

Vivre, travailler et se déplacer au pays

Étude du rôle du pôle d'équilibre territorial et rural dans l'organisation de la mobilité

Benjamin Tendron, Doctorant contractuel à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Jean-Sébastien Cailleux, Chargé de mission ANPP - Territoires de projet

Propos introductifs : qu'est-ce qu'un PÉTR ?

- articles L.5741-1 et suivants du Code général des collectivités territoriales
- syndicat mixte fermé : établissement public composé uniquement d'EPCI-FP
- chargé d'établir un projet de territoire définissant les conditions du développement économique, écologique, culturel et social du territoire avec la possibilité d'associer les départements et régions intéressés

34% des EPCI-FP sont membres d'un PÉTR

34% des communes françaises sont situées dans le périmètre d'un PÉTR

15% de la population française est concernée par les PÉTR



Enquête menée : retours de 49 PÉTR donc de 40% des établissements recensés



122 PÉTR

**426 EPCI-FP membres dont
386 communautés de communes
39 communautés d'agglomération et
1 métropole**

12 049 communes

10 415 647 habitants

177 327 km²

Profil type d'un PÉTR :

- 3 EPCI membres
- 85 374 habitants
- 100 communes
- densité moyenne de 69 habitants/km²

L'affirmation complexe des PETR en matière de mobilité depuis la LOM

Une échelle en quête de légitimité

- des entités anciennes qui intervenaient avant la LOM :
 - ex : plan de mobilité rurale (article L.1213-3-2 du CT) ;
 - ex : Pays Forêt d'Orléans-Val de Loire et ses études préalables ;
 - ex : Pays du Lunévillois et transfert de la compétence transport au 1^{er} janvier 2018 ;
- des entités mises de côté par la LOM :
 - peu de PETR sont devenus AOM par transfert de compétence ;
 - des **bassins de mobilité** ne prenant pas nécessairement en compte les périmètres de la coopération existante (via les PETR) ;
 - aucune obligation d'inclure les PETR dans la conception **des contrats opérationnels de mobilité** ;
 - des plans de mobilité déterminés en principe à l'échelle des AOM sans considération **des projets de territoire des PETR** ;
 - des comités de partenaires** s'ajoutant aux conseils de développement territoriaux ;
- des PETR valorisés uniquement en tant que structures « SCoT » :
 - association **du Président du PETR pour les PdM** si l'établissement s'est vu confier la compétence ;
 - élaboration du PdM et du PdMS à l'échelle du PETR possible **si compétence SCoT** ;



Etudes préalables à la constitution d'un réseau cyclable touristique

Pays Forêt d'Orléans-Val de Loire

Rapport final

Mars 2012



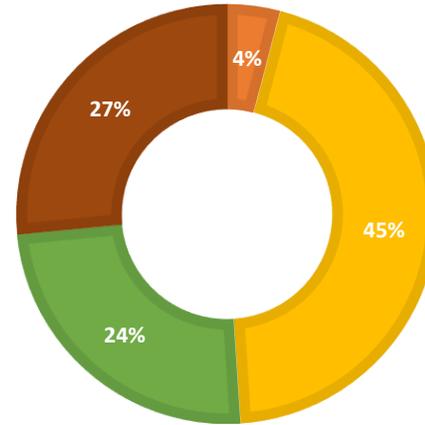
TRACES TPI

TOURISME, LOISIRS ET TERRITOIRES
CABINET-CONSEIL
agencecreative@tracestpi.com
agencecrea@tracestpi.com

L'affirmation complexe des PETR en matière de mobilité depuis la LOM

Notre enquête (actualisée) : panorama

- **2 PETR** AOM ;
- **22 PETR** qui ont tous leurs EPCI membres AOM ;
- **12 PETR** qui n'ont aucun de leurs EPCI membres AOM : la région est AOM sur tout le territoire ;
- **13 PETR** qui ont à la fois des EPCI membres AOM et à la fois des EPCI non AOM ;
- **Environ 40% des communautés de communes** de l'échantillon n'ont pas délibéré pour prendre la compétence ;



49 PETR

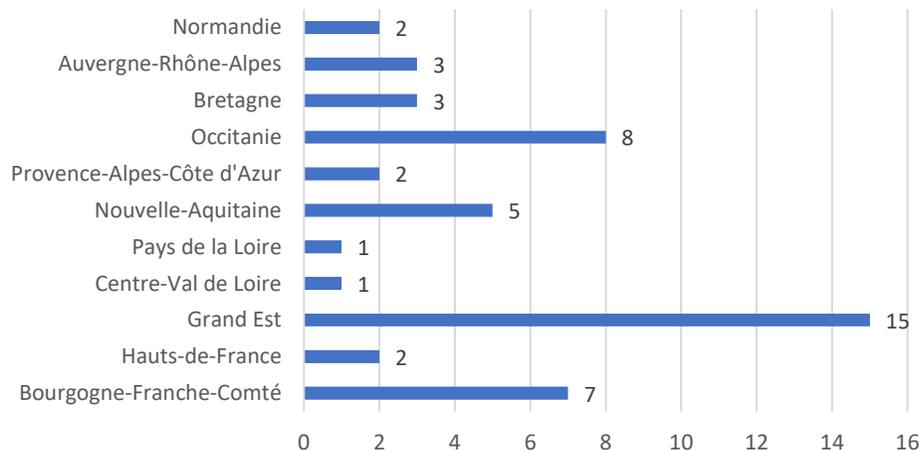
167 EPCI-FP membres dont 151 communautés de communes, 15 communautés d'agglomération et 1 métropole

4 175 770 habitants

4 812 communes

65 635 km²

Régions des PETR étudiés



Profil type d'un PETR de notre échantillon :

- **3 EPCI membres**
- **85 220 habitants**
- **98 communes**
- **densité moyenne de 70 habitants/km²**

Profil type d'un PETR :

- **3 EPCI membres**
- **85 374 habitants**
- **100 communes**
- **densité moyenne de 69 habitants/km²**

L'affirmation complexe des PETR en matière de mobilité depuis la LOM

Notre enquête (actualisée) : les difficultés

- **24,5%** des PETR sondés indiquent ne pas/plus envisager d'agir en matière de mobilité. **50%** de ces PETR sont pourtant uniquement composés d'EPCI AOM. **La complexité du « paysage mobilité » n'explique donc pas uniquement l'inaction.**

Financement

La difficulté pour les PETR réside dans la question de la compétence mobilité et l'articulation avec les territoires compétents. Si une AOM (précédemment AOT, organisant un service de TC sur le territoire) est incluse dans un PETR, il est alors difficile pour lui de porter une démarche à l'échelle de l'ensemble de son ressort territorial. Le positionnement des PETR va également dépendre de celui des régions et de leur positionnement au moment de la mise en oeuvre de la LOM.

Manque de dialogue

La Région n'associe par le PETR aux comités du contrat de mobilité quand bien le SCOT est en cours de révision

Méconnaissance du PETR

Comme sur de nombreux sujets, la coopération souffre de l'approche des politiques publiques, qui à l'heure actuelle, privilégie des typologies de structure (en l'occurrence, les EPCI) en faisant fi de la taille de ces dernières et de leur pertinence au regard des sujets à traiter, la notion de bassin de mobilité n'ayant pas été suffisamment prise en main.

Concurrence territoriale

Ensuite, le financement est un frein concernant le portage des projets. En effet, le PETR se doit d'aller chercher du financement extérieur (AAP, AMI, subvention, etc.) pour chaque projet. Il ne dispose pas de budget propre (enfin pas directement) lui permettant porter et s'engager sur plusieurs années. C'est le cas éventuellement pour la mise en place de vélos ou voitures en libre-service, le soutien au financement d'une plateforme de covoiturage, une participation à l'achat de VAE, etc.

Autres priorités pour le PETR

difficulté de financement de poste, difficulté de fédération des acteurs privés / asso, difficulté de réflexion / mise en place d'actions avec la Région (AOM)

L'affirmation complexe des PETR en matière de mobilité depuis la LOM

Les leviers juridiques à la disposition des PETR pour agir sur les questions de mobilité sans être AOM

- l'action à travers la **planification** :

- élaborer une stratégie à travers le projet de territoire ;
- étudier les besoins et les évolutions envisagées en dressant les orientations du SCoT ;
- réflexion lors du PCAET ;
- autres dispositifs comme le contrat local de santé ;

- **par conventions** :

- délégation via des conventions entre région/EPCI et PETR pour le transport scolaire (L.3111-9 du CT) ;
- délégation d'une partie de la compétence mobilité par un EPCI à un PETR via la convention territoriale (L.5741-2 du CGCT) ;
- entre EPCI-FP et PETR via des conventions confiant la création ou la gestion de certains équipements ou services (L5214-16-1 du CGCT, pour les communautés de communes) ;
- via des conventions tripartites signées entre la région, un EPCI-FP non-AOM (L.1231-4 du CT), et un PETR non-AOM jouant le rôle de « coordinateur » ;

Un bilan contrasté de l'activité des PETR non-AOM aujourd'hui

L'assistance précieuse des pôles à l'exercice de la compétence mobilité

- lors de l'enquête : **75,5% des PETR interrogés** indiquent mener ou planifier des actions en matière de mobilité, plus ou moins structurantes, pour leurs EPCI :

- **mener des études, des diagnostics, et élaborer des documents stratégiques généraux ou sectoriels** qui permettent ensuite de prétendre à des financements (APP, AMI) ;
ex : études mobilités du quotidien, études mobilités à faibles émissions, schéma directeur cyclable...
- **sensibilisation/ communication** ;
ex : guides des solutions de déplacement du Pays du Centre-Ouest Bretagne
ex : journée « Ternois Express » du PETR Ternois 7 vallées
- **appui administratif** (aide pour les candidatures, constitution des dossiers, recherche de financements) et **appui financier** de projets privés (fonds Leader) ;
ex : vélo-école itinérante (Agence lozérienne de la mobilité et PETR Sud Lozère)
- **mutualisation** de services, de parcs de vélo, de voitures électriques, plateformes communes ;
ex : réseau Roul'en Meuse des trois PETR Pays de Verdun, Cœur de Lorraine et Barrois, avec le département (covoiturage et auto-stop organisé)

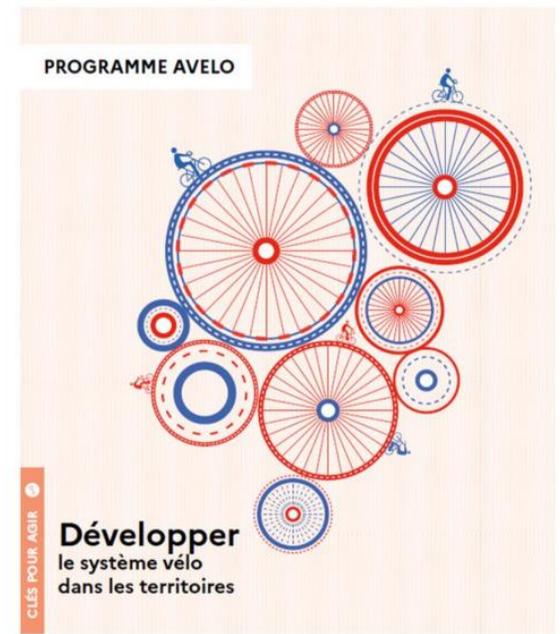


Un bilan contrasté de l'activité des PETR non-AOM aujourd'hui

Une dépendance à des financements disparates

- contributions versées par les EPCI membres **faibles** ;
- **dépendance aux contrats** conclus avec métropoles, départements, régions et l'Etat ;
ex : CRTE, avec effet de « compétition territoriale »
- **multiplication des appels à projets** ;
ex : AMI « French Mobility, Territoires d'expérimentation de nouvelles mobilités durables » : une quinzaine de PETR lauréats sur toutes les éditions
ex: « Avenir Montagnes Mobilités »
ex : « AVELO »
ex : « Plan de Paysage ». Plan du PETR Vallée de Montluçon et du Cher visant à organiser et promouvoir un réseau continu et cohérent d'écomobilité douce intégré au paysage
- **multiplication des labels** : Territoires d'industrie, Territoires à énergie positive pour la croissance verte....
- **programmes des certificats d'économie d'énergie (CEE)** comme Acteurs et collectivités engagés pour l'écomobilité (AcoTÉ)

= Ressources rares, au goutte à goutte





Merci pour votre attention !

Mail : contact@anpp.fr / benjamin.tendron@univ-paris1.fr

Tel : 01 40 41 84 13

Site internet : www.anpp.fr

Facebook : <https://www.facebook.com/anpp.fr>

Twitter : [https://twitter.com/ANPP Pays](https://twitter.com/ANPP_Pays)

LinkedIn : www.linkedin.com/company/anpp

