoiturage peut alors devenir une des solutions.

### 1.4.3. Le covoiturage : Remède à l'autosolisme ?

Allié contre l'autosolisme, le covoiturage permet une alternative plus durable dans ses déplacements. Il permet de réduire l'impact environnemental d'une voiture en augmentant le nombre de passagers, réduisant ainsi le trafic. Il offre également une offre de transport aux personnes n'ayant pas la capacité de se déplacer en voiture.

Selon les chiffres du gouvernement et de l'entreprise Blablacar, plus de 2000 aires de covoiturage sont recensées en France. Cette évolution des infrastructures s'est accompagnée d'une hausse de la pratique. L'observatoire national du covoiturage au quotidien, compterait 9.628.311 trajets en 2023 (via des plateformes numériques). Ils se seraient multipliés par plus de 2, passant de 21.815 en 2022 à 48.000 en 2024.

A travers le plan national de covoiturage du quotidien lancé en 2022, les ambitions gouvernementales seraient de multiplier le nombre de covoiturations par 3 d'ici 2030, pour atteindre les 3 millions de trajets quotidiens (aujourd'hui 900.000). Pour ce faire, le gouvernement tente de le développer à travers des subventions : le fonds vert. Entre 2023 et 2024, le fonds vert a soutenu 460 projets liés au covoiturage, dont 230 avec des collectivités. Cependant, cette alternative ne se développe pas uniformément sur les territoires. La concrétisation de projets efficaces de covoiturage rencontre certaines difficultés en milieu rural.

La compréhension des freins et conditions d'acceptation du covoiturage en milieu rural s'avère déterminante s'il se veut viable pour les territoires. 3 grands points noirs du développement du covoiturage sont identifiés : le manque de flexibilité, l'insuffisance des infrastructures dédiées et la réticence à partager un véhicule avec un étranger. Le covoiturage a ainsi beaucoup de mal à capter les autosolistes, ancrés dans leur confort à la flexibilité choisie. (Olivie Adjoto, El Amri, Welté, 2024)

Pour pallier ces contraintes, les auteurs ont identifié des leviers comme condition d'acceptation. Premièrement, le soutien institutionnel s'avère crucial pour pérenniser ce mode de déplacement à travers des financements d'infrastructures (aménagement d'aires de covoiturage) et de réseaux (création de réseaux au sein d'entreprises). Le déploiement du covoiturage doit être adapté localement au territoire, avec des points de rencontre pertinents, s'adaptant aux diverses caractéristiques d'un territoire (profil de la population, contraintes géographiques, capacité de desserte). Enfin la sensibilisation et l'information s'avèrent primordiales, ayant pour double objectif de développer une conscience environnementale et de familiariser avec cette pratique, de rassurer sur l'aspect sécuritaire.

### 1.4.4. Le monde associatif comme acteur-clé des mobilités en milieu rural.

Pour une partie de la population en situation de vulnérabilité économique, sociale ou en situation de handicap, le transport solidaire peut apparaître comme organisateur des mobilités en territoire rural.. On ne peut pas vraiment parler de modes de déplacements car ces derniers ne sont pas vraiment choisis mais ils constituent un rempart à l'isolement. Ces déplacements solidaires consistent à mettre en lien des conducteurs bénévoles et ces personnes vulnérables. Selon le Cerema, chaque année, plus de 50.000 usagers utilisent ce mode de transport. Géré par plus de 600 associations, ces réseaux

comptent plus de 10.000 bénévoles assurant les trajets à de très faibles coûts : autour de 0.35 euros/km. L'émergence des transports solidaires, prouvent l'importance des réseaux associatifs locaux dans la mobilité rurale, à défaut d'un investissement de l'Etat sur ces questions. Malgré l'aide ponctuelle du département et de la commune via les CCAS<sup>8</sup>, ces associations manquent cependant de financements et de bénévoles.

Tout comme la voiture individuelle, il y a plus d'un siècle, de nouvelles manières de se déplacer apparaissent. L'autostop organisé, notamment à travers le rezo Pouce, prend de l'ampleur ces dernières années. Créé en 2010, il permet aux adhérents de se déplacer en sécurité à travers un maillage d'arrêts physiquement représenté sur le territoire. En 2017, plus de 1100 communes étaient membres du réseau. Il rencontre cependant certaines limites, notamment par son manque de notoriété et le sentiment de méfiance dans l'autostop.

—

Face à l'héritage de 70 ans d'aménagements en faveur de la voiture et de ses conséquences, les territoires ruraux tentent de développer des alternatives : c'est le cas de la communauté de communes Pays d'Uzès, territoire où les défis et problématiques rencontrés sont caractéristiques d'un territoire rural Français. Comment ce territoire s'adapte face aux problématiques rencontrées et quels sont les leviers mobilisés dans la mise en place d'alternatives viable à la voiture.

---

<sup>8</sup> Centre Communal d'Action Sociale

## **2ème partie**

Le cas de la communauté de communes  
Pays d'Uzès : L'adaptation du territoire au  
développement d'alternatives durables

Cette seconde partie, plus opérationnelle, est dédiée à l'analyse de la stratégie de la communauté de communes Pays d'Uzès dans le développement des modes actifs, de transports en commun et de mobilités partagées. Collectivité rurale de faible densité, ce territoire tente de faciliter le développement de son réseau cyclable à travers des outils, dispositifs et leviers spécifiques. Face à la faible efficacité de son réseau de transport à la demande et de communes encore isolées de toute proposition d'alternatives à la voiture, le territoire montre une volonté d'évolution du service en analysant tous ses points de dysfonctionnements. Enfin, le territoire manquant d'ingénierie territoriale, va faire appel à de nouveaux partenariats d'acteurs ressources pour permettre le développement de ces mobilités durables.

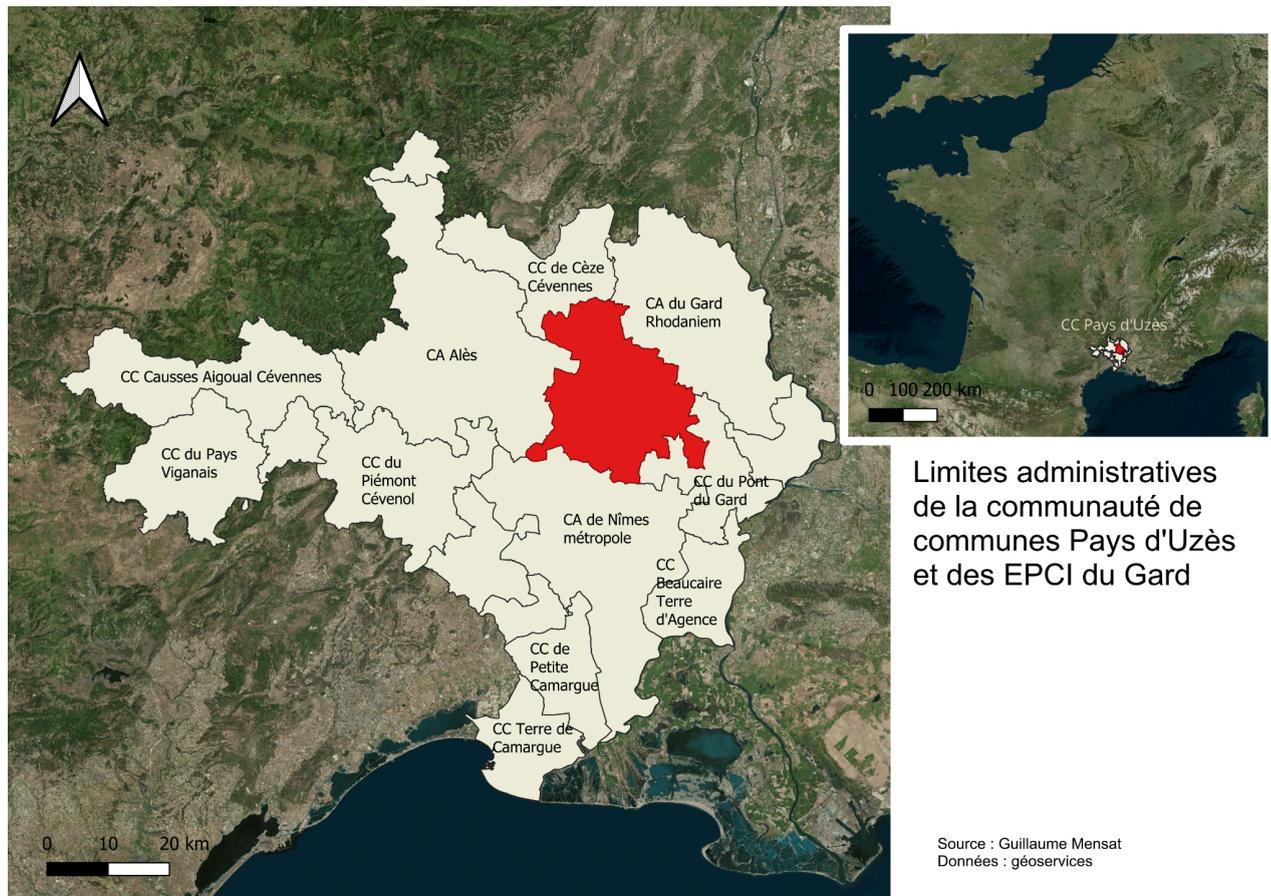
L'analyse de cette stratégie nécessite avant tout une contextualisation pour comprendre les dynamiques que traverse le territoire. Territoire caractéristique d'un milieu rural français marqué par une forte dépendance à la voiture.

## 2.1. La communauté de communes Pays d'Uzès : Un territoire rural dépendant de la voiture

### 2.1.1. Situation géographique

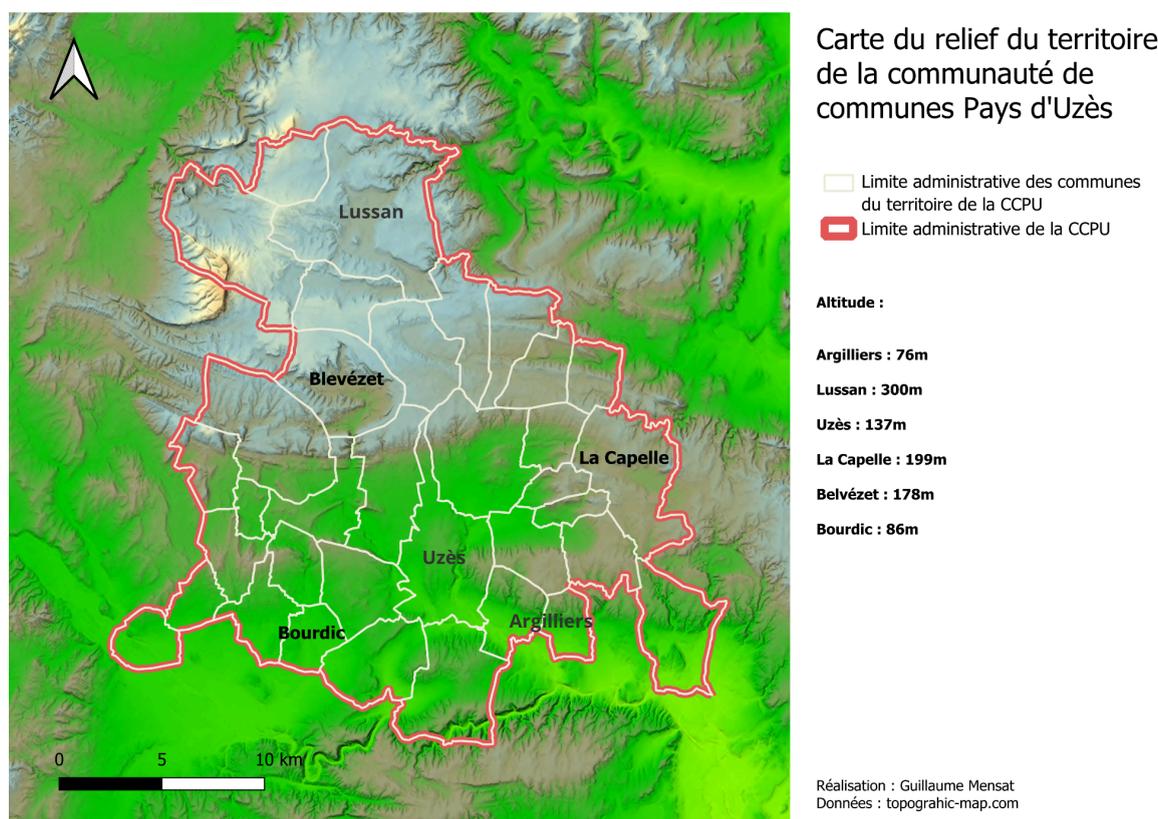
La communauté de communes Pays d'Uzès se situe dans le sud de la France hexagonale, à 60 km de la mer méditerranéenne, influençant son climat. Situé en région Occitanie dans le département du Gard, ce territoire est limitrophe des gorges du Gardon. Il est bordé par la communauté d'Agglomération du Gard Rhodanien au Nord-Est, par la CC de Cèze Cévennes au Nord, la communauté d'agglomération d'Alès à l'Ouest, la CC du Pont du Gard à l'Est et par la métropole Nîmoise au sud. Cette EPCI fait office de centralité Gardoise en étant la seule à ne pas toucher les limites administratives du département du Gard. Le territoire est entouré de 4 pôles urbains : Nîmes, Alès, Bagnols-sur-Cèze et Avignon.

Figure 2.1 : Carte de situation de la communauté de communes pays d'Uzès et des EPCI du Gard, Mensat, 2025



La morphologie du territoire n'est pas caractérisée par un paysage plat. Sa topographie est marquée par une dualité Nord-Sud. Le nord du territoire rencontre une topographie montagneuse avec des reliefs et dénivelés importants. Le sud du territoire est moins marqué par ces importants reliefs. Ce sont une majorité de plaines qui caractérisent cette moitié sud. Cela reste tout de même très disparate avec ponctuellement d'importants reliefs, faisant office de barrières naturelles. On retrouve ainsi la ville de Lussan à 300 m d'altitude et la ville d'Argilliers à 76 m. Le territoire connaît donc des variations d'altitudes importantes, et ce, même sur des courtes distances.

Figure 2.2 : Carte du relief de la CCPU, Mensat, 2025



### 2.1.2. Identité et tourisme

Le territoire est caractérisé par une forte identité de par son riche patrimoine historique et naturel. La commune d'Uzès est reconnue "ville d'art et d'histoire" et Lussan "Village de caractère". De plus, Uzès a le titre de premier duché de France, le duc Jacques de Crussol s'occupe activement de son château qui trône en plein centre-ville.

De cette richesse, les communes attirent chaque année de nombreux touristes. De nombreux équipements et manifestations culturels, artistiques et sportifs participent à ce dynamisme touristique. On retrouve par exemple le musée du bonbon, situé à Uzès, attirant plus de 300.000 personnes par an. Montaren accueille chaque année la fête du Pois chiche, accueillant 8.000 à 10.000 visiteurs chaque année.

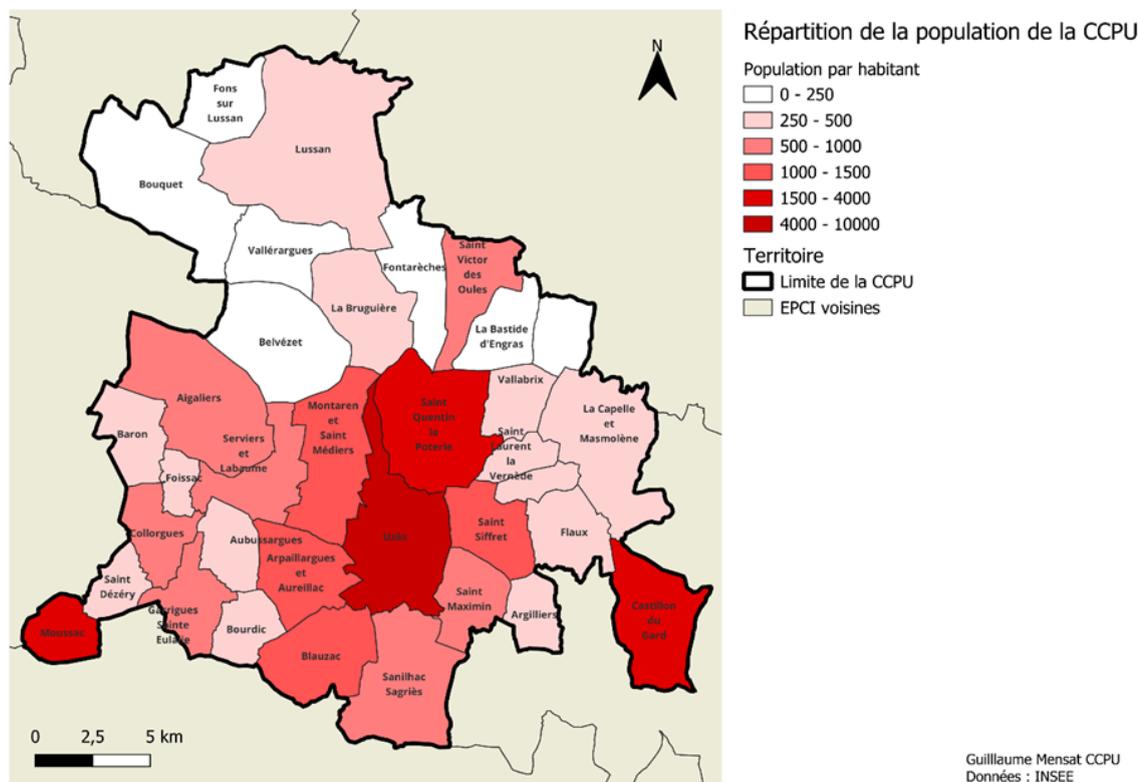
### 2.1.3. Démographie

Le territoire de la communauté de communes du Pays d'Uzès comptait 30.799 habitants en 2021 réparti entre 35 communes. Il s'organise dans un bassin de vie autour d'Uzès, ville centre comptant 8700 habitants. Les villes de première couronne telles que Montaren et Saint Médiers, Arpaillargues et Aureillac, Blauzac, Saint Siffret comptent environ 1000 habitants chacune, excepté la commune de Saint-Quentin la poterie, seconde du territoire dépassant légèrement les 3000 habitants. Le Nord et l'Est du territoire sont caractérisés par une très faible densité de population.

Des communes se retrouvent être des exceptions à cette structuration démographique. Castillon du Gard est situé en périphérie directe de la ville de Remoulins. Moussac, quant à elle, se retrouve à

mi-chemin entre Uzès, Alès et Nîmes. Leurs situations géographiques expliquent leurs nombres d’habitants plus élevés que la moyenne du territoire.

Figure 2.3 : Carte d’analyse de la répartition de la population sur le territoire de la CCPU, Mensat, 2025



La moyenne d’évolution de la population de l’intercommunalité se situe à +0,19%, soit un taux relativement stable (moyenne nationale : 0,35%). Les communes du territoire ne rencontrent pas une seule dynamique d’évolution de leur population. Les taux d’évolution varient de -1,9% pour la Argilliers et +2,2% pour Bouquet.

#### 2.1.4. Le vieillissement de la population

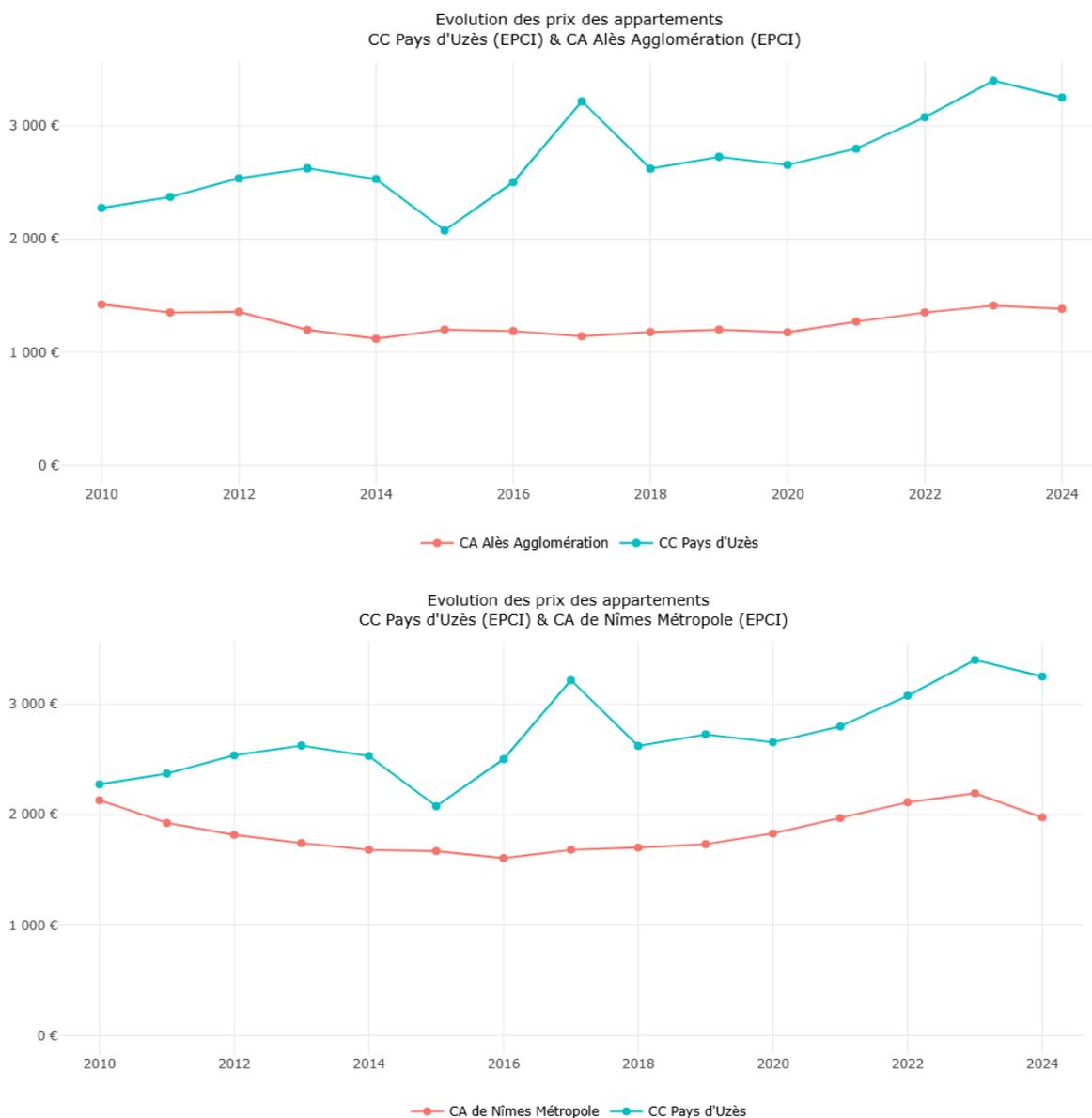
Comme de nombreux territoires Français, les communes de l’intercommunalité d’Uzès sont concernées par un vieillissement important de leur population. L’indice moyen de vieillissement français est de 86. Celui du territoire est de 143, soit presque deux fois plus élevé. Certaines communes sont plus affectées que d’autres. C’est le cas de Fons-sur-Lussan (indice de vieillissement : 321), La Bastide d’Engras (327) et même Uzès (201). En 2021, 36,6% de la population avait 60 ans et plus.

#### 2.1.5. Une situation foncière tendu

Le marché du logement est tendu sur la collectivité. Lorsque l’on regarde le prix moyen d’un appartement de son territoire (3252€/m<sup>2</sup> en 2024), il se retrouve nettement plus élevé que celui de ses voisins (1384€/m<sup>2</sup> pour la CA d’Alès, 1977€/m<sup>2</sup> pour la CA de Nîmes en 2024). Une partie de la population rencontre des difficultés d’accès au logement et se retrouve, pour différentes raisons,

contrainte à habiter à l'extérieur de la CCPU malgré la présence de leur lieu de travail sur le territoire. De plus, l'offre de logements sociaux sur le territoire est très faible (4,8%), dont la majorité se situe à Uzès.

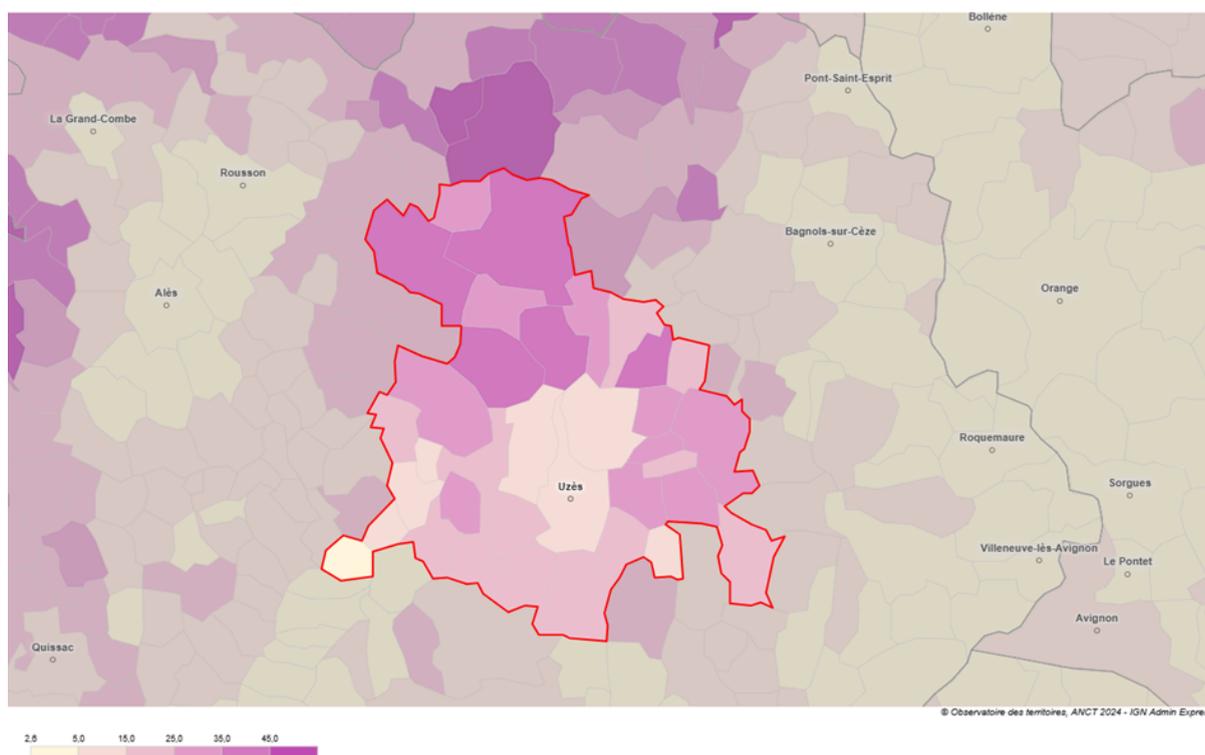
Figure 2.4 : Graphiques de l'évolution du prix des appartements sur le territoire de la CCPU entre 2010 et 2024, Dynmark-Cerema



La part de résidences secondaires est très élevée sur le territoire de la CCPU<sup>9</sup>. 19.2 % du parc de logement est constitué de résidences secondaires, alors que la moyenne nationale est de 9,7%. Le nord de la CCPU est d'autant plus concerné. Des communes comme Lussan, La Bastide d'Engras atteignent pratiquement 50 % en part de résidence secondaire.

<sup>9</sup> Communauté de communes du Pays d'Uzès

Figure 2.5 : Part des résidences secondaires (en %), 2021, Insee



### 2.1.6. Une disparité sociale importante

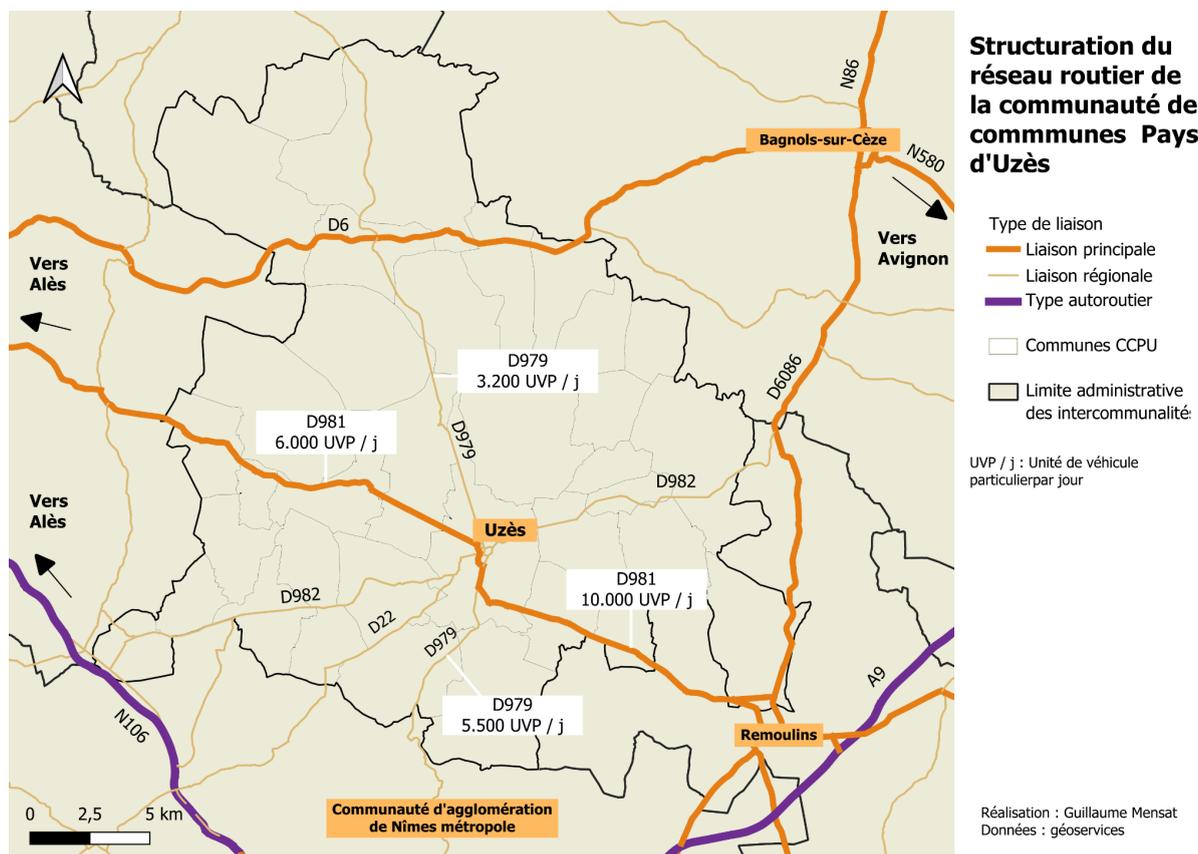
Malgré une sur-représentation des CSP supérieures, la précarité se retrouve en augmentation. Entre 2008 et 2013, le nombre de personnes couvertes par des allocations de précarité a augmenté de plus de 100% dans certaines communes comme Vallérargues, Moussac et St-Laurent.

Les revenus fiscaux sont également duals sur le territoire. Le sud du territoire est caractérisé par des revenus plus importants. Les communes de Saint-Siffret, Blauzac, Argilliers et Garrigues-Sainte-Eulalie ont des revenus médians supérieurs à 24 000 €. A contrario, les communes de Bouquet, Fons-sur-Lussan, Vallérargues et Bruguière, situées du nord ont des niveaux de revenus inférieurs à 22 000 €. Cette interprétation ne prend pas le niveau de vie des propriétaires de résidences secondaires, très importante sur le territoire.

## 2.1.7. Les dynamiques mobilitaires sur le territoire

### Une place de la voiture prédominante

Figure 2.6 : Cartographie de la structuration routière du territoire et de la fréquentation motorisés sur certains axes, Mensat, 2025



Le territoire est traversé par 2 liaisons principales : la D6, reliant Bagnols-sur-Cèze à Alès et la D981, reliant Remoulins à Alès. Des liaisons régionales permettent également de se rendre à Uzès depuis le nord de l'agglomération Nîmoise. Le territoire se situe à proximité d'importantes unités urbaines : 259.000 habitants pour la CA Nîmoise, 136.000 pour la CA d'Alès, 75.000 pour la CA du Gard Rhodanien (Bagnols) et 24.000 pour la CC du Pont du Gard (Remoulins). La commune d'Uzès n'ayant pas de contournement, sa situation d'étoile routière conduit vers une saturation régulière du trafic. En 2023, un comptage sur la D981 relevait que la réserve était de -69% à l'entrée Ouest d'Uzès.

La place de la voiture est donc prépondérante sur le territoire. En moyenne, 90% des actifs ont une voiture (par ménage). 82,4 % des déplacements domicile-travail se réalisent en voiture alors que 33,9% des actifs travaillent dans la même commune que leur lieu de résidence.

Avec d'importants flux de trafic motorisé que rencontre le territoire, le taux de saturation des parkings à Uzès atteint 58% maximum hors saison touristique, 78% à Saint-Quentin et 75% à Montaren. Ces données comprennent les stationnements gratuits et payants. En réalité, les stationnements gratuits

sont davantage saturés que ceux qui sont payants. En saison touristique, les données ne sont pas disponibles mais la saturation se retrouve nettement supérieure, particulièrement en journée.

Concernant les acteurs de l'organisation des mobilités sur le périmètre du territoire, la collectivité ne détient pas la compétence mobilité, la région Occitanie détenant le statut AOM.

## Transports en communs

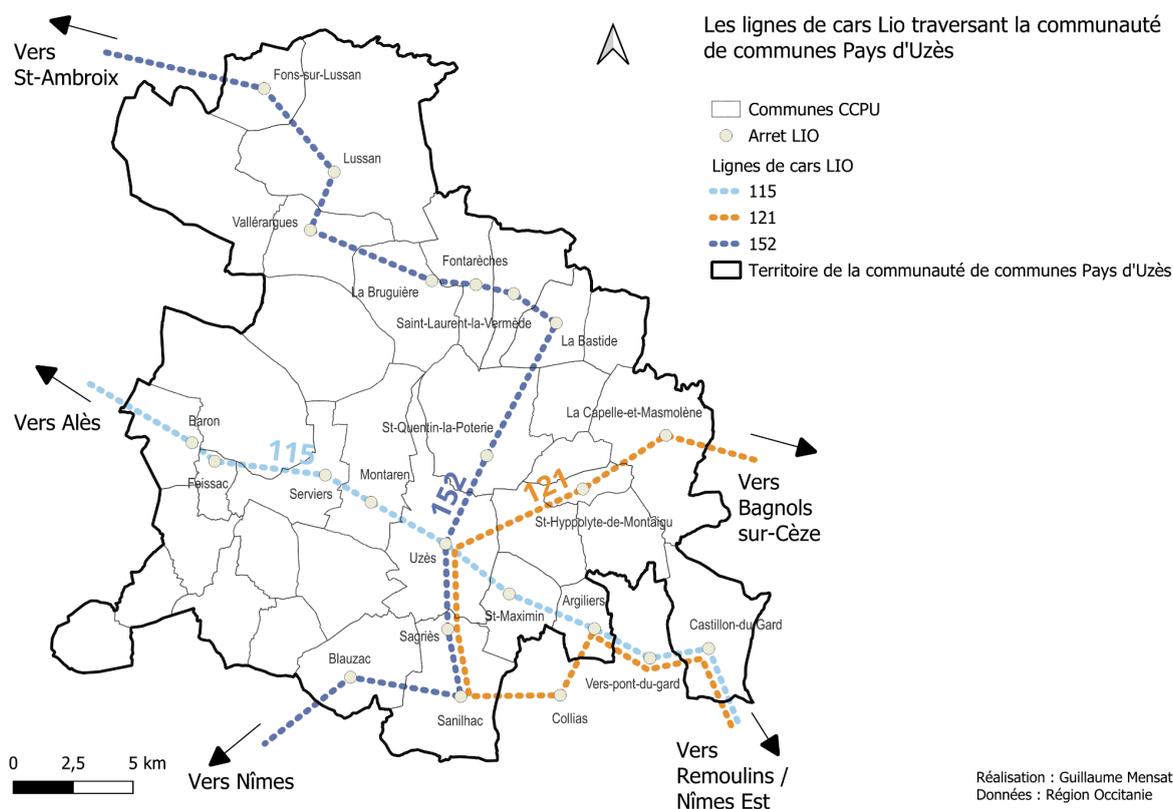
*Ferroviaire* : Par le passé, des lignes ferroviaires secondaires permettaient de desservir Uzès à Remoulin, Alès et Brignon. Inaugurée en 1880, la gare est fermée aux voyageurs depuis 1938. A ce jour, il n'y a donc aucune desserte de voyageurs sur le territoire.

Située en bordure de Moussac, la gare Nozières-Brignon est actuellement la plus accessible d'Uzès avec un temps de trajet de 20 min en voiture. Ce sont ensuite les gares de Nîmes centre (30 min en voiture et 60 min en bus), Nîmes TGV (40 min en voiture et 65 min en bus) et Avignon TGV (40 min en voiture et 65 min en bus) qui sont les plus accessibles. A noter que la gare de Remoulins doit rouvrir ses portes en 2026. Le lieu aurait pour ambition de devenir un pôle d'échange multimodal important et deviendra ainsi la gare la plus accessible d'Uzès avec un trajet estimé à 16 min en voiture et 19 min en bus.

*Réseau Lio* : Le maillage des bus régionaux Lio traverse le territoire avec 3 lignes au total. A l'échelle de l'intercommunalité, le réseau est organisé en étoile avec Uzès comme point de centralité.

- La ligne 115 traversant d'Ouest en Est le territoire de la CCPU reliant Alès Uzès, Remoulins et Avignon.
- La ligne 152 traversant du Nord au Sud le territoire de la CCPU, reliant St-Ambroix, Méjannes-le-Clap, Uzès et Nîmes.
- La ligne 121 sur la partie Est du territoire, reliant Bagnols-sur-Cèze, Uzès, Remoulins et Nîmes.

Figure 2.7 : Cartographie de la desserte du réseau LIO sur le territoire, Mensat, 2025

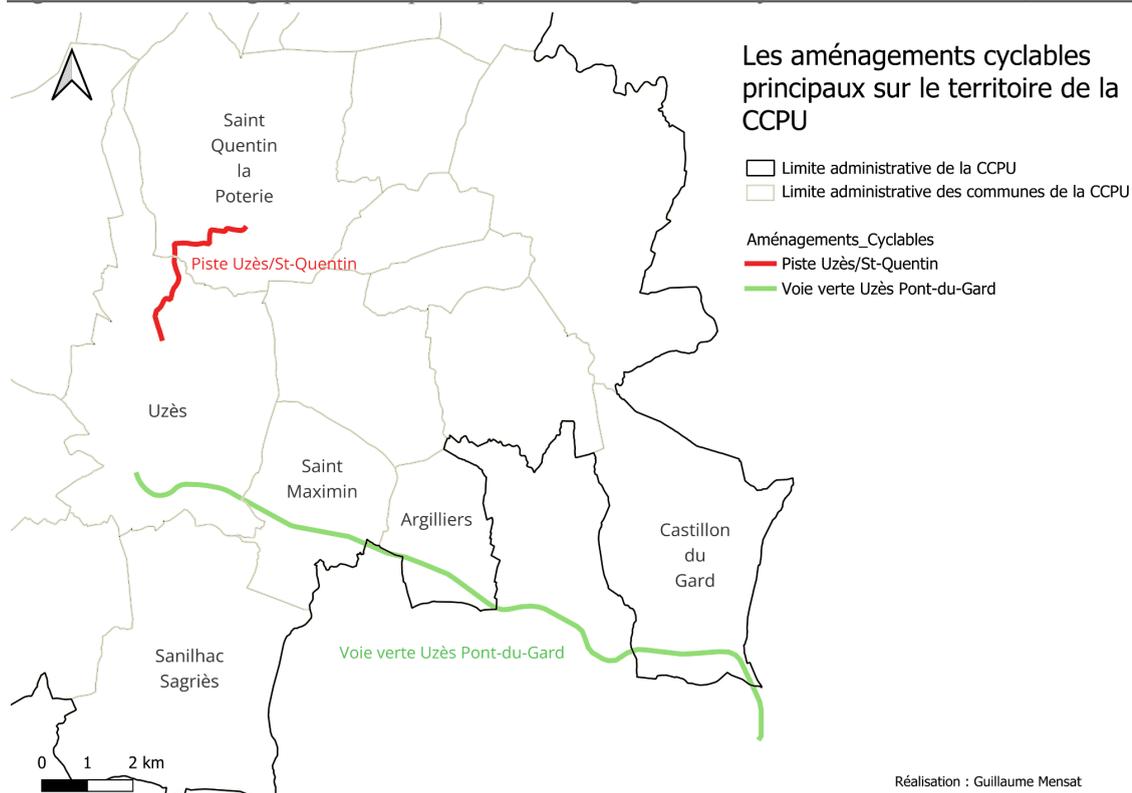


Depuis 2023, Le territoire dispose d'un réseau de transport à la demande cumulant 7 lignes. Mais de par sa faible utilisation, il ne structure pas vraiment les mobilités du territoire. Nous approfondirons ces questions dans la suite du développement.

### Les modes actifs sur le territoire

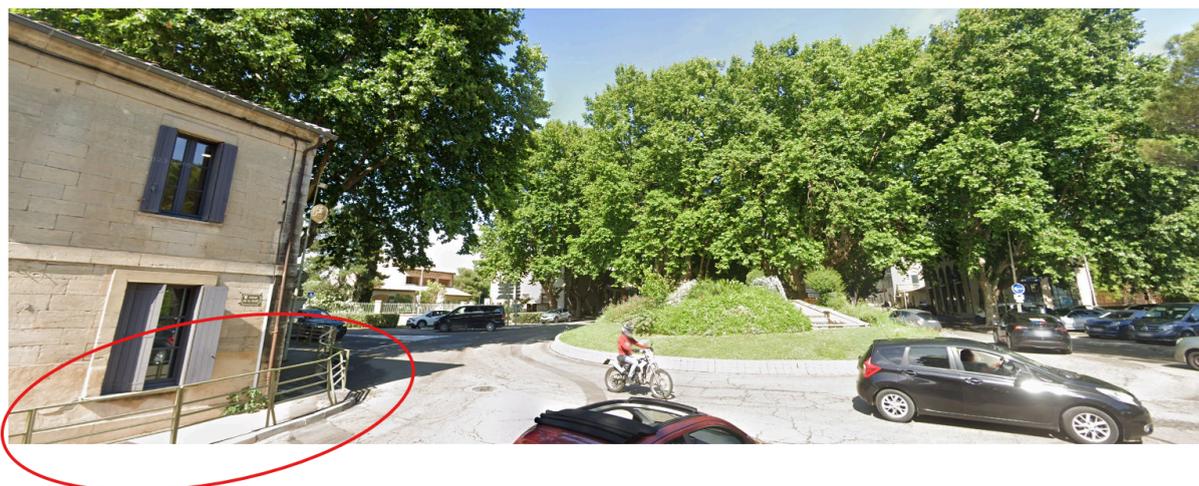
Les aménagements cyclables du territoire se distinguent par 2 tronçons majeurs. La voie verte reliant Uzès au Pont-du-Gard jusqu'à Beaucaire et la ViaRhôna. Elle est aménagée sur une distance de 7,5 km sur le territoire de la CCPU avec une pente moyenne inférieure à 1%. Le second tronçon est l'itinéraire cyclable reliant Saint-Quentin la Poterie à Uzès, inauguré officiellement le 17 mai 2025.

Figure 2.8 : Cartographie des principaux aménagements cyclables du territoire, Mensat, 2025



Concernant les aménagements piétons, le diagnostic de 2023 avait révélé des conditions piétonnes très mauvaises sur la commune d'Uzès. En dehors du centre médiéval, la prépondérance de la voiture ne laisse que peu de place aux modes actifs.

Illustration 1 : Photo prise au niveau du rond point débouchant de l'esplanade principale. L'espace piéton est représenté par le cercle rouge, Mensat, 2025



L'esplanade constitue un point majeur dans les déplacements des territoires. Se situant aux portes du vieux centre historique, c'est ici que toutes les lignes de Lio et TAD du territoire se croisent. Elle est également empruntée par d'importants flux de véhicules et accorde une grande partie de l'espace public au stationnement. Cette situation conduit à sa saturation régulière.

La communauté de communes Pays d'Uzès illustre les défis majeurs auxquels sont confrontées de nombreux territoires ruraux. Par des contraintes, liées à la typologie du rural et par un réseau de mobilités alternatives faible, le territoire reste fortement dépendant de la voiture. Comme nous venons de le constater, le vieillissement de la population, la hausse des prix de l'immobilier et l'augmentation de la précarité creusent les inégalités d'accès à la mobilité. Il devient donc essentiel de réorganiser les mobilités en proposant et en renforçant les alternatives à la voiture individuelle, tout en restant conscient des ressources limitées et des réalités d'un territoire de faible densité.

## 2.2. Mes missions au sein de la communauté de communes du Pays d'Uzès

Au sein de la DADD (Direction Aménagement et Développement Durable) de la communauté de communes Pays d'Uzès, j'ai pu travailler avec de nombreux acteurs sur des missions variées. En premier lieu quotidiennement au sein même de la DADD via de nombreux échanges et discussions avec la Directrice DADD, avec mon tuteur de stage en charge du développement durable (mobilité, déchets, DFCI, PAT), avec la responsable des services techniques et le service communication (principalement le secrétaire général et chargé de communication). Mais aussi, de par les thématiques étudiées, des rencontres et des réunions de travail planifiées avec les élus du territoire (maires des communes du territoire), les prestataires des services de la collectivité et enfin les acteurs locaux essentiellement de nature associative.

Les missions qui m'ont été confiées tout au long de mon stage ont été riches et multiples, sur des sujets essentiellement en lien avec la mobilité. Elles m'ont permis d'obtenir une vision d'ensemble sur la stratégie de développement d'alternatives à la voiture du Pays d'Uzès.

J'ai eu l'occasion de travailler sur le développement de la pratique du vélo sous plusieurs aspects : itinéraires de pistes cyclables, événements de promotion du vélo, Signalétique.

J'ai par exemple été missionné pour construire une analyse comparative de différents scénarios d'itinéraire cyclable. (Avantages, inconvénients, topographie et dénivelé, distance, etc...). S'en est suivie une présentation au président de la collectivité, au DGS et à l' élu à la mobilité également maire de la commune d'Arpaillargues.

Dans le cadre des tracés cyclables, j'ai pu participer à la rédaction de conventions et à la négociation avec les propriétaires privés, me faisant découvrir l'aspect foncier de ces aménagements.

Avec la conception et l'ouverture de pistes cyclables, s'accompagnant d'aménagements et de signalétiques nouvelles, j'ai pu en toute autonomie, rédiger l'article de communication nécessaire. Publié sur le site et envoyé dans un communiqué de presse, il visait à expliquer schématiquement les nouveaux fonctionnements de la voirie partagée. J'ai œuvré sur la signalétique de la piste cyclable "Arpaillargues-Uzès" actuellement en conception : signalétique directionnelle, typologie de voirie (vélo-rue, chaussidou, voie verte) et la recherche de solutions aux "points noirs de circulation" : La difficulté majeure était le croisement d'une départementale et d'une future piste cyclable.

Arrivant dans un contexte d'inauguration de la piste cyclable desservant St-Quentin à Uzès et de l'événement national "mai à vélo", j'ai pu faire des propositions visant l'intégration des acteurs locaux aux actions de la collectivité, notamment le centre social de saint-Quentin-la-poterie. Avec ce dernier et après plusieurs réunions d'organisation, nous avons décidé de créer une journée dédiée à la promotion de la pratique du vélo sur le territoire où la collectivité s'est associée avec le centre social. Nous avons ainsi pu établir un programme riche pour le samedi 17 mai, 2025, divisé en deux temps.

Le matin était dédié à l'inauguration officielle de la piste cyclable. L'après-midi, le centre social et moi-même avons pu organiser un événement de promotion de la pratique du vélo sous format ludique. Cette activité a rassemblé plus de 70 personnes, leur permettant de découvrir la nouvelle piste cyclable. J'ai notamment pu représenter la CCPU en tenant un stand d'information sur l'offre de mobilité et organiser le test des vélos disponibles à la location de la collectivité aux habitants. Dans ce même contexte de promotion du vélo, nous avons travaillé sur un itinéraire Cyclo-Patrimoine. En travaillant sur le patrimoine historique local insoupçonné, mon tuteur de stage et moi avons mis au point une boucle cyclable passant par des points d'intérêts. Référencé dans l'appli géovélo, tout un chacun peut accéder et réaliser cet itinéraire "Chasse au patrimoine". La conception, l'organisation et la participation à ces thématiques m'ont amené à collaborer avec de nombreux acteurs internes et externes à la collectivité : maires, élus, associations, bureau d'étude, service technique, habitants. Cela m'a permis d'obtenir l'avis citoyen de ces aménagements, et cette expérience a également permis de renforcer les liens entre les différents acteurs.

Le développement du vélo sur le territoire n'est pas l'unique thématique qui m'a été confiée. Une grande partie de mon temps a également été consacrée à l'amélioration du service de transport à la demande du territoire. Le réseau n'étant pas représenté physiquement sur tous les arrêts, j'ai été missionné pour mettre en place les supports physiques sur une vingtaine d'arrêts et collaborer avec les maires et élus pour mettre en relief les potentielles problématiques rencontrées. J'ai donc pu intervenir dans une dizaine de mairies pour positionner les arrêts et évoquer l'offre de mobilité de la collectivité. Ces rendez-vous, s'étalant parfois sur des demi-journées, m'ont permis de comprendre les dynamiques communales d'un service intercommunal à travers ses acteurs. Avec surprise j'ai constaté que chaque échange était très différent, créant une diversité de points de vue très intéressante. Ces rendez-vous ont été l'occasion pour moi d'évoquer avec eux les évolutions du service, ce qui m'a permis de mesurer la réceptivité des élus face à ces potentiels changements. J'ai été sollicité pour réaliser des propositions d'évolutions du service à travers un fonctionnement zonal du TAD et d'y établir des périmètres de desserte. Nous y reviendrons. Cette mission m'a également conduit à travailler avec des prestataires extérieurs : Les transporteurs, premiers impactés par le changement de fonctionnement du TAD mais également avec l'entreprise Signaux Girod, spécialiste de la signalétique, en charge des travaux d'implantation des arrêts une fois leurs positions établies et validées. J'ai donc été chargée de suivre ces petits chantiers, avec des rendez-vous téléphoniques et terrains réguliers.

Les missions décrites précédemment ont accaparé la majeure partie de mon temps. Néanmoins j'ai ponctuellement effectué d'autres activités : cartographies, chiffrages, gestion des déchets (PAV) réalisation de divers devis.

En participant à ces nombreuses missions, j'ai pu poser et murir des réflexions sur le mode de fonctionnement, les problématiques, les leviers à la mise en place de chacune des alternatives à la voiture individuelle sur le territoire du Pays d'Uzès et en établir les liens. Cette expérience m'a également permis de comprendre de nouvelles thématiques, d'apprendre et de renforcer mes compétences en aménagement du territoire, en urbanisme, notamment sur la thématique des mobilités, mais également de mieux appréhender la répartition des rôles, des influences, des marges de manoeuvre à la fois des acteurs et de la structure dans laquelle j'ai évolué et d'en comprendre les mécanismes et rouages.

## 2.3. La stratégie de mobilité de la CCPU : Le suivi du plan global de déplacement

Le plan global de déplacement avec comme temporalité 2023-2028, constitue la marche à suivre pour les politiques de déplacement sur le territoire. Réalisé par CDVIA, Il comprend un diagnostic poussé permettant d'identifier les problématiques et les leviers pour un développement d'alternatives.

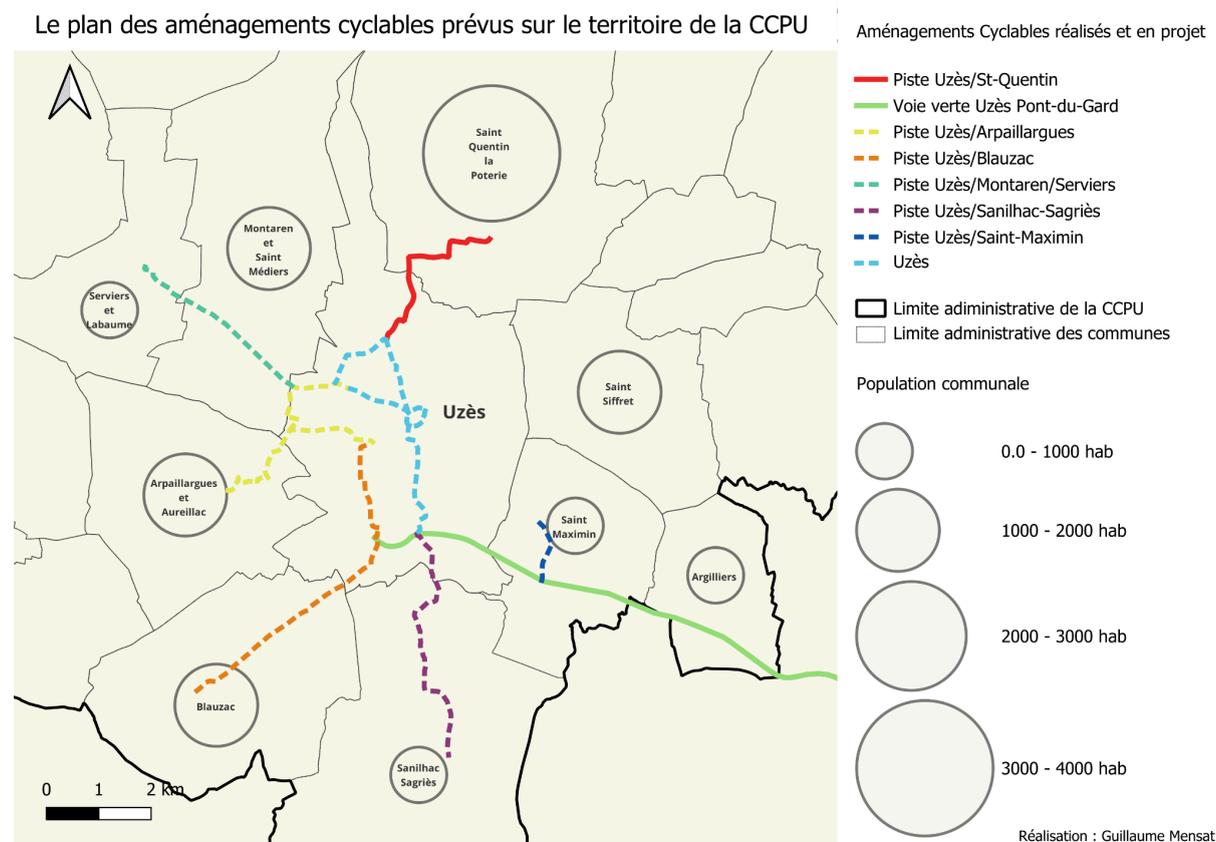
Le territoire de la CCPU annonce ses ambitions à la sortie de ce plan : 150 km de voies cyclables en 2028, des mises à disposition de vélos (VAE, cargo) et de stationnements sécurisés, un développement du covoiturage (stations, réseaux), un réseau piéton minute, un transport à la demande adapté. Quel est donc le fonctionnement et la mise en place de ces modes alternatifs sur le territoire, quels sont les freins rencontrés et quels leviers sont mobilisés ?

### 2.3.1. Le développement d'infrastructures et de pratiques cyclables sur le territoire : la nécessité de s'adapter aux contraintes

Afin de proposer une alternative à la voiture individuelle, l'ambition de l'intercommunalité est de développer une pratique du vélo pour les trajets du quotidien (notamment domicile travail) et pour les loisirs. Les ambitions annoncées étaient de l'ordre de 150 km de voies cyclables pour fin 2028. L'objectif est de créer un maillage de voies cyclables à l'échelle du bassin de vie. La priorité concerne Uzès et ses communes voisines (St-Quentin, Montaren, Serviers-et-Labaume, Arpaillargues-et-Aureillac, Blauzac, Sanilhac-Sagriès et saint-Maximin) regroupant 17.369 habitants, soit 56% de la population totale du territoire de la CCPU. Aujourd'hui, seul le tracé Saint-Quentin-la-Poterie a été inauguré au mois de mai 2025. Les autres sont en cours d'études, plus ou moins avancées. Un ordre de priorité des projets a été établi en fonction de la population. Le tracé Arpaillargues-Uzès est notamment prévu à l'ouverture pour le printemps 2026.

La collectivité a également créé un service de location de vélos (VAE, vélo-cargo et tricycle), dans l'objectif d'accompagner la création d'habitudes alternatives à la voiture. Un partenariat avec une entreprise de location de vélos permet à la collectivité de déléguer le service de location et d'entretien. Les tarifs de location de ces derniers varient de 10 à 65 euros selon le modèle (VAE, cargo, tricycle) et la saison (Les tarifs sont réduits entre Octobre et Mars) avec une caution fixée à 2.000 euros.

Figure 2.9 : Cartographie du plan des aménagements cyclables prévus sur le territoire de la CCPU Mensat, 2025



Depuis l'ouverture de la piste cyclable reliant Uzès à St-Quentin, son appropriation a rencontré un grand succès. Dans l'objectif de faire accepter et de prouver l'utilité des futurs aménagements prévus aux élus et habitants, un compteur vient d'être posé pour relever sa fréquentation. Pour financer le projet de la piste cyclable de St-Quentin, la collectivité a obtenu des subventions à hauteur de 73,72% pour un montant total de 485.808 euros. La contribution de l'État est de 29,37% par un dispositif d'appel à projet lancé dans le cadre d'aménagement cyclable 2023 : projet cyclable et territoire cyclable. La région Occitanie apporte une aide 12,16% et le conseil départemental du Gard une aide de 32,19%

Le coût moyen d'une piste cyclable unidirectionnelle est de 590.000€ par kilomètre (CVTCM<sup>10</sup>, 2024). Mais en usant d'outils et de dispositifs spécifiques, la collectivité a réussi à développer l'itinéraire de Saint-Quentin la Poterie pour 193.000€ du km, soit trois fois moins que cette moyenne. L'analyse des stratégies utilisées par les territoires dans le développement de réseaux cyclables nous permet d'étudier et de recenser les leviers existants.

### De nouveaux leviers développement de piste cyclable en milieu rural

Face aux difficultés et problématiques que rencontre le développement du vélo en territoire rural (fonciers privés, distances importantes, réticence à l'utilisation du vélo, manque de fonds), la collectivité tente d'innover et de trouver des solutions adaptées à son territoire.

<sup>10</sup> Club des villes et territoires cyclables et marchables

### La convention de passage : outil facilitateur de développement de réseaux cyclables.

Le passage d'itinéraires cyclables sur des parcelles privées peut constituer un frein de par son coût élevé de rachat de la parcelle ou sa négociation potentiellement difficile avec les propriétaires du terrain. Dans la plupart des cas, il n'est souvent pas intéressant pour la collectivité de racheter une parcelle dont l'utilité concerne seulement une surface réduite.

C'est ainsi que la collectivité a opté pour une stratégie d'accords à l'amiable d'utilisation de terrains privés. Le code général des collectivités territoriales permet l'écriture d'une convention permettant l'ouverture d'une piste cyclable sur une parcelle privée, en accord avec le propriétaire. Ce document nécessite l'accord de la commune, l'intercommunalité et des propriétaires concernés. Il permet à la communauté de communes l'aménagement d'une surface sans acquisition foncière. Il demande une rédaction minutieuse pour sécuriser l'accord et préciser les engagements et droits de chacun des partis : autorisations de passages, aménagements possibles, entretiens des terrains concernés, interdictions, responsabilités.

C'est ainsi que la CCPU facilite l'aspect foncier de ses projets cyclables. Pour la piste de St-Quentin-la-Poterie, 7 conventions ont été établies. Pour la piste Arpaillargues-Uzès, en cours de réalisation, la totalité des traversées de parcelles privées vont également faire l'objet de convention. Ainsi l'utilisation de cet outil a permis de rendre nulle la dépense foncière dans son projet.

Après observation et participation au processus, j'ai relevé l'importance d'accompagner le propriétaire privé. Des rendez-vous sur le terrain, ainsi qu'une explication claire du dispositif sont indispensables afin d'établir une relation de confiance entre les différents partis.

A titre d'exemple, lors d'échanges visant à l'obtention de l'accord sur l'une des conventions, le propriétaire avait émis des réserves sur la signature du document en raison d'une trop grande emprise sur sa parcelle. Il s'en est suivi une visite sur le terrain où nous avons expliqué en détail la consistance des travaux et l'objectif de ce dépassement qui était la sécurisation d'un virage dangereux pour les vélos. A la suite de ce rendez-vous, le propriétaire signa le document et nous expliqua que l'explication donnée par la collectivité lors de l'échange avait permis de mieux comprendre l'aménagement et de le rassurer. En effet les plans qui lui avaient été transmis ne suffisaient pas à eux tous seuls pour la compréhension du projet.

### Le développement de voie cyclable plutôt que de piste cyclable en milieu rural : Une sémantique et une typologie qui questionne

La difficulté de créer des itinéraires cyclables sécurisés pèse sur la communauté de communes du pays d'Uzès : vitesse élevée, étroitesse des routes, croisements et carrefours dangereux. Ces problématiques freinent le développement de la pratique du vélo en territoire rural. La voie verte est la solution idéale pour répondre à ces freins, mais en réalité, elle ne peut être aménagée sur l'entièreté de l'itinéraire en raison d'un coût élevé et de la complexité du foncier.

Pour pallier cette difficulté, la stratégie de la CCPU consiste à développer des itinéraires cyclables en voirie partagée sur des réseaux secondaires et en site propre lorsque les conditions le permettent.

Concernant la première phase de l'itinéraire Arpaillargues-Uzès, sur les 11 tronçons prévus, seuls 3 sont considérés comme voie verte, correspondant à 22% au total. (voir schéma ci-dessous)

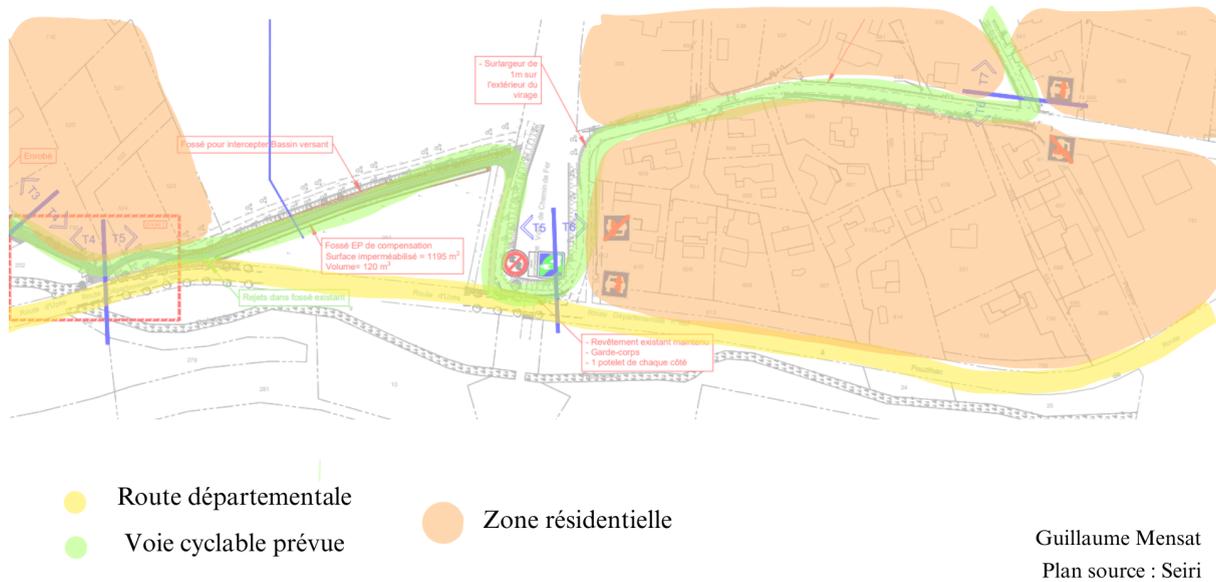
Tableau 3 : Typologie de la voie cyclable par les tronçons de la piste cyclable Arpaillargues/Uzès, Mensat, 2025

Tronçon	Longueur (mètre linéaire)	Typologie de voirie
1	140	Vélo rue
2	215	Vélo rue
3	103	Voie verte
4	51	Vélo rue
5	300	Voie verte
6	300	Vélo rue
7	105	Vélo rue
8	52	Vélo rue
9	360	Voie verte avec accès résidents et agriculteurs. Vélorue ?
10	39	Voie verte
11	360	Vélo rue
Total	2025	

La collectivité trouve donc des alternatives dans des aménagements à voiries partagées. La vélo-rue permet d'utiliser le réseau secondaire en sécurisant la pratique du vélo tout en maintenant un accès aux véhicules motorisés. A travers une signalétique spécifique, la voirie est adaptée et les cyclistes deviennent prioritaires sur les voitures.

Mise en situation (voir schéma ci-dessous) : Lors de la réflexion sur un tronçon de l'itinéraire Arpaillargues-Uzès, le tracé le plus rapide aurait été celui de la départementale. Mais en raison de l'étroitesse de la route, de la présence de platanes et d'une vitesse élevée, il était impossible de rendre cette voie sécurisée pour les modes actifs. Une utilisation des voies secondaires a donc été proposée. Mais en utilisant cette voirie desservant des parcelles privées, il était impossible d'y créer une voie verte en site propre. Le dispositif de la vélo-rue permet donc de trouver un compromis entre vélos, voitures et piétons lorsque le volume trafic le permet. C'est ainsi que la collectivité parvient à aménager ses réseaux cyclables. On retrouve ce type de situation tout au long du tracé.

Figure 2.10 : Schéma simplifié d'un extrait de la piste cyclable Uzès/Arpaillargues, phase 1, Mensat, 2025



La voirie partagée comme solution de développement des réseaux cyclables en milieu rural n'est pas nouvelle. On retrouve par exemple la Vélobuissonnière (V44). Inaugurée en 2020, elle relie Alençon à Saumur sur une distance de plus de 240 km. Sur son itinéraire, on retrouve de nombreuses communes rurales avec plus de 80% aménagées en voirie partagée sur des axes à faible trafic, soit plus de 186 km de routes partagées. Tout du long, il est retrouvé une signalisation et une limitation de vitesse permettant une réelle cohabitation entre le vélo et la voiture.

Les territoires ruraux aménagent de plus en plus sur des réseaux existants. C'est également le cas de la communauté de communes d'Erdres et Gesvres, située au nord de Nantes, qui a mis en place un maillage cyclable sur son territoire, alliant différentes typologies de voiries. On retrouve par exemple des portions réservées aux engins agricoles et modes actifs, interdites aux véhicules motorisés.

Figure 2.11 : Carte du maillage vélo de la CC Erdre Gesvres et tracé de l'itinéraire Source-Sur-Erdre et Casson, extrait du site de la CC erdre gesvres

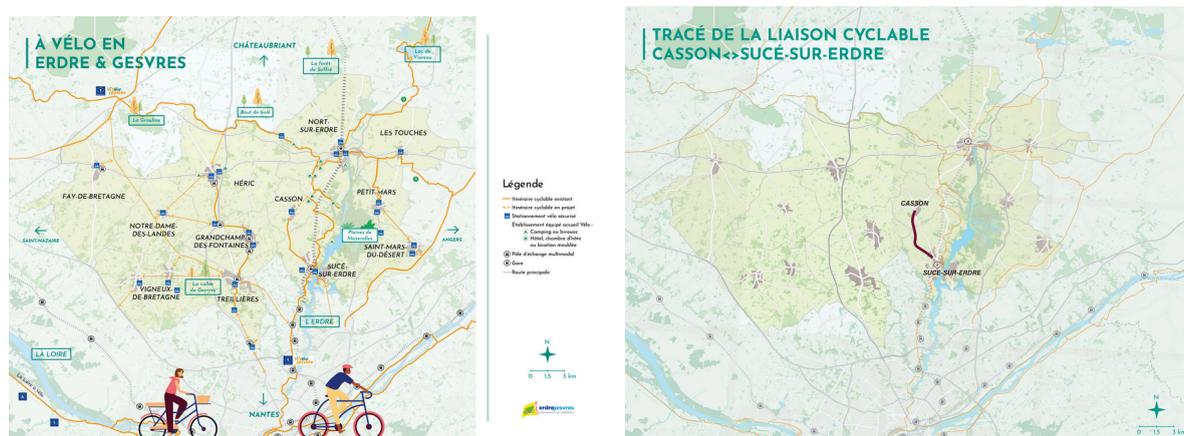


Illustration 2 : Photographie de l'entrée d'une portion cyclable avec partage de la voirie entre engins agricoles et modes actifs, CC erdre gesvres



Ces aménagements de voiries partagés ont l'avantage de réduire le coût de mise en place d'une voie cyclable. Cependant, cette typologie de voirie pose des difficultés pour l'obtention de subventions. C'est le cas du Fonds vert 2025 dans le cadre de son aide "Aménagements cyclables". Il y est mentionné que seules les voies cyclables en site propre sont éligibles pour 20% du tracé. Suite à une réunion avec la région pour l'obtention d'une aide, le FEDER a également précisé que ce tracé n'avait pas suffisamment de voies vertes pour qu'ils puissent venir aider financièrement la collectivité.

Dans ce contexte rural qui ne permet pas de créer des voiries réservées aux modes actifs, les nombreux tronçons qui se superposent sur des voies de desserte locale nécessitent un maintien de l'accès aux véhicules motorisés, pour parfois qu'une seule parcelle. La frontière est donc floue entre vélo-rue et voie verte. Peut-on réellement considérer un tronçon comme vélo-rue, lorsque celui-ci est fréquenté par un seul ménage en véhicule motorisé ?

Ces aménagements nouveaux doivent nécessiter un accompagnement nouveau.

La piste cyclable St-Quentin/Uzès a fait apparaître des nouveaux aménagements sur le territoire : Chaussidou, vélo-rue, impasse "sauf piéton et vélo", sont des dispositifs peu connus du grand public. Leur mise en place sur le territoire nécessite une communication claire sur cette nouvelle signalétique. Pour cela, la communauté de communes, m'a confié la rédaction d'un article sur ce sujet (voir annexe 2). Diffusé sur les réseaux sociaux, le site internet de la CCPU, transmis aux communes et intégré dans un communiqué de presse, cet article vise à sensibiliser et à familiariser les usagers à ces nouvelles règles de circulation. L'objectif est d'arriver à un partage de la voirie compris et respecté par tous les usagers de la route.

De nouveaux acteurs comme levier de diffusion et d'accompagnement à la pratique du vélo

Le CSI-PMF (Centre socioculturel intercommunal Pierre Mendès France) est devenu un acteur important dans le développement des mobilités sur le territoire. Le centre est en partenariat direct avec la collectivité pour l'organisation d'évènements de sensibilisation et de diffusion des pratiques alternatives. Ses actions permettent de rassembler et de toucher une population que la collectivité n'aurait pas pu atteindre (personnes âgées, jeunes, écoles, familles). Ils constituent un relais important de diffusion de l'information et d'accompagnement.

En travaillant en collaboration avec eux sur l'organisation d'une journée de sensibilisation et d'activité "Mai à vélo", j'ai pu constater l'engagement important de ces acteurs. Cette collaboration a

permis de mettre en lien deux événements organisés initialement distinctement par la CCPU et le CSI-PMF. Les diverses activités proposées ont permis aux participants de découvrir la nouvelle piste cyclable et de promouvoir la pratique du vélo de façon ludique sur le territoire. Ayant tenu le stand “Mobilité de la CCPU”, j’ai pu organiser des tests de vélos disponibles à la location de la CCPU et du CSI-PMF. Cela m’a permis de discuter avec des habitants et de constater une certaine réticence à l’utilisation d’un vélo à assistance électrique pour une partie d’entre eux. Après les avoir accompagnés et guidés pour l’essai des vélos, les retours étaient très positifs et les conclusions sont les mêmes : le premier pas à vélo (électrique ou non) est le principal obstacle de son utilisation quotidienne. Les retombées de la journée ont permis une hausse des demandes de location de vélo dans les jours qui ont suivi l’événement, la totalité des vélos ont été loués. Résultat, un rachat de vélos supplémentaires a été signé par la collectivité.

Cette expérience soulève l’importance du réseau associatif dans le développement de la pratique du vélo, et plus largement des mobilités du territoire. Dans notre cas, l’ingénierie territoriale de la communauté de communes ne permet pas une gestion uniquement interne des questions de mobilité, notamment par manque de ressources humaines. L’intercommunalité, en s’appuyant sur un maillage d’acteurs locaux, permet le développement de nouvelles pratiques plus durables et d’assurer la viabilité des nouveaux aménagements.

Cet événement a également permis de renforcer les liens entre les acteurs de la collectivité et du centre socioculturel. Après discussion avec les acteurs, j’ai pu constater la naissance d’une collaboration solide : *“Après la réussite de cette journée, nous devons répéter ce genre d’événements pour chacune des pistes cyclables prévues”* Coordinatrice du service Famille/Séniors et Vie associative.

*“J’espère que nous aurons l’occasion de retravailler avec le centre social, c’était une très belle collaboration qui a porté ses fruits”*. Directeur de cabinet

*“Je suis ravie que nous puissions associer nos forces pour mener au mieux nos actions de sensibilisation des habitants à la mobilité inclusive et solidaire”* Directrice du CSI-PMF

#### Le choix de l’itinéraire : Un arbitrage demandant un argumentaire tactique

Les décisions politiques et choix des projets peuvent parfois peser sur la viabilité d’un aménagement. Les techniciens doivent donc s’adapter et développer des stratégies de persuasion à travers des argumentaires travaillés.

Durant la phase d’étude visant au choix de l’itinéraire de la deuxième phase de la piste cyclable Arpaillargues-Uzès, il nous a été demandé de réaliser une analyse comparative de différents tracés (voir annexe 4). Un total de 5 versions ont été étudiées sous différents angles : distance, dénivelé, coût, sécurité. Avec le constat d’un territoire aux changements de reliefs importants, nous avons accordé une importance particulière aux profils altimétriques. La ville d’Uzès étant construite sur une “motte” culminant à plus de 140 m d’altitude, la piste cyclable devra forcément rencontrer des pentes importantes. Pour rendre viable cet aménagement et garantir sa fréquentation, il était cependant primordial de choisir un itinéraire permettant un maximum de confort, en suivant les recommandations du Cerema. Tout l’enjeu était là pour les techniciens.

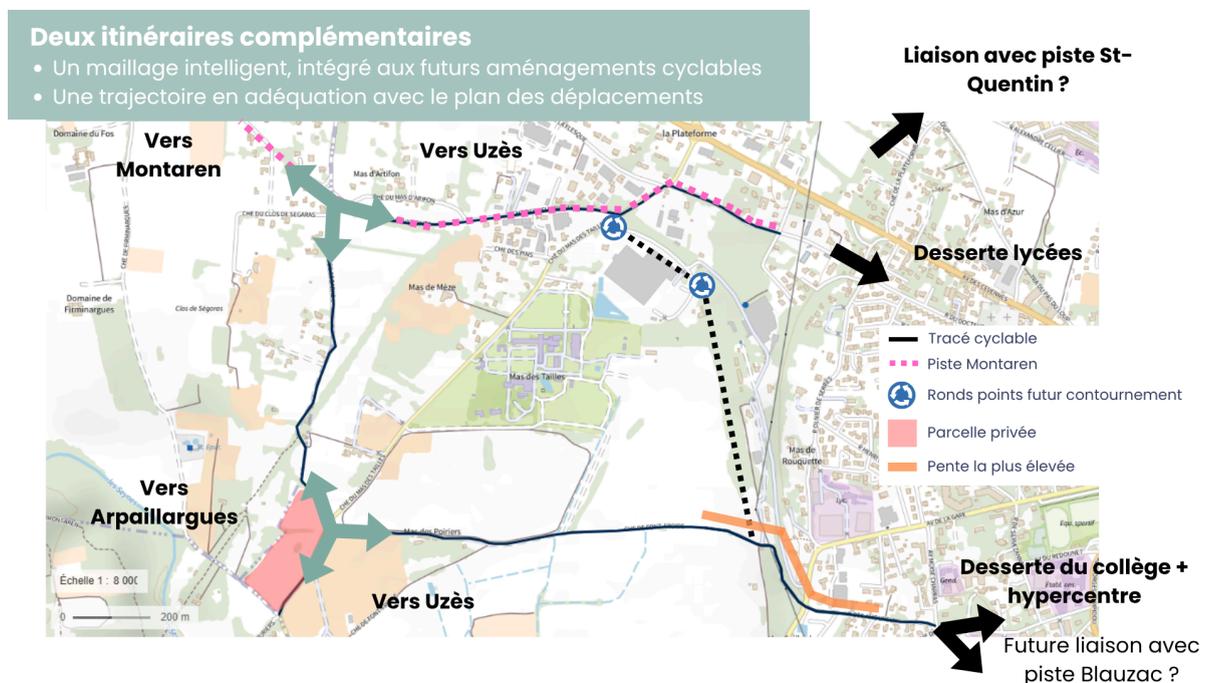
Après l’exposition de différentes versions, l’itinéraire retenu n’a pas fait l’objet de la prise en compte du dénivelé et du confort par les élus. La version finale retenue fut une des plus courtes en distance mais avec une pente moyenne de 5% sur 1,9 kilomètre comprenant une pente de 9% sur 480m. Il comprend également un point noir au niveau sécuritaire : le tracé traverse une départementale au milieu du plus important dénivelé.

Face à ce choix politique, la proposition d'un itinéraire bis a été posée sur la table, permettant de proposer une alternative plus confortable pour les usagers n'ayant pas forcément de VAE ou pour d'autres raisons. Pour faire accepter cet itinéraire Bis aux élus, un argumentaire a dû être travaillé :

- La proposition d'une alternative plus sécuritaire et plus confortable.
- Un maillage cyclable permettant une offre de desserte plus importante, facilitant la liaison Arpaillargues/Montaren.
- Un itinéraire Bis réalisé à moindre coût grâce aux méthodes de partage de la voirie, estimé à moins de 20.000 euros.
- Un respect du plan de déplacement

Cet itinéraire bis permet donc, théoriquement de capter d'avantages d'usagers en proposant une plus grande desserte, une alternative plus accessible et un aménagement global plus viable. Les arguments solides appuyés lors des réunions ont permis l'acceptation aux élus de cet itinéraire au départ, refusé.

Figure 2.12 : Planche du maillage des itinéraires proposés aux élus, réalisée dans le cadre du stage, Mensat, CCPU, 2025



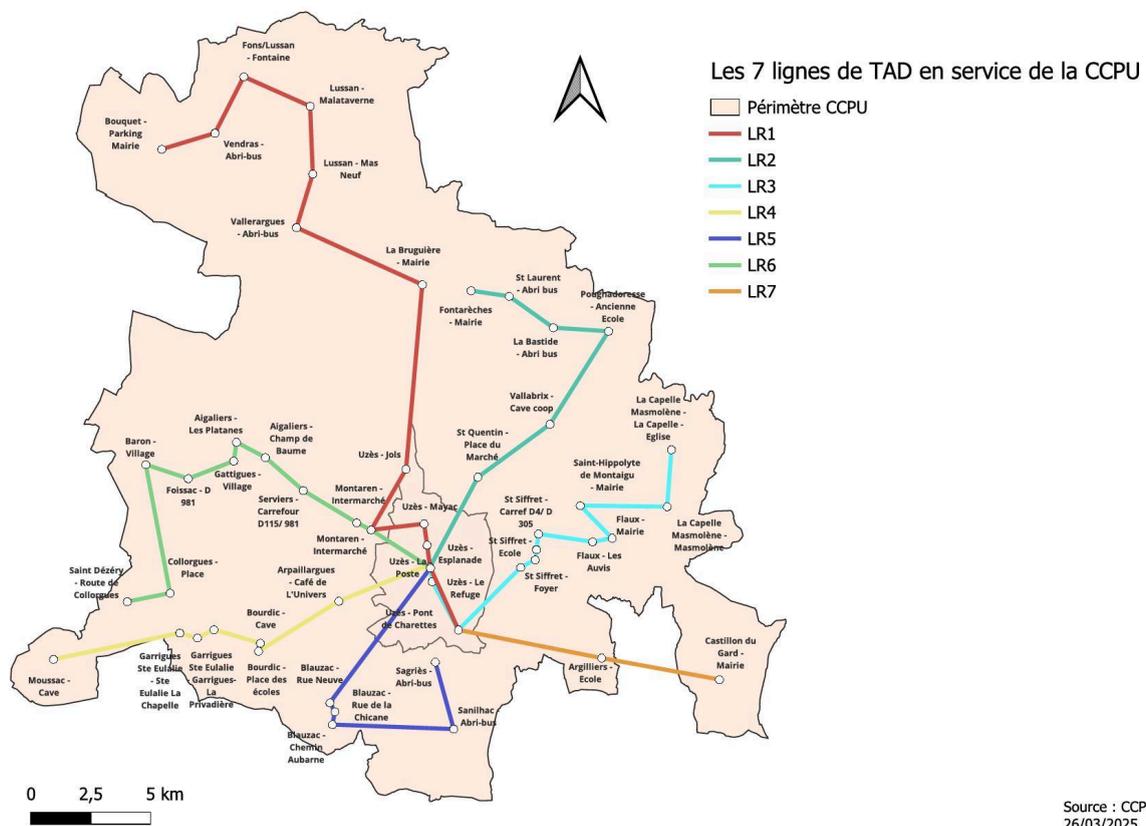
La stratégie de la CCPU illustre ici le potentiel d'innovation du monde rural dans le développement de la pratique du vélo. La combinaison des outils juridiques comme la convention de passage et des alternatives d'aménagements adaptées permet de réduire les coûts du développement de réseaux cyclables sur le territoire. La mobilisation d'acteurs locaux, l'accompagnement à l'usage par des événements, l'offre de location de matériel et la proposition d'itinéraires sécurisés et confortables participe grandement à la viabilité des aménagements et au renforcement de ces nouveaux usages plus durables.

### 2.3.2. La recherche d'un transport à la demande efficient sur le territoire

Le réseau de transport à la demande mis en place par la CCPU, sous le contrôle de la région, autorité organisatrice des mobilités, rencontre certaines difficultés : manque d'efficience et de visibilité du service. La collectivité, dans de récentes réflexions, vise à l'évolution de ce service par la modification de son fonctionnement, combiné à un nouvel outil technologique. Mais pour garantir la viabilité de ce service, ces derniers ne doivent pas constituer l'unique réponse : c'est l'ensemble du modèle qui doit être analysé, afin d'identifier l'ensemble de ses freins.

Le TAD est créé sur le territoire avec l'objectif de proposer une alternative à la voiture, permettant un désenclavement des communes et populations isolées. La création d'un réseau en étoile ramenant vers la commune d'Uzès fut mis en place avec la volonté de rendre accessible les pôles d'activités du territoire, situés majoritairement à Uzès et les communes voisines. Ce réseau de transport à la demande constitue l'évolution d'un ancien service gratuit de "Navette marché". Historiquement, il était emprunté pour se rendre au marché d'Uzès et de saint Quentin la Poterie le mercredi et le samedi. Le service à aujourd'hui évolué dans le cadre de la loi LOM de 2019. La collectivité en partenariat avec la région a créé un réseau de transport à la demande avec un total de 6 lignes, ouvertes en 2023 puis une 7ème en 2024. Ces lignes se déclenchent lorsqu'une réservation est faite sur le numéro mis à disposition par la Région Occitanie, exclusif aux TAD. Sur les 35 communes du territoire, 32 communes sont desservies par ce réseau, certaines comportant plusieurs arrêts en fonction de la répartition de leur population.

Figure 2.13 : Cartographie du réseau de transport à la demande du territoire. Mensat, CCPU, 2025



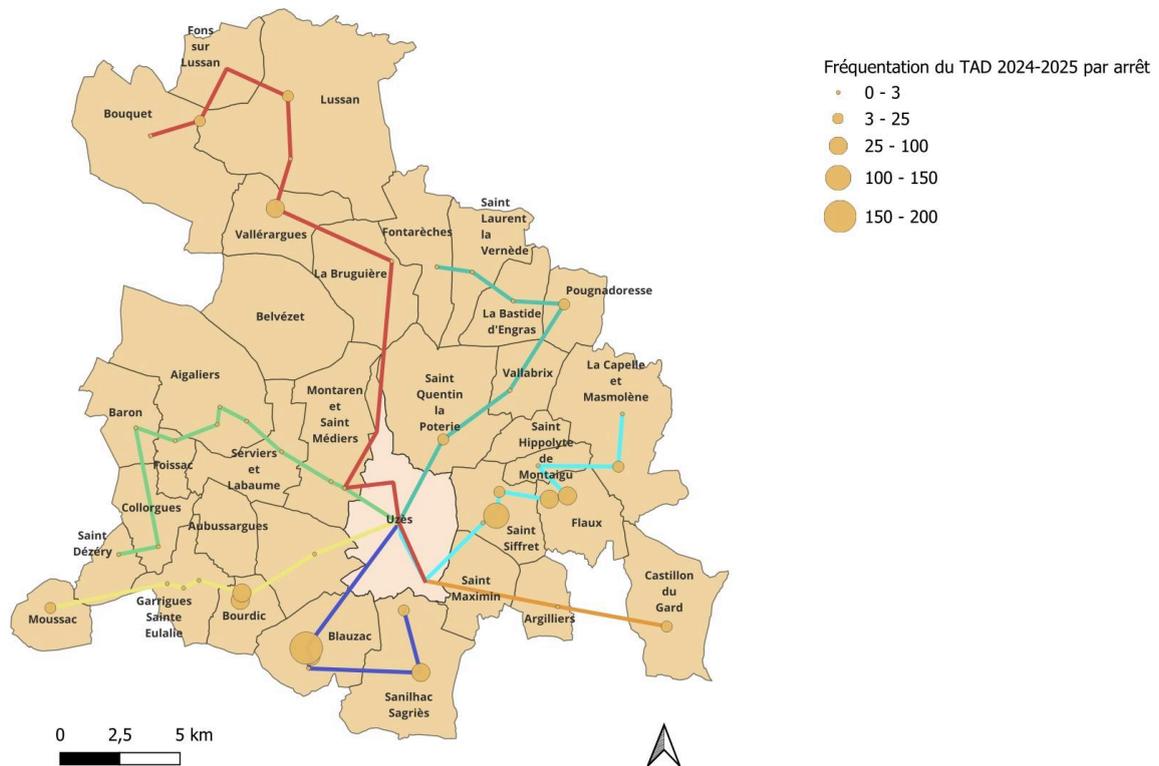
La collectivité avait initialement fixé un tarif unique à 1,5 euros, mais a finalement décidé de l'augmenter à 2 euros, seuil maximum fixé par la région. Cette dernière a un droit de regard permanent sur le service en raison de son statut d'AOM. Elle subventionne à hauteur de 80% les coûts de fonctionnement du réseau. Les autres dépenses : achat de supports physiques marquant l'arrêt, travaux de voirie et communication sont à la charge de la collectivité. Lors de sa mise en place, il a été choisi de faire appel à une coopérative d'exploitants de transports pour déléguer la gestion et le fonctionnement des véhicules : Coop Voyageurs. Pour permettre de réduire les coûts de fonctionnement, les véhicules sont utilisés sous forme de "réemploi". Ce qu'il veut dire que le parc est d'abord utilisé pour les dessertes scolaires, puis dans second temps pour le service de TAD.

Cependant ce service rencontre des difficultés. Tous ces différents acteurs constatent le manque d'attractivité du service : transporteurs, collectivité, communes et région se mettent autour de la table pour établir des leviers d'amélioration.

### Les perspectives d'un réseau plus efficient

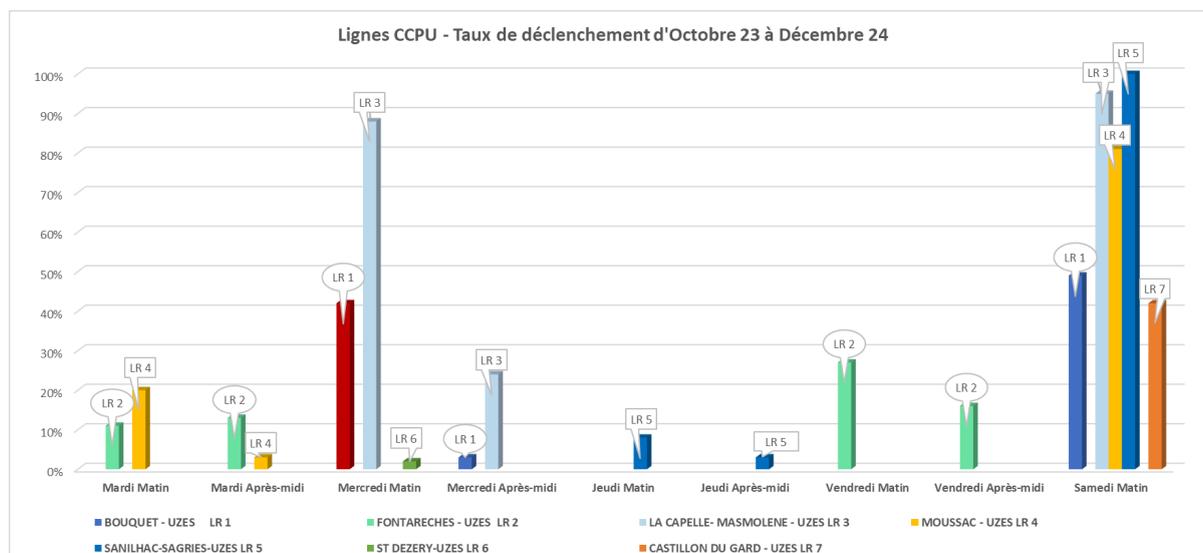
Sur un territoire aussi vaste que constitue le pays d'Uzès, le mode de fonctionnement en lignes fixes ne se retrouve pas à être le plus adapté. Les déclenchements de lignes s'effectuent majoritairement pour quelques réservations. Ainsi, le bus effectuera le trajet de la totalité de la ligne avec de très faibles taux de remplissage. Lorsque l'on regarde les chiffres de fréquentation d'octobre 2023 à décembre 2024 (Voir annexe 5), on remarque une forte disparité de réservations en fonction des communes. Les communes où le TAD rencontre le plus de succès sont Blauzac avec 223 réservations et St-Siffret 149, cumulant, à elles seules, 49% de la totalité des réservations durant cette période. A contrario, de nombreuses communes ne recensent aucune réservation. C'est le cas de Collorgues, St-Dézéry, et de nombreuses autres. Plus largement la ligne 6 rencontre une grande difficulté à capter des usagers.

Figure 2.14 : Cartographie du TAD et de la fréquentation par arrêt, Mensat, 2025



Un des problèmes que rencontre le développement de ce service concerne la capacité à capter de nouveaux usagers. Les chiffres de fréquentation montrent que la plupart des usagers utilisent ce service lors des horaires de marché : le mercredi et le samedi matin. La fréquentation en dehors de ces horaires reste très faible, peu importe la ligne. Le TAD constitue donc encore aujourd'hui un service de navettes pour le marché.

Figure 2.15 : Taux de déclenchement<sup>11</sup> des lignes de TAD de la CCPU d'Octobre 2023 à décembre 2024, Coop Voyageurs



### Vers un territoire rural intelligent

Afin d'améliorer l'efficacité du réseau, la CCPU est en train de se diriger vers une modification du fonctionnement de ses lignes. Pour ce faire, sa stratégie est de faire appel à un nouveau service que l'on pourrait qualifier de smart rural : une entreprise d'optimisation du réseau. En partenariat naissant avec la région, *Padam Mobility* est une société qui propose des algorithmes d'optimisation d'itinéraires et de véhicules en se basant sur les demandes de réservation. Afin de devenir éligible à ce service, il est nécessaire de modifier le mode de fonctionnement des lignes. Ainsi, un travail a été fait sur les perspectives d'un fonctionnement zonal du réseau.

Après discussions avec les exploitants de transports sur cette évolution du service, l'entreprise Coop Voyageurs s'est dite enthousiaste face à ce changement. En étant les premiers agents de terrain, ce sont eux qui constatent les difficultés que rencontre le service à travers des trajets roulant régulièrement à vide. Concrètement, après le passage en fonctionnement zonal, les 7 lignes seront supprimées pour passer à 3 grandes zones, libérant des cars pour proposer une meilleure offre de desserte. Ainsi, les arrêts seront jusqu'à 5 fois plus desservis. La ligne 6 rencontrera par exemple une évolution importante passant d'un aller-retour vers Uzès par semaine à 8. En théorie, cette nouvelle offre à l'amplitude horaire beaucoup plus importante permettra une potentielle diversification des usages avec la possibilité de créer de nouvelles habitudes voyageurs.

La CCPU ne serait pas la première collectivité à utiliser des algorithmes d'optimisation d'itinéraires pour ses lignes de TAD. Le pays du mont-Blanc, communauté de communes regroupant 44.000 habitants et rencontrant des caractéristiques territoriales similaires, a fait appel à *Padam Mobility* pour moderniser la gestion de leur service de TAD. Avec une desserte de plus de 380 arrêts du lundi au samedi, ce mode de fonctionnement a permis 75.600 réservations depuis son lancement et un taux de

<sup>11</sup> Le taux de déclenchement correspond au nombre de déclenchement sur le nombre total de desserte proposé durant la période mentionnée. Exemple : la ligne 1 a un taux de déclenchement de 40% le mercredi matin. Sur la totalité des mercredi matin entre octobre 2023 et décembre 2024, la ligne de n'est déclenchée que 40% du temps : c'est-à-dire 2 mercredi sur 5.

groupage moyen de 60 %. Les résultats ont donc permis une augmentation de la fréquentation, une diminution des coûts de trajet et une optimisation des véhicules.

Cependant, le fonctionnement zonal, élément d'amélioration du service important, ne doit pas constituer l'unique outil pour rendre le réseau plus efficient. Il est nécessaire de comprendre les autres problématiques qui freinent l'utilisation du réseau. Car l'élargissement de l'offre n'a aucun intérêt, s'il existe des réseaux doublons, se faisant concurrence.

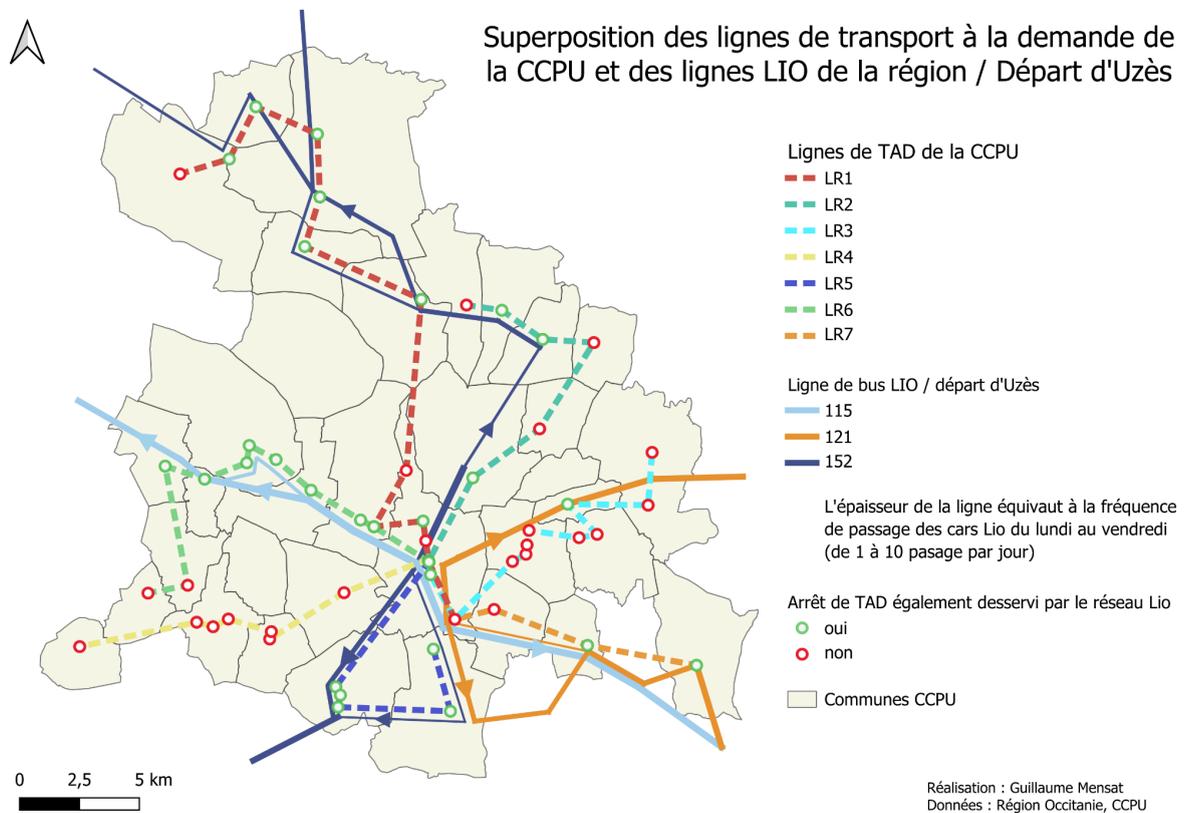
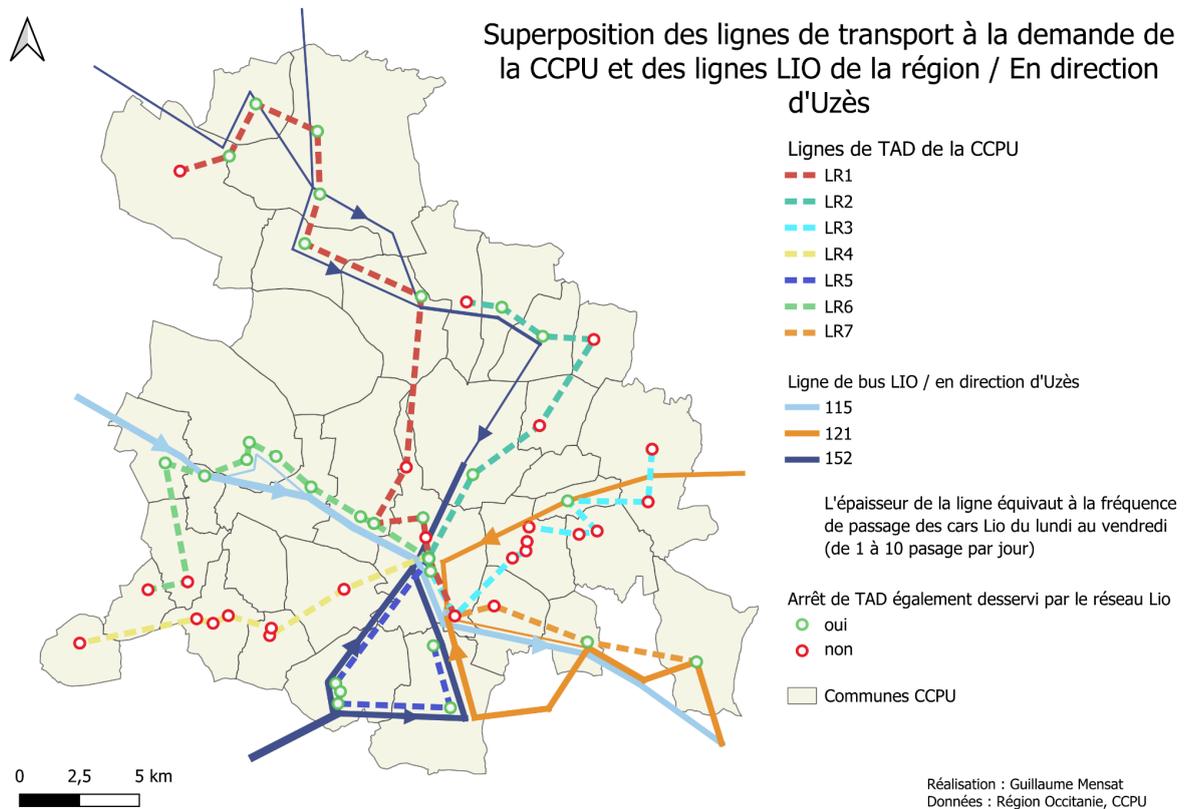
#### LIO et TAD : Une nécessité d'aller vers une complémentarité

Lorsque l'on superpose les lignes de bus du réseau LIO et du TAD (Voir figure 2.16 ci-dessous), on observe une similarité dans les itinéraires. Les lignes 6 et 7 du TAD reprennent une partie du tracé de la ligne 115. Les lignes 1, 2 et 5 correspondent en partie à la ligne 152. Des arrêts des lignes 3, 5 et 7 sont repris par la ligne 121.

Cette structuration des réseaux crée une forme de doublon et impacte la fréquentation du transport à la demande. Les communes desservies à la fois par le TAD et à la fois par le réseau LIO rencontrent une fréquentation nettement moindre que lorsqu'elles sont exclusivement desservies par le TAD.

La fréquentation moyenne (période 2023-2024) du réseau de TAD est de 29,5 personnes sur les communes non desservies par les bus LIO et 21,5 personnes pour les arrêts desservies par le réseau LIO. Celle-ci tombe à 10,3 personnes si l'on retire la commune de Blauzac, cas exceptionnel, où le réseau de TAD dessert plus rapidement Uzès que la ligne 152. La commune de Blauzac comporte 3 arrêts dont 2 desservis par LIO également. Le samedi matin, le TAD dessert ces arrêts alors que la ligne LIO ne les dessert pas. Sur cette commune, la ligne de TAD s'avère donc complémentaire de la ligne régionale.

Figure 2.16 : Cartographie de la superpositions des réseaux de transports sur le territoire, Mensat, 2025



Cette superposition est symptomatique d'une faible optimisation de deux réseaux de transports collectifs dont les acteurs se rejoignent pourtant : LIO, organisé par la région et TAD, subventionné et co-organisé par la région.

L'offre du réseau LIO est plus avantageuse et sera théoriquement privilégiée par les habitants. Leur gamme tarifaire propose des abonnements et des réductions intéressantes pour des trajets récurrents ou pour des tranches de population (0-26 ans,+60 ans, etc...). Les horaires de dessertes sont également nettement plus importantes. Le village de Baron est desservi 5 fois par jour en semaine par le réseau LIO en direction d'Uzès. Le réseau de TAD dessert le village qu'une seule fois par semaine le mercredi matin 8h55. Le bus Lio passe 30 minutes avant. Un exemple de deux réseaux concurrentiels se répétant de nombreuses fois sur le territoire.

Cette superposition de l'offre ne permet pas un réseau de transport à la demande efficient sur le territoire. Il demande un élargissement de la réflexion pour se diriger vers une complémentarité.

Pour respecter ce principe de non-concurrence, le Pays du Mont Blanc a par exemple intégré une configuration précise dans leurs sites de réservations. Lorsqu'un utilisateur fait la demande d'une réservation sur un trajet réalisable par le réseau régional, il s'en verra informé et sera redirigé vers cet autre service. Cette mise en relation des réseaux permet d'offrir une meilleure visibilité à la population. L'information pourra ainsi circuler plus facilement entre les usagers provenant des différents réseaux. Cet exemple montre l'importance de diffuser et de mettre en réseau l'information, tâche souvent peu appliquée sur les territoires. Elle est cependant vitale et constitue souvent un frein au développement du service si elle n'est pas correctement réalisée.

#### La faible visibilité du TAD : La communication comme tremplin d'utilisation

Souvent, par ignorance, les informations des réseaux de transports ne sont pas forcément connues de la population de par leur faible diffusion ou la difficulté de toucher une partie de la population . Cet accès à l'information est cependant nécessaire pour rendre viables et efficaces ces services. Lors d'un questionnaire en 2023 sur le territoire, 55% des répondants disaient ne pas avoir connaissance du service des navettes marché sur le territoire. Ce chiffre n'est évidemment plus d'actualité au vu des évolutions du service mais il montre cependant que la fréquentation augmenterait si l'information était mieux diffusée. Le plus efficace des services aurait beau être mis en place, celui-ci ne rencontrerait aucune fréquentation sans visibilité. Souvent l'oubli de projets ruraux pour diverses raisons, la communication est pourtant l'une des clefs de la réussite d'un projet. En tant que communauté de communes, il est nécessaire d'accompagner les communes et structures associatives, constituant les relais locaux les plus importants pour toucher la population.

Dans le cadre d'une de mes missions, j'ai eu l'occasion de rencontrer Maires et élus d'une dizaine de communes du territoire. Après de nombreuses discussions, le constat est qu'une nécessité d'accompagnement des communes est impératif, que ce soit dans l'explication du fonctionnement du TAD ou dans une campagne de communication, les compétences doivent être mises en commun.

Le transport à la demande constitue un véritable levier de désenclavement et une alternative à la voiture individuelle. Au vu de sa fréquence irrégulière, il n'a pas pour vocation d'être utilisé pour des trajets domicile- travail mais pour des déplacements ponctuels : commerces, marchés, services administratifs, loisirs, rendez-vous médicaux. Mais les constats montrent que ce service reste très peu utilisé en dehors des horaires de marché par manque de visibilité et de réponses aux besoins réels des habitants. La perspective d'un fonctionnement zonal, optimisé par un algorithme performant, promet une nette amélioration de l'offre. Elle doit cependant s'inscrire dans une révision globale du modèle : réorganisation de la desserte selon l'offre LIO, amélioration de la lisibilité du service, construction d'une communication partagée et accompagner les différents relais locaux, notamment les communes.

Il est nécessaire de concevoir un transport à la demande dans un système plus global, intégré à une politique de mobilité de toutes les échelles.

### 2.3.3. Une politique de mobilité encore inachevée par manque de ressource : des acteurs locaux en soutien

La politique de développement de mobilités durables du territoire se heurte au manque de moyens humain. Dépassé par les nombreuses thématiques de travail du territoire (PAT, Gestion des déchets, gestion des DFCI<sup>12</sup>, grands aménagements, ZA, ZAC, instruction d'urbanisme, PCAET et bien d'autres sujets), le service ne dispose pas les moyens de porter tous les projets à court terme. Mais les ambitions sont bien établies, comme en témoigne la volonté de suivre le plan global de déplacements. Face à ce frein humain, certains acteurs du territoire peuvent se montrer force de proposition et d'actions dans des projets de mobilités, comme dans bien d'autres domaines.

Covoiturages, PEM : des projets à la motivation établie, mais à l'ingénierie manquante.

Le projet global de la CCPU inclut le développement d'un réseau de covoiturage à travers la mise en place d'infrastructures sur le territoire.

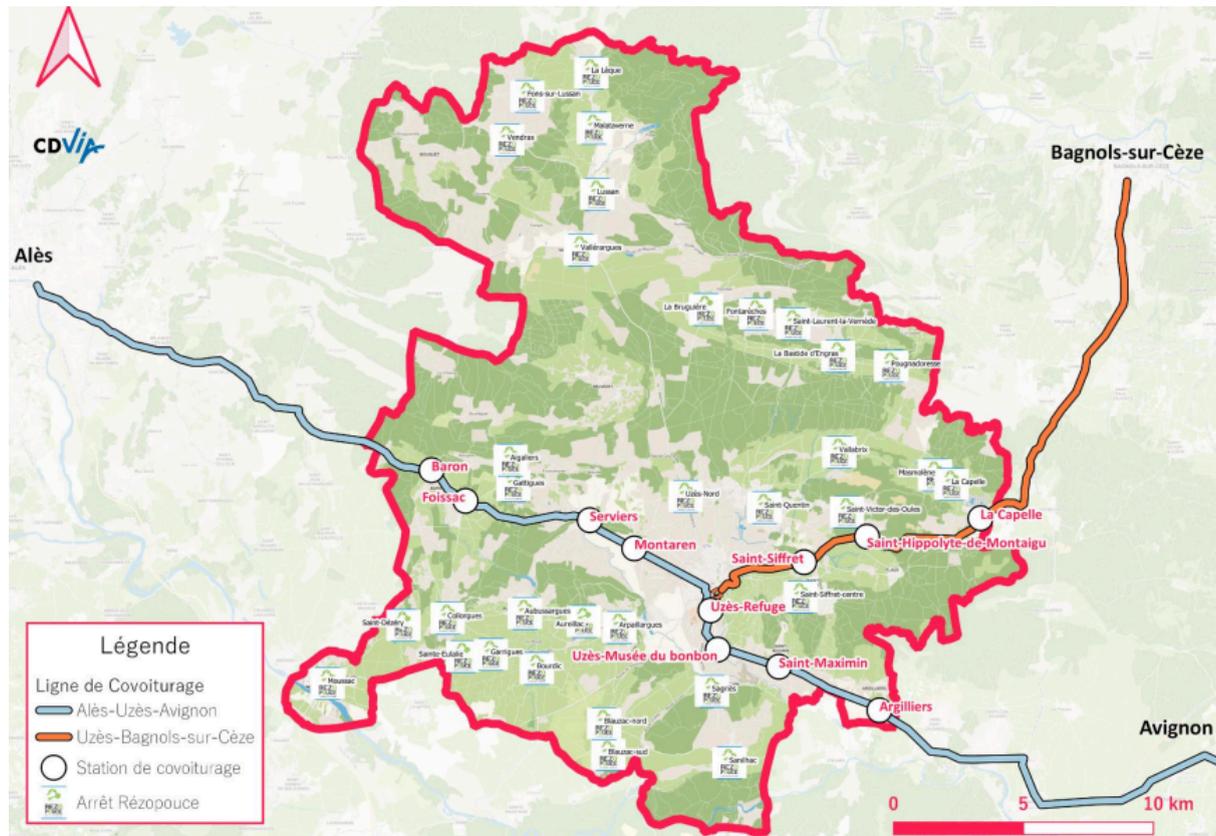
Une enquête sur le covoiturage, réalisée dans le cadre du plan de déplacement, a relevé un manque général d'information sur les possibilités de covoiturer et une absence de parkings identifiés comme lieu de rencontre sur le territoire de la collectivité. Le bureau d'étude a ainsi élaboré un scénario combinant plusieurs dispositifs. Deux lignes de covoiturage seraient développées entre Alès, Uzès, Avignon et Uzès, Bagnols-sur-Cèze. Le second dispositif serait la mise en place du rézoPouce sur l'ensemble du territoire pour venir compléter cette offre.

Pour les lignes, les arrêts seraient physiquement représentés par 12 stations de covoiturage et des arrêts RézoPouce seraient installés dans les principaux villages.

---

<sup>12</sup> Défense de la forêt contre les incendies

Figure 2.17 : Carte des lignes de covoiturage proposées par le bureau d'étude Cdvia dans le plan de déplacements, 2022

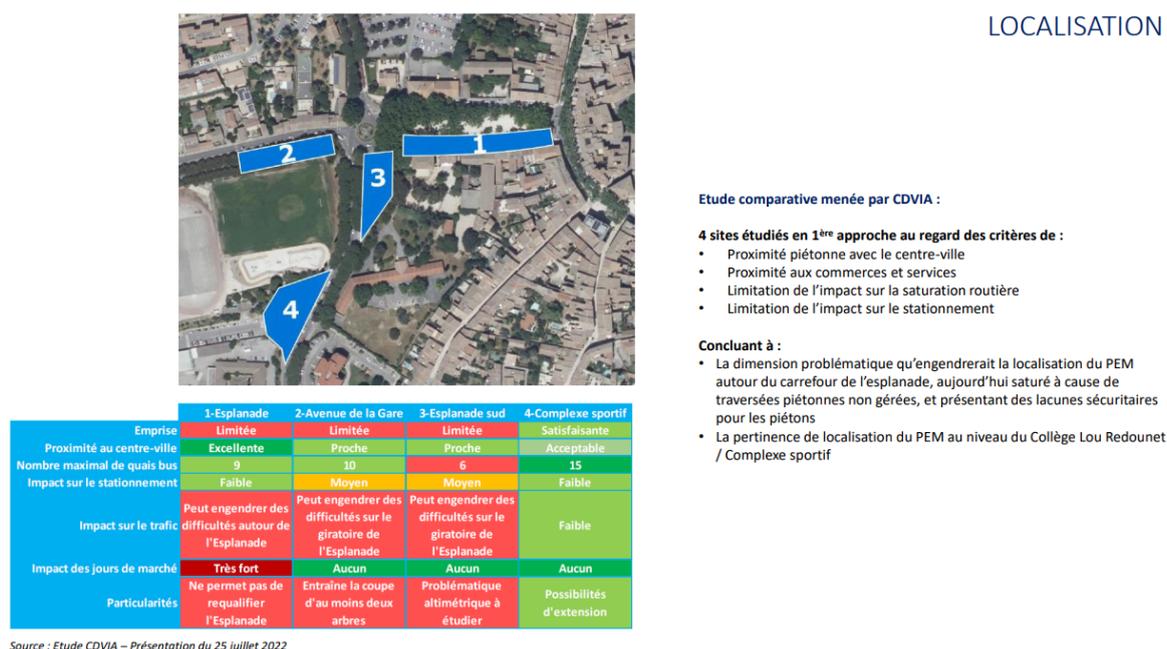


Parfois perçu comme difficile à mettre en place, notamment sur la sortie de l'autosolisme et du changement d'habitude, les réseaux de covoitages peuvent pourtant être facilités par certains leviers. Les entreprises et les bassins d'emplois peuvent par exemple faire office de cercle de covoiturage ultra-local. Sur le territoire, le centre hospitalier d'Uzès et le centre hospitalier du Mas Careiron comptent de 500 à 999 employés chacun. Une association des bassins d'emplois et des entreprises des territoires constitueraient donc un potentiel levier de développement des mobilités partagées.

Depuis la sortie du plan de déplacement, aucune de ces infrastructures n'a encore vu le jour. Ce n'est pas le manque de volonté, mais le manque d'ingénierie qui en est la cause, notamment les moyens humains. Après discussion lors de mon recrutement, son développement aurait d'ailleurs pu constituer l'objet de mon stage.

Au vu de la situation de saturation que rencontre Uzès dans les déplacements, une des volontés de la CCPU est d'établir un PEM. En 2022, une étude a justement été réalisée pour la préfiguration d'un tel aménagement. Il a été proposé son placement au niveau de l'esplanade, où la congestion y est très importante en raison de sa situation de carrefour, entre voitures et lignes de bus/cars du territoire (Lio, TAD, scolaire). Le projet a tout de suite été refusé par les élus du territoire qui ne concevaient pas la suppression d'une voie pour les voitures. D'autres solutions ont été proposées et seront étudiées lors de l'élaboration du plan de déplacement de la ville d'Uzès. Ce PEM ne verra pas le jour avant quelques années.

Figure 2.18 : Synthèse de l'étude de CDVIA sur la conception d'un PEM à Uzès, 2022



## De nouveaux acteurs, stratégie d'appui au développement de nouvelles mobilités : Autopartage et Transports solidaires

Le développement de mobilités durables ne peut pas seulement s'appuyer sur les compétences et ressources de la communauté de communes.

Comme nous l'avons vu avec le développement du vélo sur le territoire, le CSI-PMF<sup>13</sup> constitue un acteur important dans le développement de solutions alternatives à la voiture. Les centres sociaux sont définis comme des "équipements de proximité d'animation de la vie sociale qui reposent sur une dynamique de mobilisation des habitants et sur des interventions sociales" (Cnaf, 2012)

En partenariat avec le CSI-PMF, un projet d'autopartage est né sur le territoire. Il consiste à la mise à disposition de véhicules pour tous les usagers disposant d'un permis de conduire. Ayant pour objectif de renforcer l'équité territoriale, 2 premières stations ont été inaugurées au mois de mars 2025, dont l'une dans un quartier prioritaire. Avec un tarif abordable de 1.50 euros de l'heure pour les habitants du territoire, ce service se veut accessible pour tous. Un tarif réduit "minima sociaux" peut être appliqué et nécessite un rendez-vous avec le CSI-PMF. Le rôle de ce dernier est clef. Avec un investissement de 22.000 euros, il assume également l'abonnement Clem<sup>14</sup> d'autopartage. Le conseil départemental le finance à hauteur de 37.000 euros. Les résultats 3 mois après l'ouverture du service, 65 comptes Clem Mobility ont été ouverts, dont 5 à minima sociaux.

Afin de lutter contre l'isolement d'une partie de la population, le CSI-PMF organise également un service de transport solidaire sur le territoire. Il permet la prise en charge d'un transport, dans une limite de 100 km, pour les rendez-vous médicaux, administratifs et d'autres trajets en fonction de

<sup>13</sup> Centre social intercommunal Pierre Mendès France

<sup>14</sup> Clem Mobility est une entreprise privée qui propose une plateforme de mobilité partagée

situation exceptionnelle. Il nécessite une volonté et une solidarité citoyenne et donc de chauffeurs bénévoles. En 2024, 14 chauffeurs bénévoles ont permis la réalisation de 65 trajets.

Malgré une volonté de développer une mobilité durable, le territoire rencontre une difficulté majeure, caractéristique du monde rural. Le manque de moyens humains freinent le portage de projets. Ce déficit d'ingénierie pénalise lourdement leur mise en œuvre et retardera le développement d'un réseau de covoiturage sur le territoire et d'un PEM à Uzès, pourtant inscrit dans le plan global de déplacement. Ce frein nous montre que ces portages ne doivent pas reposer uniquement sur l'action de la collectivité. Des acteurs locaux, ici le CSI-PMF, montrent leur capacité à porter des initiatives concrètes et inclusives telles que l'autopartage ou le transport solidaire. Il est donc nécessaire d'établir des relations de confiance avec ces acteurs locaux.

## Conclusion

Face à un héritage de plus de 70 ans d'aménagements en faveur de la voiture et en défaveur des transports collectifs et des mobilités actives, les territoires ruraux sont aujourd'hui profondément dépendants de la voiture. Ce modèle, longtemps présenté comme symbole de liberté et de progrès, est aujourd'hui fort de conséquences néfastes sur l'environnement et les dynamiques de société : économiques et sociales.

A travers l'analyse d'initiatives et de stratégie d'acteurs, dont la communauté de communes du Pays d'Uzès largement évoquée dans le développement, nous avons pu constater que les territoires ne sont pas figés. Malgré des contraintes fortes, ils détiennent la capacité et les ressources leur permettant de réussir à mettre en place ces mobilités alternatives à la voiture pour un territoire plus viable. Progressivement, de nouvelles dynamiques se profilent. Le développement de la pratique du vélo, transport à la demande, covoiturages et autres initiatives associatives tentent de redessiner un territoire plus équitable et plus résilient face aux crises.

Rompre les chaînes d'une société "tout voiture" nécessite de créer des réseaux solides et cohérents de mobilités alternatives. A travers l'étude de cas, ce mémoire a permis d'observer les difficultés rencontrées par les territoires ruraux mais également d'en constater les stratégies mises en place par la collectivité. Les leviers existent, il suffit parfois d'apprendre de territoires voisins, de constater ce qu'il se fait ailleurs. Les contextes ruraux sont divers mais une grande partie des problématiques rencontrées sont communes.

Cependant, cette transition est trop lente. L'absence d'une stratégie nationale cohérente et réfléchie entre tous les échelons territoriaux manque. Cette transition ne se fera pas sans une vision partagée entre les collectivités locales, les pouvoirs publics, la société civile et les acteurs économiques.

Un changement de regard doit s'opérer, car la mobilité ne devrait pas être considérée comme un service mais comme un droit, participant à l'équité territoriale, principe fondamental de la république française. Pourtant, les territoires ruraux figurent comme les grands oubliés des politiques de mobilité. En 2025, lorsque le président et le gouvernement décident d'investir 109 milliards d'euros dans l'intelligence artificielle et 1,15 milliards d'euros dans l'enveloppe du Fonds vert, ils choisissent d'investir dans un futur incertain, plutôt que de mettre les moyens nécessaires en réponse à une crise globale. La complexité des dynamiques de mobilités et notamment des problématiques qu'elles soulèvent, appellent à des solutions d'actions concrètes. Elles ne résident pas nécessairement dans les technologies à venir, mais bien souvent dans des outils et leviers déjà existants. La transition mobilitaire ne doit pas attendre l'innovation de demain, elle doit commencer dès aujourd'hui.

## Bilan d'évolution des compétences

Les différentes missions confiées et la rencontre de nombreux acteurs du territoire m'ont permis d'améliorer mes compétences, mes savoir-faire et mes connaissances.

La diversité des situations et des profils rencontrés ont nécessité un travail d'adaptation très important selon les interlocuteurs. Cette stimulation constante a renforcé mes qualités relationnelles, de médiation et de négociation. Les nombreuses réunions auxquelles j'ai pu assister et organiser m'ont permis de comprendre l'importance de ces moments d'échanges et de leur préparation en amont. Adapter son discours face aux interlocuteurs fut également un réel exercice de médiation et de négociation, renforçant l'idée que le choix des mots est d'une importance cruciale dans les propositions de projets et autres.

La pluralité des missions confiées a nécessité une organisation rigoureuse, me permettant de développer de réelles capacités dans l'exercice de hiérarchisation et de priorisation des tâches.

La confiance qui m'a été accordée par tout mon service m'a permis un travail autonome et d'acquérir un réel sens des responsabilités. Ici, je parle notamment de mon autonomie face aux réunions avec les maires, élus du territoire et entreprises dans la gestion et la mise en place des arrêts de TAD.

Par les nombreux supports cartographiques réalisés, ma maîtrise du logiciel Qgis n'a jamais été aussi importante, me permettant de beaucoup mieux faire ressortir mes pensées à travers une carte.

De par les nombreux écrits rédigés j'ai pu améliorer mes capacités rédactionnelles, que ce soit des écrits juridiques (conventions), de communication (Article) ou de synthèse (compte rendu de réunion).

J'ai également beaucoup appris sur des sujets plus techniques. La modification et la lecture de plans m'ont permis d'apprendre de nombreux aspects opérationnels et réglementaires, notamment sur la voirie.

Plus largement, j'ai pu prendre un certain recul et comprendre les relations d'un système d'acteurs complexe, surtout lorsque l'on parle de mobilités, compétences grandement partagées en France.

Bien évidemment la maîtrise totale de compétences n'existe pas, l'objectif de ce court écrit était de montrer l'enrichissement de 4 mois passés au sein d'un service qui accompagne ses équipes à la montée de compétences.

La réalisation de ce stage n'a fait que renforcer mon intérêt porté à la compréhension des dynamiques de mobilités sur les territoires.

# Table des figures

## Première partie

Figure 1.1 : Parts modales des modes de transport de voyageurs entre 1960 et 2017 en France, Aurélien Bigo, 2022.....	7
Figure 1.2 : Carte des 55 projets routiers contestés en France, Reporterre, 2022.....	9
Figure 1.3 : Evolution des émissions de CO2 du transport intérieur de voyageurs de 1960 à 2017, Aurélien Bigo, 2023.....	10
Figure 1.4 : Répartition des distances parcourues par classe de distance et selon la densité de commune de résidence (en %), SDES-Insee, enquête de mobilité des personnes 2018-2019.....	11
Figure 1.5 : Part de la population à plus de 10 min à pied d'un arrêt de transport en commun, UFC-Que choisir, 2024.....	12
Figure 1.6 : Carte de la prise de compétence AOM au 1er avril 2022, Cerema.....	15
Figure 1.7 : Principaux types d'organisation des TAD, Castex, 2016.....	18
Figure 1.8 : Valeurs limites de pentes en fonction de la hauteur du dénivelé à franchir, suivant le niveau de confort recherché par le cycliste, note de recommandations techniques du Cerema,.....	20

## Deuxième partie

Figure 2.1 : Carte de situation de la communauté de communes pays d'Uzès et des EPCI du Gard, Mensat, 2025.....	25
Figure 2.2 : Carte du relief de la CCPU, Mensat, 2025.....	26
Figure 2.3 : Carte d'analyse de la répartition de la population sur le territoire de la CCPU, Mensat, 2025.....	27
Figure 2.4 : Graphiques de l'évolution du prix des appartements sur le territoire de la CCPU entre 2010 et 2024, Dynmark-Cerema.....	28
Figure 2.5 : Part des résidences secondaires (en %), 2021, Insee.....	29
Figure 2.6 : Cartographie de la structuration routière du territoire et de la fréquentation motorisés sur certains axes, Mensat, 2025.....	30
Figure 2.7 : Cartographie de la desserte du réseau LIO sur le territoire, Mensat, 2025.....	32

Figure 2.8 : Cartographie des principaux aménagements cyclables du territoire, Mensat, 2025.....	33
Figure 2.9 : Cartographie du plan des aménagements cyclables prévus sur le territoire de la CCPU, Mensat, 2025.....	37
Figure 2.10 : Schéma simplifié d'un extrait de la piste cyclable Uzès/Arpaillargues, phase 1, Mensat, 2025.....	40
Figure 2.11 : Carte du maillage vélo de la CC Erdre Gesvres et tracé de l'itinéraire Source-Sur-Erdre et Casson, extrait du site de la CC erdre gesvres.....	40
Figure 2.12 : Planche du maillage des itinéraires proposés aux élus, réalisée dans le cadre du stage, Mensat, CCPU, 2025.....	43
Figure 2.13 : Cartographie du réseau de transport à la demande du territoire, Mensat, CCPU, 2025...44	44
Figure 2.14 : Cartographie du TAD et de la fréquentation par arrêt, Mensat, 2025.....	46
Figure 2.15 : Taux de déclenchement des lignes de TAD de la CCPU d'Octobre 2023 à décembre 2024, Coop Voyageurs.....	47
Figure 2.16 : Cartographie de la superpositions des réseaux de transports sur le territoire, Mensat, 2025.....	49
Figure 2.17 : Carte des lignes de covoiturage proposées par le bureau d'étude Cdiva dans le plan de déplacements, 2022.....	52
Figure 2.18 : Synthèse de l'étude de CDVIA sur la conception d'un PEM à Uzès, 2022.....	53

## Table des tableaux

Tableau 1 : Atouts et menaces pour les principaux acteurs face au choix du transfert de la compétence mobilité, Cyprien, Pasquesoone, Pitaval, 2024.....	16
Tableau 2 : Synthèse des principales compétences mobilités locales, Flipo, Ortar, 2022.....	17
Tableau 3 : Typologie de la voie cyclable par les tronçons de la piste cyclable Arpaillargues/Uzès, Mensat, 2025.....	39

## Table des des illustrations

Illustration 1 : Photo prise au niveau du rond point débouchant de l'esplanade principale. L'espace piéton est représenté par le cercle rouge, Mensat, 2025.....	33
Illustration 2 : Photographie de l'entrée d'une portion cyclable avec partage de la voirie entre engins agricoles et modes actifs, CC erdre gesvres.....	41

## Annexes

***Annexe 1 : Affiche de communication sur l'évènement organisé par le CSIPMF (centre socioculturel intercommunal Pierre Mendès France et la CCPU, CSI-PMF, 05/2025***

**BALADE EN FAMILLE**  
LA PISTE CYCLABLE S'OUVRE A VOUS

**SAMEDI 17 MAI à 14 h**

**UZES / ST QUENTIN OU VICE VERSA**

**CHALLENGE 10 JOURS SANS ÉCRAN**  
Enfants scolarisés en primaire ou maternelle dans une école de l'Uzège, venez gagner des points pour votre école.

**VENEZ A PIED, A VELO, EN TROTINETTE PARCOURS ANIMES**

**Départ : Collège Trintignant à Uzès  
ou Chemin de la Carrièresasse à St Quentin**

**Tims**  
Pour une mobilité durable et inclusive

**Citer** **Mob** **RARE** **Energie Région Occitanie** **TEF**

**CSI PMF** **PAYS D'UZÈS**

## Annexe 2 : Affiche "Chasse au patrimoine", Castaings, Mensat, 2025

### Chasse au Patrimoine

Itinéraire cyclable entre Uzès et Saint-Quentin-la-Poterie

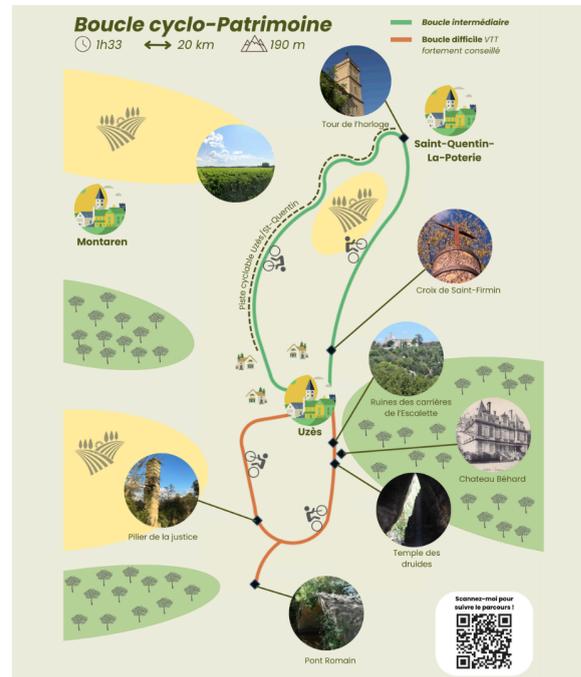


Dans le cadre des Journées européennes du Patrimoine et de la Semaine européenne de la mobilité, le CSI de Saint-Quentin-la-Poterie et ses partenaires vous proposent une boucle cyclo pour **découvrir les richesses patrimoniales méconnues du territoire de l'Uzège**. Cet itinéraire cyclable, en boucle, a été préparé par la CCPU et la Maison du Patrimoine.

Réalisez cette balade culturelle et champêtre en autonomie, grâce à la carte ci-jointe et l'**itinéraire consultable sur Géovelo**. Vous pouvez y accéder via le **QR code** ci-contre ou en rentrant sur votre moteur de recherche le **lien** suivant : <https://geovelo.app/fr/rides/8191/>

Attention, du fait de la répartition des points d'intérêt patrimoniaux, un passage demande de la vigilance (cf. Carte) :

- La traversée de la Route de Nîmes (D979)
- La traversée de la Route de Saint-Amrboix (D979)



## Les points d'intérêt patrimoniaux



### LE PILIER DE LA JUSTICE

#### Chemin de la justice

Ce pilier est tout ce qui reste de la potence du moyen Age. La potence permettait d'exposer le corps des personnes exécutées, loin de la ville mais sur un lieu de passage fréquenté... L'histoire du moyen-âge chrétien est parfois bien sombre, y compris à Uzès...



### LE PONT VIEUX DES SEYNES OU PONT ROMAIN

Au sud de la ville, sur la route de Nîmes. Il est connu sous le nom de Pont Romain mais il est en réalité médiéval, peut-être bâti à l'emplacement d'un ancien pont romain. Constitué d'une seule arche de grande portée, il permettait de traverser la rivière des Seynes pour rejoindre Nîmes via le pont Saint Nicolas

### LE CHÂTEAU BERARD

Privé - accès non autorisé Construit au 19e siècle, par un directeur de l'usine Zan. Construction composite mélangeant brique rouge, fenêtres à meneaux, décor en bossage des fenêtres, pilastres aux angles, toit d'ardoise et œils de bœuf... Une architecture pas du tout typique du sud de la France



### LE « TEMPLE DES DRUIDES »

Le nom donné à cette anfractuosité aménagée par l'homme est un pur « fake » historique, fruit de l'imaginaire romantique du 19e siècle. Malgré la présence réelle de quelques aménagements (une fenêtre, des anneaux en pierre) les fouilles anciennes n'ont livré aucun objet celtique : ni temple, ni druide ! Cependant avec ce nom, la magie opère toujours dans l'imagination du promeneur...



### LES CARRIERES DE L'ESCALETTE



#### Point de vue sur la cathédrale

Les carrières de pierre sont nombreuses autour d'Uzès. Les rebords du plateau furent systématiquement

exploités ici la molasse calcaire du Miocène (-23 à -5 millions d'années), d'excellente qualité, fut extraite peut être depuis l'époque gallo-romaine. Elle a pu servir aux différentes constructions et monuments de la ville.

### LA TOUR DE L'HORLOGE



La tour de l'horloge est bâtie en pierre de taille en 1770 mais sa base date du XIe siècle. Quelques années plus tard, le haut de l'édifice chancelant menaçait de ruine. Les habitants des maisons attenantes ont dû quitter leur logis en 1864 et la partie supérieure de l'édifice démolie en 1865, fut reconstruite en 1867. Au XVIIIe siècle, la municipalité tenait ses séances au premier étage.

Elle fut démolie, puis reconstruite en 1867. Du 3ème étage, profitez d'une vue imprenable.

### LA CROIX DE LA PERRINE OU DE SAINT FIRMIN



La croix de Saint-Firmin se trouve toujours à l'emplacement de l'église Saint-Baudile bâtie par l'évêque Saint Firmin vers l'an 550, l'une des premières églises d'Uzès (détruite en 1621). A sa mort, Saint Firmin est inhumé dans l'église qui prit alors son nom. La colonne en marbre rouge qui porte la croix a peut-être été érigée par Saint Firmin lui-même, comme le mentionne le récit de sa vie rédigé au IIe siècle

# Partageons la route en toute sécurité !

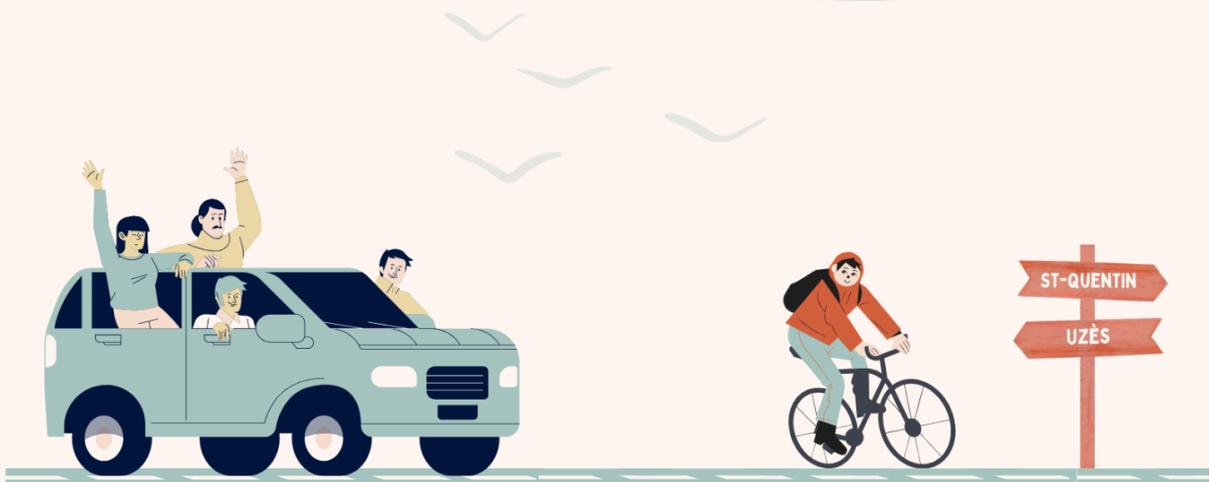
Que vous soyez cyclistes, piétons ou automobilistes, cet article peut vous aider à mieux comprendre le partage de la voirie



Mieux comprendre les nouveaux aménagements et panneaux, p1

Les bonnes pratiques à vélo, p3

Les conseils de la Fédération Française de Vélo  
pour se remettre à vélo, p4



Vous pouvez désormais circuler en toute sécurité sur les aménagements cyclables entre Saint-Quentin-la-Poterie et Uzès. Soit 3.5 km de liaison cyclable entre le centre de Saint-Quentin et le collège Jean-Louis Trintignant d'Uzès. Cet aménagement a été financé par l'Etat, le département, la CCPU et les communes de Saint-Quentin-la-Poterie et d'Uzès.

Pour aboutir à ce partage de la voirie entre différents modes de transport en toute sécurité, de nouveaux aménagements et signalétiques sont apparus. Vous n'avez peut-être pas encore en tête leur signification. Si vous vous sentez concerné, la lecture de cet article vous permettra de les prendre en main.

Chaussidou st-Quentin



Voie verte St-Quentin



## La "chaussidou" : un dispositif innovant

La chaussée à voie centrale banalisée (CVCB) est un aménagement où la voie centrale est partagée entre différents types de véhicules motorisés. Les vélos circulent dans le sens de circulation sur les bandes d'accotement revêtues.



- Dans le cas où deux voitures se font front sans cyclistes, elles doivent se rabattre sur les bandes d'accotements pour se croiser en toute sécurité. (voir cas n°1 ci-dessous)
- Dans le cas où deux voitures se croisent avec la présence d'un ou plusieurs cyclistes, les voitures doivent se placer derrière le(s) cycliste(s) le temps du croisement. Une fois la voie centrale libre (sans véhicule en provenance du sens opposé), elle peut s'y replacer pour doubler en toute sécurité le cycliste. (voir cas n°2 ci-dessous)

**Les cyclistes et piétons ont donc la priorité sur les bandes d'accotements revêtus.** Les véhicules motorisés doivent attendre systématiquement que la voie centrale soit libre pour engager tout doublement. Ce dispositif est permis car la vitesse et la fréquentation sont limitées.

### ILLUSTRATION DES CAS

#### Cas n°1 : deux voitures se croisent sans cycliste



Si aucun cycliste, se rabattre sur l'accotement pour se croiser



## Cas n°2 : deux voitures se croisent avec cycliste(s)



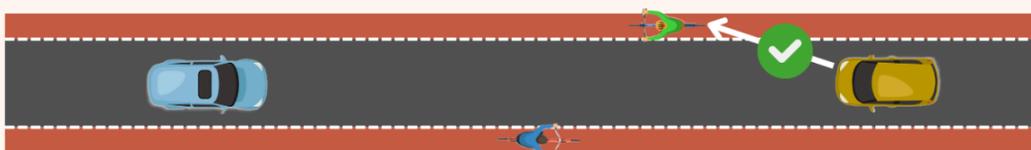
Si présence de cycliste, se positionner derrière les cyclistes pour le croisement



### Point de vigilance



Les véhicules motorisés doivent attendre systématiquement que la voie centrale soit libre pour engager tout doublement.



## La rue cyclable ou vélorue



La rue cyclable est spécialement dédiée aux vélos, avec des marquages au sol et parfois une séparation physique de la chaussée. Elle permet aux cyclistes de circuler en toute sécurité, à l'écart des véhicules motorisés.

La vélorue est une voie destinée à accueillir principalement les cyclistes. Dans un second temps les véhicules motorisés peuvent également emprunter cette rue (pour une desserte locale par exemple), sous condition de laisser la priorité totale aux vélos.



## La voie verte : un espace réservé



Les voies vertes sont des itinéraires réservés aux cyclistes et aux piétons, souvent en milieu naturel. Elles offrent un trajet sécurisé et agréable, loin de la circulation, et sont idéales pour les loisirs ou les trajets domicile-travail.

La voiture y est interdite sauf cas exceptionnel.

## L'impasse sauf piéton/vélo



Ce panneau signale que la rue est une impasse exclusivement pour les véhicules motorisés. Cependant, les cyclistes et les piétons peuvent accéder par la suite à une voie réservée pour les déplacements doux : une voie verte par exemple.

## D'autres panneaux que vous pourriez croiser :



### Attention vélo

Forte prudence demandée en raison d'une traversée fréquente de cyclistes sur la voirie. Ce panneau est particulièrement utilisé sur les intersections départementales/voies vertes.



### Zone de partage

Zone de partage et de rencontre sur la voirie entre piétons, cyclistes et automobilistes. Ne pas dépasser 20km/h. Ce panneau est régulièrement utilisé dans les centres urbains.



### Double sens cyclable

Rue à double sens cyclable. Les voitures peuvent circuler uniquement dans un sens. Aujourd'hui, ces panneaux sont obligatoires dans les rues à sens unique limité à 30 km/h.



## Les bonnes pratiques à vélo

Pour rouler en toute sécurité, il est plus sûr de porter un casque, d'être visible avec des équipements réfléchissants par exemple. Pour une meilleure anticipation, il est nécessaire de signaler ses changements de direction. Il est également important de respecter les règles de circulation et de ne pas rouler à plusieurs de front sur les voies partagées.



## Le vélo : un atout sport / santé



Les conseils de la FFV pour s'y remettre :



**Débuter en douceur** : Fixez-vous des objectifs raisonnables, roulez régulièrement et augmentez progressivement la durée ou la distance.

**Préparer votre sortie** : Choisissez un parcours adapté à vos capacités, prévoyez les pauses et la durée totale.

**Bien s'équiper** : Portez des vêtements clairs, adaptés au vélo et à la météo. Prévoyez de l'eau et une petite collation (type barre énergétique).

"Vous pouvez vous rendre sur [veloenfrance.fr](http://veloenfrance.fr) pour trouver un itinéraire adapté à votre niveau de pratique, pour découvrir les curiosités touristiques, trouver les bonnes adresses et profitez de conseils techniques."

**En selle !**

Suivez toute l'actualité mobilité sur <https://mobilite.ccpaysduzes.fr/>

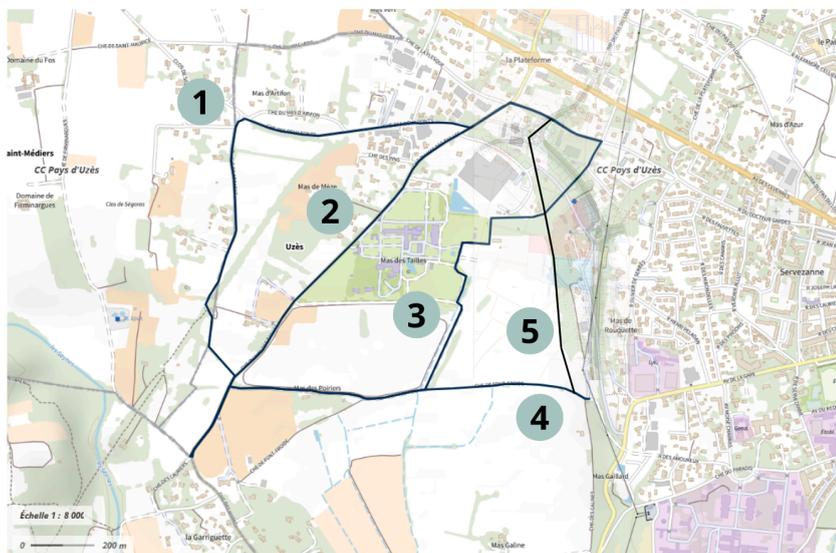


***Annexe 4 : Analyse comparative des itinéraires de la piste cyclable  
Uzès-Arpaillargues, Mensat, CCPU, 2025***

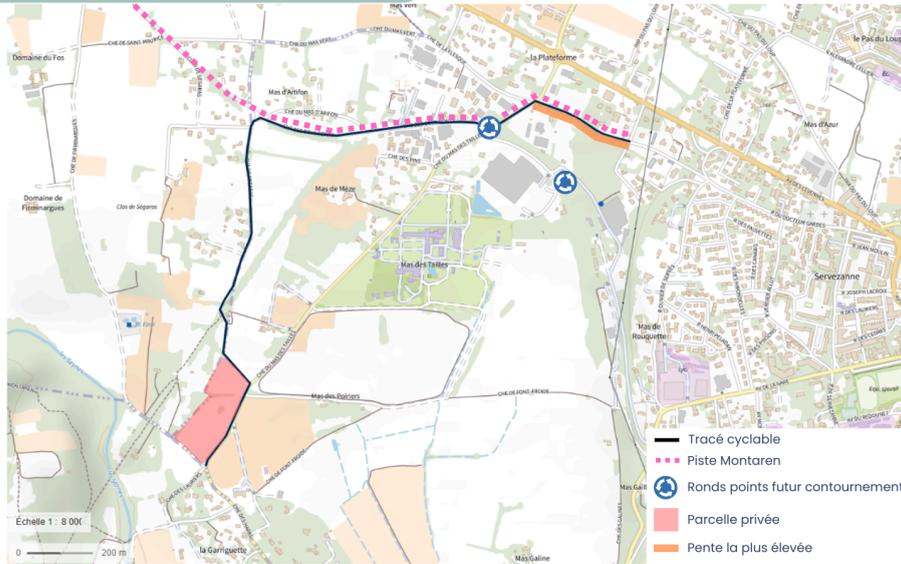


## Piste cyclable Uzès - Arpaillargues

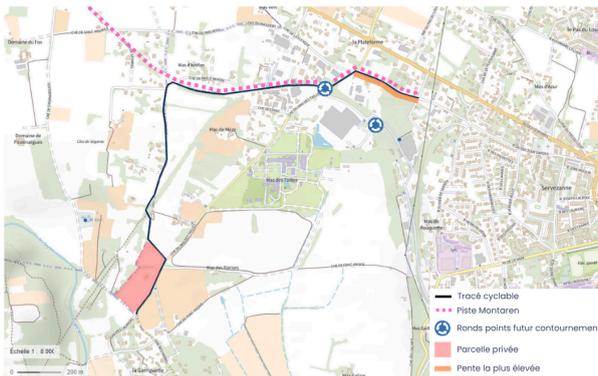
Analyse comparative des itinéraires cyclables et  
topographie du terrain (altitude, dénivelé)



## Version n°1 Arrière Roseraie



## Version n°1 Arrière Roseraie



### Avantages

- Majorité d'infrastructure déjà existante (enrobé)
- Rejoint le tracé de la piste Montaren Serviers

### ⚠ Points de vigilances

- Raccordement sur 1er rond point RD non pris en compte par le département.

### Inconvénients

- La plus longue, mais une faible différence, 300 à 500m de plus que les autres itinéraires possibles
- Foncier privé (en cours de négociation)

### PROFIL ALTIMÉTRIQUE



⊙ Anomalie non représentative à ne pas prendre en compte (fossé, ruisseau, etc...)

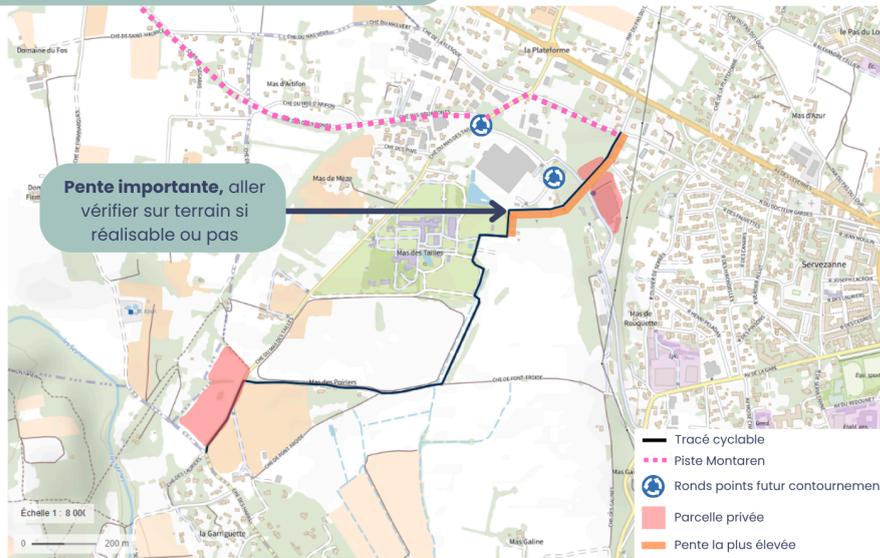
■ Pente la plus élevée = environ 3-4% sur 300m

Niveau de confort de la pente la plus élevée: **faible**

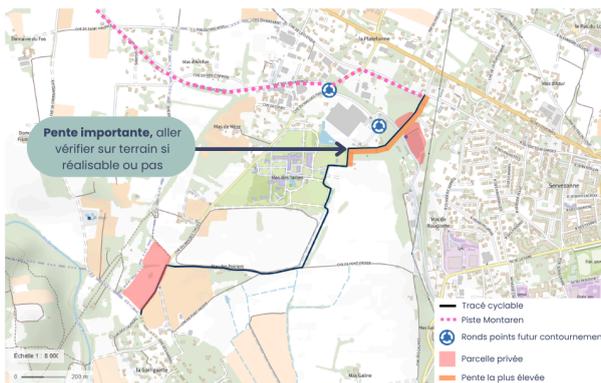
Détail du profil altimétrique de la portion orange : Partie où la pente est la plus conséquente



## Version n°2 Hara Mas de Meze



## Version n°2 Hara Mas de Meze



### Avantages

- Connexion sur contournement 2nd rond point



### Points de vigilances

- Traversée mas poirier
- Traiter raccordement cd30

### Inconvénients

- 2 Fonciers privés (dont 1 en cours de négociation)

### PROFIL ALTIMÉTRIQUE



Distance totale : 2 015 m  
 Dénivelé positif : 39,73 m  
 Dénivelé négatif : -16,36 m  
 Pente moyenne : 5 %

○ Anomalie non représentative à ne pas prendre en compte (fossé, ruisseau, etc...)

— Pente la plus élevée = environ 8-9% sur 537m

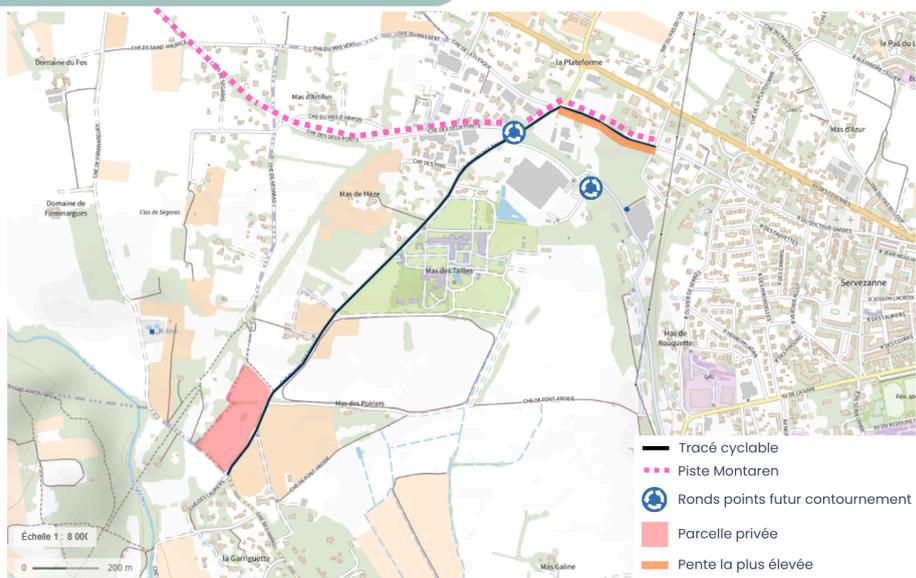
Niveau de confort de la pente la plus élevée: très faible

Détail du profil altimétrique de la portion orange : Partie où la pente est la plus conséquente



Distance totale : 327 m  
 Dénivelé positif : 23,18 m  
 Dénivelé négatif : -7,23 m  
 Pente moyenne : 9 %  
 Pente forte pente : 269 %

## Version n°3 RD 407



## Version n°3 RD 407



### Avantages

- Le plus court (hors version 4)
- Raccordement sur contournement +
- Raccordement sur rsx nord ouest st Quentin
- Possibilité de bénéficier de l'existant

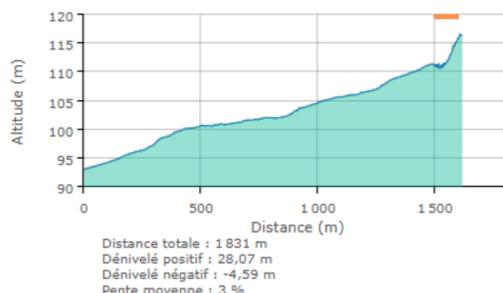
### ⚠ Points de vigilances

- Visibilité virage chemin des pins ET Roseraie
- Traiter raccordement cd30
- Bien étudier le type de réseau à mettre en place (bidirectionnelle OU unidirectionnelle, chaussidou)

### Inconvénients

- Parcelle privée (en cours de négociation)
- Attendre baisse Niveau de fréquentation Rd 407 + Reduction vitesse 70 km- 50 km

### PROFIL ALTIMÉTRIQUE



⊙ Anomalie non représentative à ne pas prendre en compte (fossé, ruisseau, etc...)

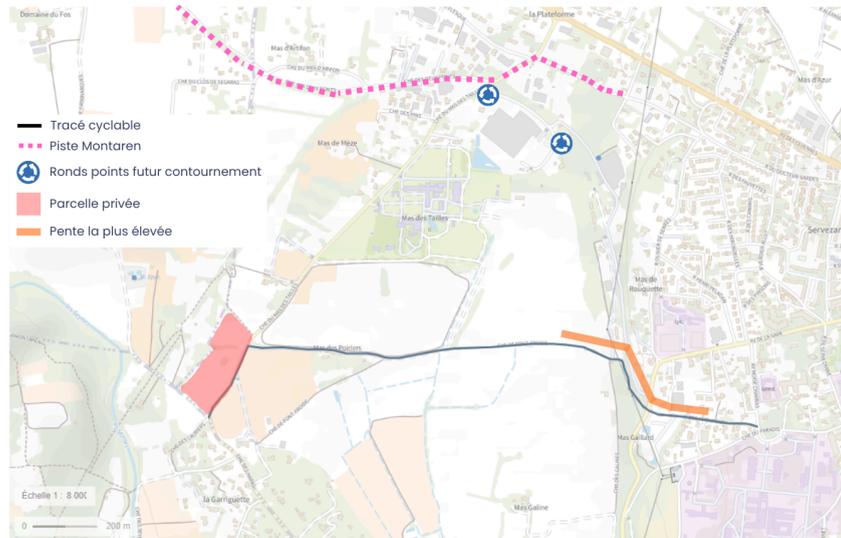
— Pente la plus élevée = environ 3-4% sur 300m

Niveau de confort de la pente la plus élevée: faible

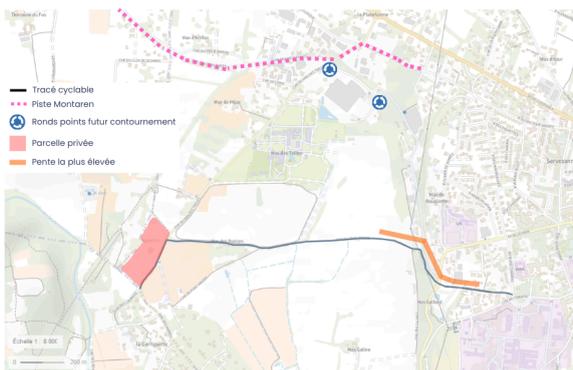
Détail du profil altimétrique de la portion orange : Partie où la pente est la plus conséquente



## Version n°4 Mas Poirier



## Version n°4 Mas Poirier



### Avantages

- Desserte du collège possible par Av. Moïse Charas.

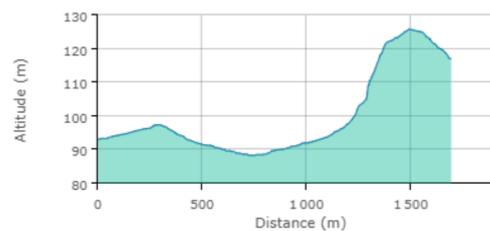
### ⚠ Points de vigilances

- Poursuivre les aménagements par chemin des amoureux (100m)
- Il faut que la mairie prennent en compte les aménagements cyclable a la réfection de servezane (prevu?)

### Inconvénients

- Une parcelle privée (en cours de négociation)
- Rd à traverser en montée (dangereux)
- Pas possible de récupérer la RD pour desservir centre-ville

### PROFIL ALTIMÉTRIQUE



Distance totale : 1937 m

Dénivelé positif : 42,73 m

Dénivelé négatif : -18,75 m

Pente moyenne : 5 %

○ Anomalie non représentative à ne pas prendre en compte (fossé, ruisseau, etc...)

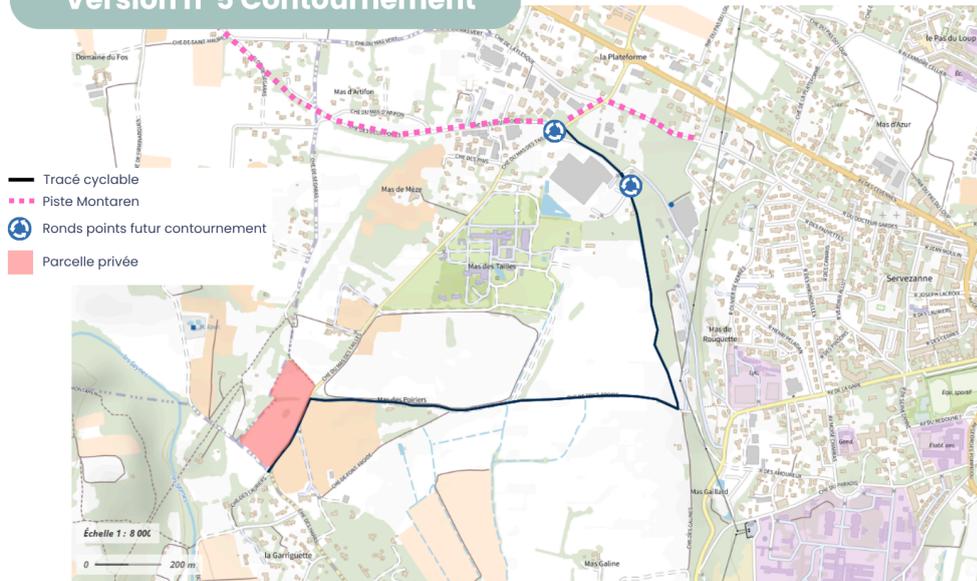
— Pente la plus élevée = environ 9% sur 480m

Niveau de confort de la pente la plus élevée: **faible**

Détail du profil altimétrique de la portion orange : Partie où la pente est la plus conséquente

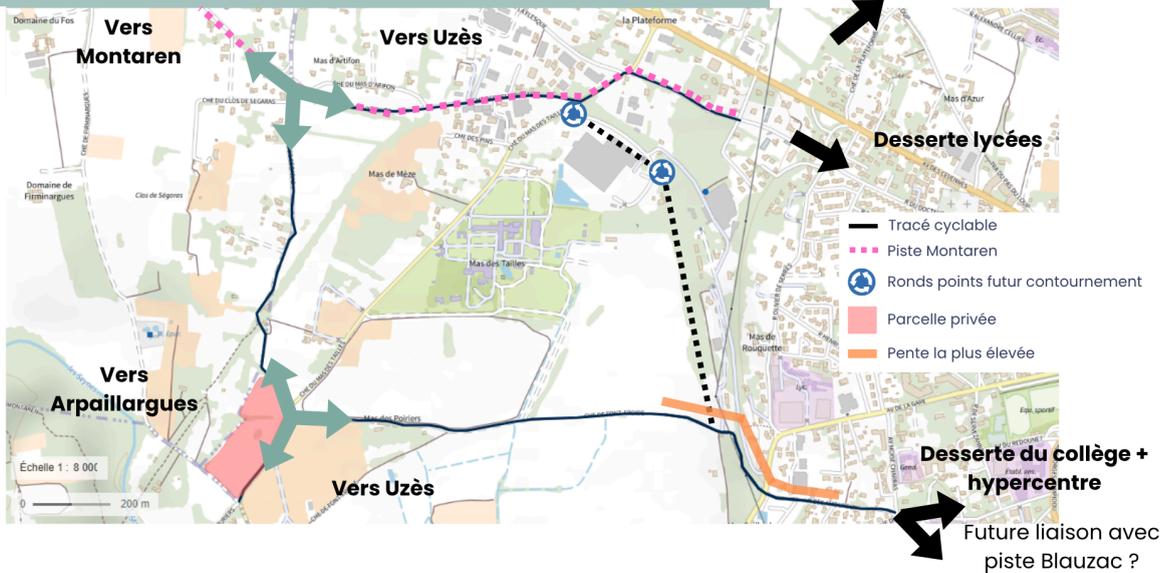


## Version n°5 Contournement



## Deux itinéraires complémentaires

- Un maillage intelligent, intégré aux futurs aménagements cyclables
- Une trajectoire en adéquation avec le plan des déplacements



***Annexe 5 : Chiffre de fréquentation du transport à la demande par commune, COOP-Voyageurs, 2025***

LIGNE	(Tous)
Étiquettes de lignes	Nombre de Nom & Prénom
<b>AIGALIERS</b>	<b>1</b>
Village	1
<b>ARPAILLARGUES</b>	<b>3</b>
Café de L'univers	3
<b>BLAUZAC</b>	<b>224</b>
Chemin Aubarne	1
Rue de la Chicane	29
Rue Neuve	194
<b>BOURDIC</b>	<b>64</b>
Cave	34
Place des Ecoles	30
<b>CASTILLON DU GARD</b>	<b>4</b>
Mairie	4
<b>FLAUX</b>	<b>59</b>
Les Auvis	30
Mairie	29
<b>FONS SUR LUSSAN</b>	<b>43</b>
Fontaine	43
<b>FONTARECHES</b>	<b>1</b>
Mairie	1
<b>GARRIGUES STE EULALIE</b>	<b>4</b>
Egalité	3
Garrigues	1
<b>LA CAPELLE MASMOLENE</b>	<b>19</b>
Eglise	2
La Capelle	17
<b>LUSSAN</b>	<b>7</b>
Abribus	2
Malataverne	4
Mas Neuf	1
<b>MONTAREN</b>	<b>2</b>
Intermarché	2
<b>MOUSSAC</b>	<b>21</b>
Cave	21
<b>POUGNADRESSE</b>	<b>18</b>
Ancienne Ecole	18
<b>SAGRIES</b>	<b>9</b>
Abribus	8
Rue de la Chicane	1
<b>SAINT SIFFRET</b>	<b>2</b>
Ecole	2
<b>SANILHAC</b>	<b>52</b>
Abribus	52
<b>ST LAURENT LA V</b>	<b>1</b>
Abribus	1
<b>ST MAXIMIN</b>	<b>28</b>
Ecole	28
<b>ST QUENTIN</b>	<b>9</b>
Place du marché	9
<b>ST SIFFRET</b>	<b>147</b>
Carrefour D4	5
Ecole	139
Mairie	3
<b>VALLERARGUES</b>	<b>29</b>
Abribus	29
<b>VENDRAS</b>	<b>7</b>
Abribus	6
Bouquet	1
<b>Total général</b>	<b>754</b>

# Bibliographie

Autorité de régulation des transports, 2020, communiqué de presse, premiers indicateurs du marché du transport ferroviaire, <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2020/07/cp-lautorite-de-regulation-des-transport-publie-les-premiers-indicateurs-du-marche-du-transport-ferroviaire-en-2019.pdf>, consulté en 06/2025

Autorité de régulation des transports, Etat des lieux des mobilités courtes et longue distance (volume 2) : évolution des mobilités depuis 2008 et pendant la crise sanitaire au regard de leur impact environnemental, <https://www.autorite-transport.fr/wp-content/uploads/2022/12/rapport-multimodal-2022-pdf-final-2.pdf>, consulté en 05/2025

BALDASSERONI Louis, FAUGIER Etienne, PELGRIMS Claire, 2022, Histoire des transports et des mobilités en France, XIXème - XXIème siècle, Armand Colin, 240p, Collection U

BEAUCHAMPS Margot, 2009, l'accessibilité numérique, *les cahiers du numérique*, 1 Vol 5, pp 101-108

BEAUCIRE Francis, DESJARDINS Xavier, 2014, Mobilité. Motilité, accessibilité, CITEGO, [https://www.citego.org/bdf\\_fiche-document-128\\_fr.html](https://www.citego.org/bdf_fiche-document-128_fr.html),

BIGO Aurélien, 2020, Les transports face au défi de la transition énergétique. Explorations entre passé et avenir technologie et sobriété, accélération et ralentissement, Thèse de doctorat de l'institut Polytechnique de Paris, <https://theses.hal.science/tel-03082127>, consulté en 05/2025

CASTEX Elodie, 2016, Le développement du transport à la demande en France : la pérennité du TAD à l'épreuve des réformes territoriales, *Temps et réseaux, FLUX*, pp. 43-57

CARRIOU Lucie, CEREMA, 2024, L'impact de la crise sanitaire de la Covid-19 sur la mobilité des biens et des personnes, [https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/600982/l-impact-de-la-crise-sanitaire-de-la-covid-19-sur-la-mobilite-des-biens-et-des-personnes?\\_lg=fr-FR](https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/600982/l-impact-de-la-crise-sanitaire-de-la-covid-19-sur-la-mobilite-des-biens-et-des-personnes?_lg=fr-FR), consulté en 04/2025

Communauté de communes Erdre-Gesvres, Aménagements cyclables, se déplacer en sécurité, <https://www.cceg.fr/au-quotidien/faciliter-et-simplifier-vos-deplacements/vos-deplacements-a-velo-sur-erdre-gesvres-et-ses-environs/amenagements-cyclables-se-deplacer-en-securite>, consulté en 06/2025

CEREMA, 2022, Prise de la compétence d'organisation des mobilités par les communautés de communes au 01 avril 2022, <https://www.cerema.fr/fr/actualites/prise-competence-organisation-mobilites-communautes-communes>, consulté en 05/2025

CEREMA, 2022, La boîte à outil mobilité en zones peu denses, [https://doc.cerema.fr/Default/search.aspx?SC=DEFAULT&QUERY=Parent\\_id\\_exact%3a596033&QUERY\\_LABEL=Portal%7cSourceLinkLabel\\_FICHECEREMA#/Search/\(query:\(InitialSearch:!:t,Page](https://doc.cerema.fr/Default/search.aspx?SC=DEFAULT&QUERY=Parent_id_exact%3a596033&QUERY_LABEL=Portal%7cSourceLinkLabel_FICHECEREMA#/Search/(query:(InitialSearch:!:t,Page)

[:0,PageRange:3,QueryString:'Parent\\_id\\_exact:596033',ResultSize:-1,ScenarioCode:DEFAULT,SearchContext:0,SearchLabel:Portal%7CSourceLinkLabel\\_FICHECEREMA\)\), consulté en 04/2025](#)

CEREMA, Note de recommandations techniques du CEREMA, Annexe 3, [https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Annexe%203\\_Recommandations%20techniques%20du%20CEREMA.pdf](https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/documents/Annexe%203_Recommandations%20techniques%20du%20CEREMA.pdf), consulté en 04/2025

CITEPA, 2024, Rapport Desten sur les émissions de GAS et de polluants atmosphériques en France 1990-2023

CYPRIEN Richer, PASQUESOONE Martin, PITAVAL Nathalie, 2024, Des autorités organisatrices de la mobilité dans les zones peu denses. Quels effets de la loi d'Orientation des Mobilités dans la Région Hauts-de-France ?, <https://shs.hal.science/halshs-04379338v1/document>, consulté en 06/2025

DEVAUX Sonia, CHAMARD-TEIRLINCK Daphné, MERCKAER Jean, 2024, Rapport du Secours catholique, Territoires ruraux : En panne de mobilité, <https://www.secours-catholique.org/sites/default/files/01-Images-actualites/2024-MOBILITE%20URALE-22%20avril%2024.pdf>, consulté le 05/2025

Fondation Petits frères des pauvres, 2021 Rapport n°6, Baromètre solitude et isolement, <https://fondation.petitsfreresdespauvres.fr/documents/46#:~:text=Les%20r%C3%A9sultats%20du%20barom%C3%A8tre%202021,soit%20une%20hausse%20de%2077%20%25>, consulté en 05/2025

FOSSE Julien, SALESSE Camille, VIENNOT Mathilde, 2022, La note d'analyse de France stratégie, Inégalités environnementales et sociales se superposent-elles ? *L'analyse de France stratégie*, 2022/7 n°112, pp 1-16

FUB, Développer le vélo en milieu rural c'est possible ?, présentation du réseau et Marche de la FUB, [https://www.ess-france.org/system/files/inline-files/20241210\\_Webinaire%20ESS%20France%20FUB\\_V%26T.pdf](https://www.ess-france.org/system/files/inline-files/20241210_Webinaire%20ESS%20France%20FUB_V%26T.pdf), consulté en 05/2025

GALLEZ Caroline, 2018, La dépendance automobile. Symptômes, analyses, diagnostic traitement de Gabriel Dupuy (1999), *FLUX*, pp. 111-114

Géovélo, 2024, Carte participative de référencement du réseau cyclable Français, <https://geovelo.app/fr/route/?bike-type=own&c=1.500550%2C47.008249&e-bike=false&z=5.11>, consulté en 05/2025

HAGENLOCHER Chiara, 2023, A69 : Les 4 arguments scientifiques contre le projet d'autoroute, *Natura Sciences*

KAUFMANN Vincent, 2013, La mobilité comme dimension des inégalités sociales, 11e rencontre de l'Adeus - Cycle évolution sociétale 3/3, ADEUS, <https://www.adeus.org/publications/synthese-de-la-11e-rencontre-cycle-evolution-societale-3-3/>, consulté en 06/2025

LEBEAU Gwenael, 2024, Réactiver les mobilités en milieu rural : l'émergence de nouveaux acteurs "ressources" pour engager des politiques cyclables globales, *revue POUR*, p 399 à 412

LE BRETON David, 2020, En roue libre, Terre urbaine, 213p, L'esprit des livres

LENORMAND Anne, 2024, Mobilité : la sortie de la dépendance automobile au point mort pour les habitants des communes rurales, *Localtis, média de la banque des territoires*

LE ROUZIC Vincent, *La Fabrique de la cité*, 2022, Mobilités bas-carbone et inégalités : L'Etat catalyseur de transition,  
[https://www.lafabriquedelacite.com/wp-content/uploads/2022/01/LFDLC\\_Note\\_MobilitesInegalites\\_VF.pdf](https://www.lafabriquedelacite.com/wp-content/uploads/2022/01/LFDLC_Note_MobilitesInegalites_VF.pdf), consulté en 05/2025

MARACHE Corinne, 2007, "Un nouvel espace-temps pour les campagnes ? Modalités et conséquences de l'accélération des déplacements dans le monde rural (vers 1830- vers 1940)", *Temps social, temps vécu. Actes du 129e Congrès national des sociétés historiques et scientifiques, "Le temps"*, Besançon, 2004, pp. 219-229.

Ministère de l'aménagement, du territoire et de la décentralisation, France Mobilité, Le cadre d'intervention de l'AOM et de l'AOM régionale,  
<https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq/gouvernance>, consulté en 05/2025

Ministères aménagement du territoire et de la transition écologique, 2024, Les pratiques de mobilité des Français varient selon la densité des territoires, Données et études,  
<https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/resultats-detailles-de-lenquete-mobilite-des-personnes-de-2019>, consulté en 04/2025

MOISAN Apolline, 2024, Blablacar daily, Covoiturage courte distance : Bilan 2023 et enjeux 2024,  
<https://blog.blablacar.fr/daily/covoiturage-courte-distance/#:~:text=L'ann%C3%A9e%202023%20marque%20une,du%20quotidien%20et%20du%20travail>, consulté en 05/2025

OLIVER ADJOTO Kodjo, EL AMRI Mahmoud, WELTE Jean-Baptiste, 2024, Les pratiques de covoitages en milieu rural : freins et conditions d'acceptation,  
<https://ube.hal.science/hal-04598258/file/Pratiques%20de%20covoiturage%20en%20milieu%20rural%20-%20Communication%20JRMGE%202024%20-%20Version%20finale.pdf>, consulté en 06/2025

ORTAR Nathalie, FLIPO Aurore, 2022, Les territoires ruraux à l'épreuve de la transition mobilitaire. Conflits et coopérations dans un système d'acteurs en transformation, *NOROIS n° 264-265*, pp 87-102

Réseau Action Climat France, 2023, Lutte contre l'artificialisation des sols et protection du climat : même combat ?

UFC que choisir, Service des études, 2024, L'accès aux transports en commun : L'UFC que choisir dévoile les zones blanches

Vélo en territoire rural : levier de mobilité quotidienne, 2019, *Vélo et territoires*, revue n°55, pp 14-15

ZAPALSKI Emilie, 2023, A la campagne, le trajet domicile-travail a augmenté de moitié en 20 ans, Localtis-Banque des territoire

# Table des matières

<b>Introduction.....</b>	<b>5</b>
<b>1.1. Evolution des déplacements dans le temps : Du 20ème siècle à aujourd’hui.....</b>	<b>6</b>
<b>1.2. Les conséquences de l’héritage de 70 ans de politiques d’aménagement en faveur de la voiture - Le contexte territorial rural, comme facteur aggravant.....</b>	<b>7</b>
1.2.1. Les conséquences environnementales.....	8
Mobilité et artificialisation des sols.....	8
Mobilité et émissions.....	9
1.2.2. Les conséquences sociales de la dépendance à la voiture.....	10
Inégalités d’accès à la mobilité.....	11
Individualisme et autosolisme.....	13
<b>1.3. L’apparition de nouvelles dynamiques mobilitaires : entre nouveaux usages et transformation du système d’acteurs.....</b>	<b>13</b>
1.3.1. De nouveaux usages.....	14
1.3.2. Un encadrement mobilitaire au système d’acteurs complexes.....	14
L’encadrement législatif.....	14
Un système d’acteurs complexe.....	16
Le monde civil et associatif comme nouvel acteur émergent.....	17
<b>1.4. Etat des lieux des alternatives à la voiture en territoire rural.....</b>	<b>18</b>
1.4.1. Le TAD : Un outil de désenclavement.....	18
1.4.2. Le vélo comme levier de la mobilité quotidienne.....	19
1.4.3. Le covoiturage : Remède à l’autosolisme ?.....	21
1.4.4. Le monde associatif comme acteur-clé des mobilités en milieu rural.....	21
<b>2.1. La communauté de communes Pays d’Uzès : Un territoire rural dépendant de la voiture...24</b>	
2.1.1. Situation géographique.....	24
2.1.2. Identité et tourisme.....	26
2.1.3. Démographie.....	26
2.1.4. Le vieillissement de la population.....	27
2.1.5. Une situation foncière tendue.....	27
2.1.6. Une disparité sociale importante.....	29
2.1.7. Les dynamiques mobilitaires sur le territoire.....	30
Une place de la voiture prédominante.....	30
Transports en communs.....	31
Les modes actifs sur le territoire.....	32
<b>2.2. Mes missions au sein de la communauté de communes du Pays d’Uzès.....</b>	<b>34</b>

<b>2.3. La stratégie de mobilité de la CCPU : Le suivi du plan global de déplacement.....</b>	<b>36</b>
2.3.1. Le développement d'infrastructures et de pratiques cyclables sur le territoire : la nécessité de s'adapter aux contraintes.....	36
De nouveaux leviers développement de piste cyclable en milieu rural.....	37
La convention de passage : outil facilitateur de développement de réseaux cyclables.....	38
Le développement de voie cyclable plutôt que de piste cyclable en milieu rural : Une sémantique et une typologie qui questionne.....	38
De nouveaux acteurs comme levier de diffusion et d'accompagnement à la pratique du vélo.....	41
Le choix de l'itinéraire : Un arbitrage demandant un argumentaire tactique.....	42
2.3.2. La recherche d'un transport à la demande efficient sur le territoire.....	44
Les perspectives d'un réseau plus efficient.....	45
Vers un territoire rural intelligent.....	47
LIO et TAD : Une nécessité d'aller vers une complémentarité.....	48
La faible visibilité du TAD : La communication comme tremplin d'utilisation.....	50
2.3.3. Une politique de mobilité encore inachevée par manque de ressource : des acteurs locaux en soutien.....	51
Covoiturages, PEM : des projets à la motivation établie, mais à l'ingénierie manquante.....	51
De nouveaux acteurs, stratégie d'appui au développement de nouvelles mobilités : Autopartage et Transports solidaires.....	53
<b>Conclusion.....</b>	<b>55</b>
<b>Bilan d'évolution des compétences.....</b>	<b>56</b>
<b>Table des figures.....</b>	<b>57</b>
<b>Table des tableaux.....</b>	<b>59</b>
<b>Table des des illustrations.....</b>	<b>59</b>
<b>Annexes.....</b>	<b>60</b>
<b>Bibliographie.....</b>	<b>74</b>

## Document d'engagement sur la non utilisation de textes générés par l'IA, sur le non plagiat et pour le référencement des sources

Je soussigné·e l'auteur·trice Guillaume Mensat.

Du mémoire nommé "Face à l'héritage de 70 ans d'aménagements en faveur de la voiture et de ses conséquences : Les territoires ruraux à l'épreuve d'une renaissance de mobilités durables".

Certifie que ce mémoire est ma stricte production personnelle et que l'utilisation de sources diverses (littératures scientifiques, productions professionnelles, outils IA générative selon les limites indiquées) est systématiquement référencée. Je connais les répercussions que peut avoir le non-respect de cet engagement.

Concernant les possibilités de l'IA générative, je précise son utilisation dans ce tableau d'engagement:

Type d'utilisation	Explications	Pour le mémoire APTER
<b>Correction formelle de texte</b>	Utiliser un outil IA pour corriger les fautes	Utilisée / Non utilisée (laisser la réponse appropriée)
<b>Reformulation de texte</b>	Utiliser un outil IA pour améliorer le style littéraire	<b>Interdit</b>
<b>Création d'images</b>	Utiliser un outil IA pour créer ou améliorer une image existante	Utilisée / Non utilisée (laisser la réponse appropriée)  Je m'engage si je l'utilise à le préciser en note de bas de page pour identifier les images concernées
<b>Traduction de texte</b>	Utiliser un outil IA pour traduire un contenu	Utilisée / Non utilisée (laisser la réponse appropriée)  Je m'engage si je l'utilise à le préciser en note de bas de page pour identifier les parties concernées
<b>Synthèse de texte</b>	Utiliser un outil IA pour synthétiser des écrits existants, raccourcir, résumer du contenu	<b>Interdit</b>
<b>Génération d'idées</b>	Utiliser un outil IA pour aider à définir la structure d'un travail, dégager les axes de recherche, les thématiques à développer	<b>Interdit</b>