



HAL
open science

Le développement des mobilités durables en territoire de montagne : le rôle du chargé de mission mobilité

Nathan Clouet

► To cite this version:

Nathan Clouet. Le développement des mobilités durables en territoire de montagne : le rôle du chargé de mission mobilité. Géographie. 2022. dumas-03817492

HAL Id: dumas-03817492

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03817492>

Submitted on 17 Oct 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Rapport de fin d'étude Master 2
IDT²**

Ingénierie du Développement Territorial et de la transition

Septembre 2022



Source : univ-smb.fr

Le développement des mobilités durables en territoire de montagne : le rôle du chargé de mission mobilité

Présenté par Nathan CLOUET

clouet.nathan.j@gmail.com

Stage effectué à la Communauté de Communes de l'Oisans
Sous la direction de Madame Lorène SOYER
Chargée de mission SCoT et mobilité

Tuteur pédagogique : Madame Sonia CHARDONNEL



Merci à Madame Sonia Chardonnel pour avoir accepté de me suivre à nouveau sur un projet de fin d'année, pour ses nombreux conseils et sa disponibilité tout au long de la réalisation de ce rapport.

Un grand merci à Lorène Soyer pour m'avoir donné l'opportunité de réaliser un stage extrêmement enrichissant au sein du service mobilité de la Communauté de Communes de l'Oisans, pour ses précieux conseils ainsi que son accompagnement sur l'ensemble des missions effectuées.

Merci à l'ensemble de l'équipe de la Communauté de Communes de l'Oisans d'avoir contribué à mon épanouissement personnel durant toute la durée de ce stage.

Merci infiniment à Thiziri Mammasse qui a été un soutien constant durant cette nouvelle expérience professionnelle et a toujours su me conseiller.





NOTICE ANALYTIQUE Rapport de fin d'étude M2 IDT² –Ingénierie du Développement Territorial et de la Transition

ANNEE UNIVERSITAIRE : 2021-2022

<p>OBSERVATIONS DU JURY</p> <p>A : Très bon rapport de fin d'étude B : Bon rapport mais avec des faiblesses sur quelques aspects C : Rapport acceptable présentant un intérêt particulier sur certains aspects</p> <p style="text-align: center;"><i>Précisions éventuelles sur les faiblesses et les forces du mémoire :</i></p> <p style="text-align: right; margin-top: 20px;">Signatures</p>
--

AUTEUR	NOM		PRÉNOM	
	CLOUET		NATHAN	
TITRE	Le développement des mobilités durables en territoire de montagne : le rôle du chargé de mission mobilité			
UNIVERSITÉ GRENOBLE ALPES & Institut de Géographie Alpine	Nom et prénom du Tuteur pédagogique	Nom de la structure dans laquelle le stage a eu lieu (et localisation)		Nom et prénom du responsable professionnel présent dans le jury
	Soyer Lorène	Communauté de Communes de l'Oisans		Sonia Chardonnel
COLLATION	Nb. de pages	Nb. de volumes	Nb. d'annexes	Nb. de réf. biblio.
	79	1	6	27
MOTS-CLÉS	Mobilités durables, Autorité Organisatrice de la Mobilité, autosolisme, mobilités partagées et solidaires, Loi d'Orientation des Mobilités			
TERRAIN D'ÉTUDE OU D'APPLICATION	Communauté de Communes de l'Oisans			
<p>Ce rapport de stage est un retour sur six mois d'expériences et d'observation du rôle de chargé de mission mobilité au sein de la Communauté de Communes de l'Oisans. Il est l'occasion de relever les enjeux de mobilité propres à ce territoire rural et de montagne et leur prise en compte dans une démarche de développement territorial durable. Parallèlement, ce rapport se veut être un regard analytique des différentes missions réalisées, tout en mettant en évidence les apports réciproques entre la formation IDT² et cette expérience professionnelle. Enfin, une dernière partie sera consacrée à la délégation ou non de la compétence mobilité suite à la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, qui a donné la possibilité aux communautés de communes de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité sur leur ressort territorial.</p>				



This internship report is a return on six months of experiences and observation of the role of mobility officer within the Community of Communes of Oisans. It is an opportunity to raise the mobility issues specific to this rural and mountain territory and their consideration in a sustainable territorial development approach. At the same time, this report wants to be an analytical glance of the various realized missions, while highlighting the reciprocal contributions between the IDT² training and this professional experience. Finally, a last part will be devoted to the delegation or not of the mobility competence following the Law of Orientation of Mobilities of 2019, which gave the possibility to the communities of communes to become Organizing Authority of the Mobility on their territorial jurisdiction.





Sommaire

Introduction	9
I/ Missions confiées	10
1.1. Contexte dans lequel s'inscrit le stage	10
1.1.1. Elaboration du Schéma de Cohérence Territorial Oisans 2040 :	11
1.1.2. Délégation de la compétence mobilité	11
1.1.3. Développement d'une économie touristique 4 saisons	12
1.1.4. Volonté d'avoir un maillage global du territoire	12
1.1.5. Réduction des émissions de gaz à effet de serre	12
1.1.6. Souhait de réduire l'autosolisme	12
1.2. Présentation du terrain	13
1.2.1 Territoire rural et de montagne, constitué de communes très peu denses et de stations internationales	13
1.2.2. Diagnostic et habitudes de mobilité sur le territoire.	15
1.2.3. La RD1091, axe structurant qui est soumis à de nombreux enjeux.	16
1.2.4. Une gouvernance de la mobilité complexe	18
1.3. Présentation des missions confiées	19
1.3.1. Besoins en mobilité des communes	19
1.3.2. Projet 0 émission mobilité et stations vertes en Oisans	20
1.3.3. Développer les services de mobilités partagées pour répondre aux besoins quotidiens : dispositifs d'auto-stop organisé et d'autopartage	22
1.3.4. L'organisation du Challenge mobilité de la Région Auvergne-Rhône-Alpes	25
1.3.5. Expérimentation d'une ligne de bus estivale : la navette Oisans	25
1.3.6. Suivi des études mobilité du SCoT	27
II/ Perspectives opérationnelles, stratégiques et résultats obtenus	29
2.1. Analyse des missions et des dispositifs de mobilité	29
2.1.1. Autopartage	29
2.1.2. Rézo Pouce	30
2.1.3. Animation Challenge mobilité	32
2.1.4. Projet Territoire 0 Emission	33
2.1.5. La navette Oisans	34
2.1.6. Besoins en mobilité du territoire	34
2.2.1 Évaluation des dispositifs	36
2.2.1. Les données de fréquentation obtenues par comptage	36
2.2.2. Analyse des évolutions des pratiques de mobilité grâce aux applications	37
2.2.3. Les enquêtes quantitatives et qualitatives	38
2.2.4. Les retours d'expérience	39
2.3. Analyse du rôle de chargé de missions	39
2.3.1. Suivre les enjeux de mobilité du territoire	40
2.3.2. Assurer une expertise de la mobilité	41
2.3.3. Conduire les projets de mobilité	41



2.3.4. Promouvoir les mobilités durables et solidaires	42
III/ Apports réciproques	43
3.1. Mobilisation des compétences acquises	43
3.1.1. Qualités rédactionnelles	43
3.1.2. Expression orale	45
3.1.3. Gestion de projet	46
3.1.4. Culture mobilité	47
3.2. Acquisition de nouvelles compétences	47
3.2.1. Connaissances du fonctionnement de la fonction publique territoriale	47
3.2.2. Culture mobilité	48
3.3. Perspectives professionnelles	48
3.3.1. Continuer vers le métier de chargé de mission mobilité	48
3.3.2. L'apport des établissements privés dans les stratégies du territoire	49
IV/ La délégation ou non de la compétence mobilité par les Communautés de Communes situées en zone peu dense et de montagne	50
4.1. Un changement de gouvernance suite à la Loi d'orientation des mobilités	50
4.1.1. L'évolution de la gouvernance au niveau de la mobilité	50
4.1.2. Définition d'Autorité Organisatrice de la Mobilité	52
4.2.2. Les grandes étapes de la prise de compétence mobilité	52
4.2.3. Des choix très marqués selon les Régions	53
4.2. Méthodologie	54
4.2.1. Choix de la méthode de recherche	54
4.2.2. Présentation de la grille d'analyse qualitative	58
4.3. Analyse des impacts de la prise, ou non, de la compétence mobilité par les territoires ruraux et de montagne	59
4.3.1. Le positionnement de la Région Auvergne-Rhône-Alpes	59
4.3.1.1. Les missions de la Région avant la Loi d'Orientation des Mobilités	59
4.3.1.2. Les craintes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes par rapport à la prise de compétence mobilité des Communautés de Communes	60
4.3.1.3. Les propositions de la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité locale	60
4.3.2. La délégation de la compétence mobilité à la Région Auvergne-Rhône-Alpes	61
4.3.2.1. Expertise mobilité des territoires.	61
4.3.2.2. Historique de la délégation de la compétence mobilité	61
4.3.2.3. La fin des zones blanches de la mobilité	62
4.3.2.4. Le couple intercommunalité - Région	63
4.3.3. La prise de la compétence mobilité	64
4.3.3.1. Expertise mobilité des territoires	64
4.3.3.2. Historique de la prise de compétence mobilité	64
4.3.3.3. La fin des zones blanches de la mobilité	65
4.3.3.4. Les coopérations	65
4.3.4. Analyse générale	66



Conclusion	67
Bibliographie	69
Sitographie	69
Annexes	72
Annexe numéro 1 : Offre d'emploi chargé de mission Transports et Accessibilité à Grand Bourg Agglomération	72
Annexe numéro 2 : Missions offre d'emploi chargé de projet mobilité durable à la Communauté d'Agglomération Portes de l'Isère	73
Annexe numéro 3 : Cartographie des problématiques rencontrées sur l'axe principal entre la métropole Grenobloise et l'Oisans	74
Annexe numéro 4 : Cartographie de la répartition des panneaux Rézo Pouce sur l'EPCI de l'Oisans	75
Annexe numéro 5 : Cartographie de la navette Oisans	76
Annexe numéro 6 : Cartographie de la navette Oisans	77



Introduction

Le secteur des transports est la première source émettrice de gaz à effet de serre en France et l'utilisation de la voiture individuelle pour effectuer ces déplacements est responsable de près de la moitié de ces émissions (Assemblée des Communautés de France, Engie, 2020). Pour les territoires peu denses, il apparaît encore très difficile de se détacher de l'utilisation quasiment systématique de ce mode de transport puisque l'offre de service de mobilité est généralement plus faible que dans les zones plus urbaines (Hervé Baptiste, 2014). De même, la pluralité des acteurs présents sur ces territoires pour l'organisation des transports tend souvent à rendre moins structurée et visible l'offre de mobilité disponible.

Les besoins en mobilité sont pourtant forts dans ces territoires parce que certaines catégories de population se trouvent impactées par les distances plus ou moins longues qu'il est nécessaire de réaliser pour accéder aux services, équipements, emplois, lieux d'étude, etc. Les publics les plus fragiles qui ne peuvent pas avoir ou utiliser une voiture, pour diverses raisons, se retrouvent isolés, accentuant ainsi les inégalités sociales sur les territoires.

Le manque de services et de dispositifs de mobilité entraîne ainsi une dépendance à la voiture dans ces territoires. D'ailleurs, la crise des gilets jaunes qui a débuté en 2018 a mis en avant sur le plan national l'impact de la hausse des taxes sur les carburants et les conséquences financières pour l'usage de la voiture pour se déplacer (source). Toutefois, pour y répondre, il existe de plus en plus d'offres de services qui permettent aux territoires de répondre à certains de ces enjeux.

Pour les mettre en place sur les territoires, les Communautés de Communes apparaissent comme l'échelon local le plus pertinent, d'autant plus depuis l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 qui leur a donné la possibilité de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité pour élaborer des projets de mobilité cohérents. Les territoires ruraux et périurbains, souvent peu impliqués et entendus dans l'organisation des services de mobilité, ont pu se saisir de ce sujet (La gazette des communes, 2021).

Par ailleurs, dans ces intercommunalités, ce sont les chargés de mission mobilité qui sont responsables du déploiement des projets de mobilités alternatives et de la promotion des mobilités durables.

Etant particulièrement sensibilisé aux enjeux de mobilité, les précédents éléments que j'ai pu évoquer m'ont donné envie d'effectuer un stage en tant que chargé de mission mobilité dans une Communauté de Communes rurale et de montagne puisque je pratique beaucoup ce type de territoire.

Ainsi, j'ai eu l'opportunité de réaliser un stage au sein de la Communauté de Communes de l'Oisans en tant que chargé de mission mobilité, me permettant ainsi d'appréhender les différents enjeux de mobilité présents sur ce territoire et ce qu'est le métier de chargé de mission mobilité, en participant à la définition et à la mise en œuvre des projets de mobilité de l'intercommunalité.



I. Missions confiées

1.1. Contexte dans lequel s'inscrit le stage

Afin de commencer ce rapport de stage, il convient de noter que la Communauté de Communes a accepté ma candidature spontanée qui avait pour intention d'effectuer un stage de fin d'études dans leur service de mobilité. L'établissement n'avait donc pas pour objectif d'avoir une nouvelle personne travaillant sur les problématiques de mobilité sur le territoire puisqu'aucune offre en ce sens n'avait été définie.

Toutefois, le territoire de l'Oisans fait l'objet de nombreux enjeux et objectifs en matière de mobilité. Il y a de ce fait beaucoup de choses à réaliser et à traiter, c'est pourquoi il a été possible d'apporter un appui à la chargée de mission mobilité en ayant la parfaite opportunité d'apprendre le métier de chargé de mission et de gagner en compétence.

Cette expérience professionnelle s'inscrit donc dans un contexte particulier qui peut être résumé par le schéma suivant :



Figure n°1 : Eléments de contexte dans lequel s'inscrit le stage au service mobilité de la Communauté de Communes de l'Oisans



Ce schéma est intéressant, car il met en lumière les différents sujets sur lesquels la thématique de la mobilité intervient.

1.1.1. Elaboration du Schéma de Cohérence Territorial Oisans 2040 :

Suite à deux refus émis par l'Etat en raison d'une trop faible prise en compte des enjeux environnementaux, la Communauté de Communes de l'Oisans (CCO) élabore un nouveau Schéma de Cohérence Territorial (SCoT) qui a pour objectif la mise en œuvre d'un projet cohérent qui puisse répondre aux différents enjeux du territoire. Une partie de ce document est consacrée à la mobilité.

Deux études sont notamment en cours :

- un schéma stratégique des mobilités internes et externes au territoire de l'Oisans, qui a pour objectif de guider la stratégie mobilité à l'horizon 2040,
- une étude de faisabilité des projets de liaisons câblées, censée définir les potentiels ascenseurs valléens à mettre en place sur le territoire pour faciliter les déplacements entre les vallées et les stations d'altitude.

Le SCoT a un impact sur les questions de mobilité puisque c'est ce document qui va définir les grandes orientations à suivre pour répondre aux différents enjeux rencontrés et attendus. Bien que les études du SCoT ne soient pas finalisées, les élus souhaitent déjà porter des projets qui suivent les recommandations des bureaux d'études.

1.1.2. Délégation de la compétence mobilité

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) de 2019 a eu un impact important sur la gouvernance de la mobilité sur le territoire national. En effet, l'un des objectifs de cette loi a été de mettre fin aux zones blanches de la mobilité qui correspondent aux territoires qui n'ont pas d'Autorité Organisatrice de la Mobilité Locale compétente (Cerema, 2018) et qui auraient donc moins de possibilité pour répondre aux enjeux de mobilité. L'objectif de la LOM a été d'affecter des Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) sur l'ensemble du territoire national.

Les Communautés de communes ont été fortement concernées par ceci, car elles ont eu la possibilité de devenir AOM sur leur territoire interne. Toutefois, contrairement aux Communautés d'Agglomération par exemple, elles n'y ont pas été forcées. En effet, elles ont eu la possibilité de déléguer cette compétence à leur Région.

C'est ce choix qu'a fait la Communauté de Communes de l'Oisans via la signature d'une convention de partenariat le 15 juin 2021 avec la Région Auvergne-Rhône-Alpes. La Région a instauré un programme de coopération avec un calendrier précis pour étudier les demandes de services de mobilité de la Communauté de Communes de l'Oisans et de ses communes. En outre, la CCO est l'intervenant privilégié entre les communes et la Région.



1.1.3. Développement d'une économie touristique 4 saisons

L'Oisans est un territoire de montagne dont l'économie repose principalement sur les activités touristiques des stations de montagne. Pour assurer la durabilité des stations de l'Oisans, les élus ont la volonté de mettre en place les services nécessaires qui permettront de développer une économie touristique 4 saisons pérennes. Pour atteindre ce but, la mobilité a un rôle très important puisque les besoins en mobilité des touristes évoluent et ils sont de plus en plus nombreux à vouloir se déplacer autrement qu'en voiture sur le territoire. Il s'agit en conséquence de réussir à entamer une transition pour répondre à cette demande, sinon le territoire pourrait par ce facteur devenir moins attractif que d'autres espaces similaires.

1.1.4. Volonté d'avoir un maillage global du territoire

Cet objectif fait écho aux études qui sont menées dans le cadre du SCoT Oisans 2040. En effet, les élus de l'Oisans veulent améliorer les mobilités internes et externes au territoire. Puisque l'Oisans est un territoire de montagne, il convient d'améliorer les liaisons entre les communes de la vallée, entre les communes situées en altitude et celles entre la vallée et les stations et villages d'altitude. Pour répondre à ces différents points, les possibilités sont nombreuses, mais demande des moyens plus ou moins importants, tout en n'ayant pas les mêmes impacts sur l'ensemble des déplacements du territoire. Il faut réussir à trouver des compromis entre les projets pour satisfaire les résidents du territoire ainsi que les touristes qui participent à l'activité économique.

1.1.5. Réduction des émissions de gaz à effet de serre

Après l'industrie, les mobilités sont la deuxième source de pollution sur le territoire. Ceci a des conséquences sur la qualité de vie des habitants ainsi que sur l'attractivité du territoire. Pour répondre à ces problématiques, la Communauté de Communes s'est lancée dans plusieurs programmes durables, censés avoir des impacts positifs sur la pollution, par exemple avec la démarche Territoire à Energie Positive (TEPos) qui vise à développer les énergies renouvelables sur le territoire. L'Oisans un territoire dans lequel se situe de nombreux barrages hydroélectriques, les élus souhaitent valoriser cette production ainsi que celle d'autres énergies et vecteurs énergétiques pour alimenter les transports et ainsi réduire les émissions de gaz à effet de serre et autres polluants.

1.1.6. Souhait de réduire l'autosolisme

Comme la majorité des territoires peu denses, la voiture individuelle occupe une place importante dans les modes de transport quotidien utilisés en Oisans. Bien que la Communauté de Communes ne soit pas devenue AOM, elle souhaite développer certains services de mobilité qui ont été portés par la Loi d'Orientation des Mobilités, par exemple les mobilités partagées. La CCO et notamment ses



techniciens ont donc pour rôle de proposer des dispositifs de mobilités alternatives pour réussir à entamer une transition durable dans les comportements de mobilité.

Finalement, un certain nombre de points ont permis de converger vers une prise de conscience sur les sujets de mobilité en Oisans. La délégation de la compétence mobilité a ouvert la possibilité d'être soutenu par la Région pour mettre en place de nouveaux services, qui pourront permettre d'atteindre les objectifs fixés par les élus. La mobilité a des impacts partout et ceci est d'autant plus visible à travers les synergies effectuées entre les différentes thématiques du SCoT, c'est pour cette raison que les projets à réaliser dans ce domaine sont nombreux et tous très différents. Ce contexte me permettra donc d'avoir une expérience professionnelle complète et enrichissante sur le domaine de la mobilité.

1.2. Présentation du terrain

A présent, il convient de présenter le terrain dans lequel les missions du stage s'inscrivent.

1.2.1 Territoire rural et de montagne, constitué de communes très peu denses et de stations internationales

La Communauté de communes de l'Oisans est un territoire composé de 19 communes, réparties sur 834 kilomètres carrés, pour un peu plus de 10 000 habitants. L'Insee classe ce territoire comme une zone puisque ces communes font partie des catégories 3 et 4 de la grille communale de densité correspondant aux communes peu denses et très peu denses. Le nombre d'habitants par commune donne une première indication sur les différents pôles du territoire. La commune de Bourg-d'Oisans est considérée comme la principale polarité puisqu'elle réunit plus de 3 000 habitants et des emplois du territoire. Les Deux Alpes, Livet-et-Gavet, Huez et Allemond sont considérés par le bureau d'études Inddigo comme des pôles secondaires. Leur population varie entre 1000 et 2000 habitants. Aucune des autres communes ne dépasse les 350 habitants.

Ci-dessous, une cartographie faisant une typologie des différentes communes de l'Oisans et mettant en évidence les 4 axes qui traversent le territoire :





Figure n°2 : Représentation dessinée du territoire de la Communauté de Communes de l'Oisans (source : ccoisans.fr)

Il est important de bien avoir cela en tête, car cela signifie que les communes n'ont initialement pas les mêmes besoins.

Toutefois, le phénomène qui marque particulièrement le territoire et notamment en termes de mobilité, c'est le fait qu'en saison touristique, la population présente sur le territoire atteint les 100 000 habitants en hiver et 60 000 en été. L'enjeu principal pour la Communauté de communes est donc de réussir à répondre aux besoins, aussi bien en période touristique que durant l'intersaison, en ne privilégiant pas un public spécifique, auquel cas des tensions pourraient apparaître.



Par ailleurs, économiquement, le territoire est très orienté vers le tourisme avec la présence de deux stations de renommée internationale (Les Deux Alpes et l'Alpe d'Huez) et de nombreuses autres stations villages complémentaires (Oz-en-Oisans, Vaujany, Auris-en-Oisans). Le tourisme engendre des problèmes sur certaines périodes, néanmoins il est le moteur de l'activité économique sur le territoire. Ainsi, il faut accompagner une transition dans les comportements des visiteurs, sont aussi demandeurs de service de mobilité permettant une alternative à l'utilisation systématique de la voiture individuelle.

1.2.2. Diagnostic et habitudes de mobilité sur le territoire.

Pour bien comprendre les enjeux de mobilité sur le territoire et le cadre dans lequel s'inscrivent les missions du stage, il est important de faire un point sur les habitudes de déplacement en Oisans.

Pour cela, il est possible d'avoir à disposition plusieurs sources qui vont permettre d'établir le profil mobilité du territoire. Ces dernières ont notamment été utilisées par les bureaux d'études pour la réalisation de diagnostic mobilité pour la Communauté de communes, dans le cadre de l'élaboration du Schéma de Cohérence Territoriale ainsi que durant la réflexion sur la délégation ou non de la compétence mobilité.

Pour commencer, l'Enquête Ménages Déplacements (EMD) réalisée en 2010 et l'Enquête ménage certifiée Cerema (EMC²) montrent que les déplacements internes au territoire sont prépondérants par rapport aux sortants. En effet, la première EMD identifie 86% des déplacements internes au territoire et la seconde enquête environ 79%. Les déplacements sortants vont essentiellement en direction du bassin grenoblois. Ces enquêtes montrent tout de même que les trajets domicile-travail vers la métropole grenobloise augmentent, obligeant les élus à repenser davantage les liens avec la métropole. Cette évolution peut s'observer par le nombre de personnes diplômées sur le territoire qui vont travailler vers Grenoble alors qu'une partie importante des secteurs d'activités en Oisans sont destinés à des profils moins diplômés (tourisme, industrie...).

C'est d'autant plus un sujet à prendre en compte depuis la mise en place de la Zone à Faible Emission mobilité sur une partie de la métropole grenobloise, limitant l'utilisation de certains types de véhicules sur la plupart des axes de la métropole. Pour le moment, ce dispositif risque d'impacter surtout les entreprises locales qui ont besoin de se rendre sur ce territoire pour leur travail. Pour répondre à cette problématique, la métropole a fait en sorte de laisser certains axes ouverts à tous pour laisser le temps aux socioprofessionnels d'entamer une transition dans leur flotte de véhicules, en investissant par exemple dans des véhicules bas-carbone fournis en carburants alternatifs (hydrogène, GNV, électricité...). Pour en revenir aux particuliers, l'interdiction de la vente de voitures diesel votée par la Commission européenne à l'horizon 2035 laisse véritablement envisager les prérogatives prévues par les ZFE-m, comme l'interdiction de circulation de véhicules essence en 2030 et diesel en 2035. Il faut donc dès maintenant anticiper ces évolutions qui risquent d'avoir un impact considérable, notamment sur les personnes et les entreprises qui n'ont pas les moyens d'investir dans des véhicules propres.



De plus, pour quantifier ces déplacements, des compteurs ont été mis en place sur certains axes du territoire par le Département de l'Isère, mais la majorité d'entre eux ne sont plus fonctionnels, ce qui ne permet pas de toujours bien identifier les mobilités en Oisans.

Ces enquêtes mettent en évidence le fait que malgré certains aprioris sur la part des mobilités actives pour les modes de transports utilisés pour les trajets domicile-travail en territoire de montagne, près d'un tiers de ces déplacements se font à pied en Oisans (Insee, 2019). Ceci s'explique particulièrement par le fait que les résidents du territoire habitent souvent près de leur lieu de travail. Par exemple, les habitants des stations travaillent dans le secteur touristique en station, limitant ainsi la distance entre leur domicile et leur travail et favorisant ainsi l'utilisation de la marche à pied.

La part modale de la voiture est tout de même de 54% pour le même type de trajet. L'autosolisme représente donc un enjeu fort pour le territoire qui doit réussir à trouver des alternatives pour limiter ses impacts environnementaux, en occupation de l'espace (stationnements), etc.

En moyenne, les habitants de l'Oisans passent 35 minutes en voiture par jour, malgré des distances qui sont généralement courtes, mais qui sont impactées par le profil géographique du territoire. Ici apparaît en conséquence un autre enjeu, celui de réussir à relier plus facilement les communes situées en altitude et celles dans la vallée. Nous verrons plus tard que le maillage global du territoire grâce à des liaisons dites hautes, reliant les stations aux vallées, est l'un des objectifs principaux au niveau de la mobilité pour la plupart des communes.

1.2.3. La RD1091, axe structurant qui est soumis à de nombreux enjeux.

Comme le montre la carte ci-dessous, l'Oisans est traversé par un axe principal, la RD1091, qui permet de relier Grenoble à Briançon en passant par l'Oisans. Cette route est très fréquentée, cela s'explique par le fait qu'il est difficile de rejoindre le territoire par d'autres alternatives du fait de la géographie du territoire qui ne rend pas les autres départementales du territoire accessibles à tous. La plupart des routes serpentent dans la montagne, font face à un manque d'entretien ou ne sont pas assez larges pour laisser se croiser deux voitures en même temps. Par ailleurs, certains cols sont fermés une partie de l'année, notamment l'hiver, en raison du fait que les routes ne sont plus praticables à cause de la neige. Cette situation isole certains hameaux et villages situés en altitude, comme la commune d'Ornon puisque la route pour s'y rendre va faire l'objet de travaux pendant près de 10 ans par le Département.

Pour en revenir à la RD1091, selon les travaux des bureaux d'études Inddigo et TTK, c'est l'axe le plus emprunté de l'Oisans. En 2021, les compteurs du Département de l'Isère ont comptabilisé plus de 20 000 véhicules y circulant certains samedis. Ceci crée de nombreux embouteillages et limite fortement la mobilité. Par ailleurs, tout au long de l'année, le Département y effectue de nombreux travaux d'entretien. Ceci a un impact sur les déplacements internes ainsi que sur ceux en provenance de Grenoble. La Communauté de communes a démarché le Département pour avoir une vision complète des travaux effectués et envisagés sur cet axe.



Les problèmes de congestion sur cet axe sont un enjeu important pour le territoire, car comme il a été explicité précédemment, c'est la principale voie pour accéder à l'Oisans et donc à ses stations. Plus qu'un enjeu de mobilité, la RD1091 est un enjeu économique puisque si les touristes ont des difficultés à accéder au territoire, ils seront tentés de se rendre à la prochaine saison vers des territoires similaires présentant moins de problématique au niveau de l'accessibilité.

Pour répondre à ceci, la CCO a organisé une rencontre avec Grenoble-Alpes Métropole pour discuter des problématiques à régler et des solutions à envisager. Cette rencontre a permis d'aborder des sujets, dont la RD1091, qui ont tous un impact sur l'accessibilité à l'Oisans. La carte ci-dessous, que j'ai pu réaliser lors de ma première semaine de stage en prévision de cette rencontre, est loin d'être parfaite visuellement, mais a permis de bien identifier les problématiques.

Lors de cette réunion, les points présents sur la carte ont pu être abordés. Les discussions ont mené à la décision de mettre en place un comité d'axe sur la RD1091, réunissant GAM, le CCO, le département de l'Isère et la Région Auvergne-Rhône-Alpes, dans l'objectif de trouver ensemble les meilleures alternatives aux différents enjeux identifiés. Il est clair qu'il n'existe pas de solutions miracles, toutefois, quelques solutions peuvent s'envisager pour diminuer le trafic sur l'axe ou du moins sur une partie, permettant de relier GAM à l'Oisans plus rapidement en saison touristique.

Par exemple, alors qu'un projet de télécabine entre Grenoble et Chamrousse est à l'étude et que la mobilité par le haut s'envisage de plus en plus à Grenoble, l'idée de relier Grenoble à l'Oisans pourrait s'envisager dans un futur assez lointain.

Malgré le réchauffement climatique, les élus de l'Oisans ont une vision à long terme puisque la plupart de leurs stations auront, selon les prévisions, encore de la neige en 2050 contrairement à de nombreux autres massifs. Les flux en hiver risquent donc d'augmenter en direction de l'Oisans au fur et à mesure que ces derniers diminuent vers d'autres territoires présentant actuellement les mêmes activités économiques. Par ailleurs, les stations ont bien compris qu'elles devaient s'engager vers une économie touristique de quatre saisons, pour être résilient face aux impacts du réchauffement climatique et pour pouvoir attirer de nombreux visiteurs tout au long de l'année (deux saisons rallongées).

D'autres solutions peuvent être plus réalistes à court et moyen terme. Par exemple, l'offre en transport en commun reliant la métropole à l'Oisans pourrait être plus importante. Aujourd'hui, le bus T75 qui relie Grenoble à Bourg-d'Oisans effectue 8 aller-retour par jour. Depuis le terminus à Bourg-d'Oisans, d'autres lignes permettent de rejoindre les principales stations du territoire.

L'une des problématiques de la ligne T75 et de d'autres lignes est qu'elles effectuent des départs depuis la gare de Grenoble quelques minutes avant que les derniers trains en provenance de Paris n'arrivent à Grenoble. Il n'est donc pas possible pour certains Parisiens et Lyonnais d'envisager une quelconque correspondance en transport en commun pour rejoindre les stations de l'Oisans. Ce problème serait ainsi à régler avec la SNCF et la Région pour trouver le meilleur compromis. Par ailleurs, un autre problème apparaît pour envisager cette solution facilement, c'est le manque de chauffeurs pour conduire les bus et cars.



Finalement, les principales problématiques rencontrées sur l'axe principal pour venir en Oisans sont représentées sur la cartographie suivante :

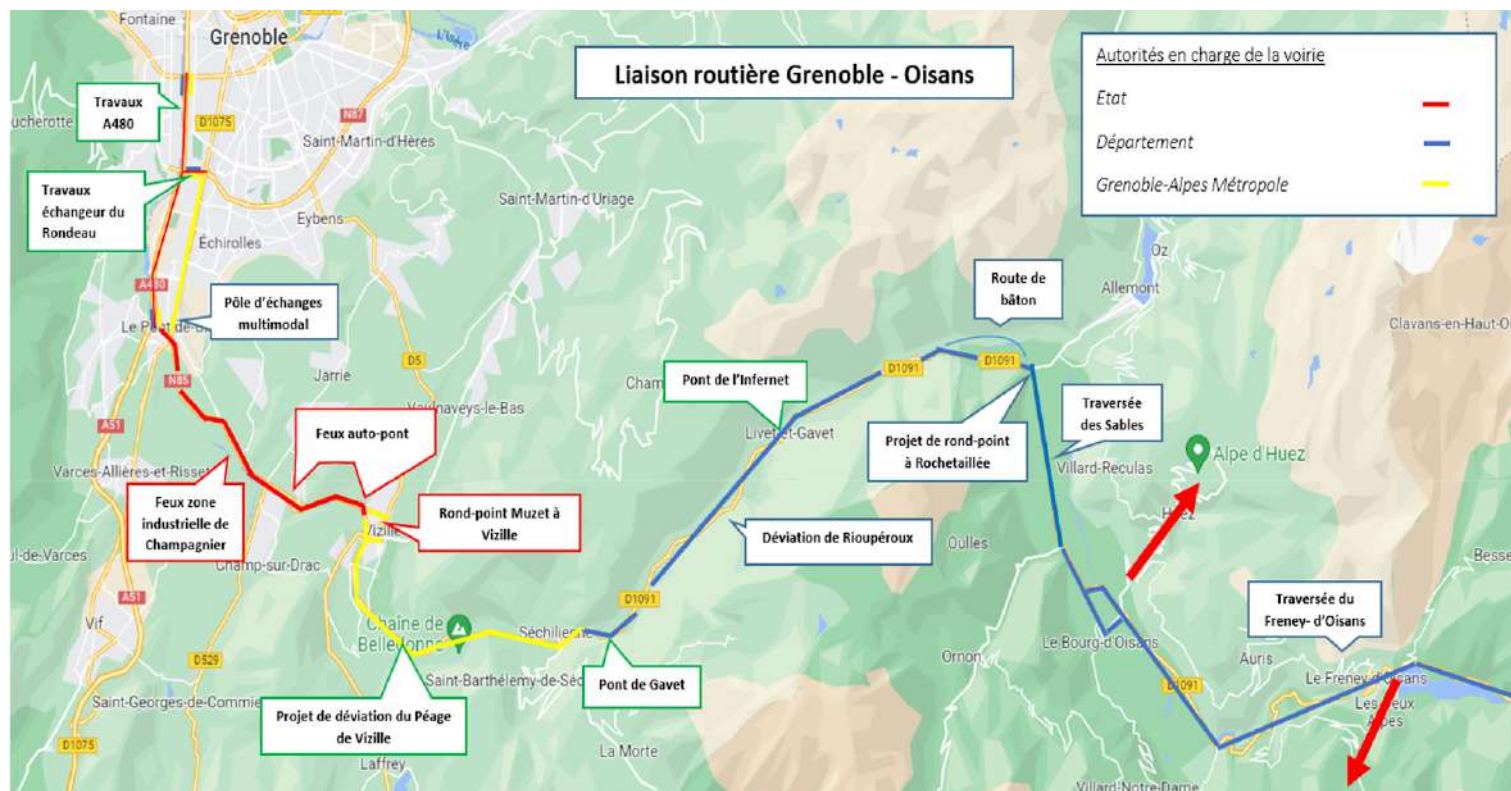


Figure n°3 : Cartographie des problématiques rencontrées sur l'axe principal entre la métropole grenobloise et l'Oisans

1.2.4. Une gouvernance de la mobilité complexe

La gouvernance est une thématique complexe dans le domaine des transports et le territoire de l'Oisans n'y échappe pas. Les acteurs présents ou qui ont une influence sur le territoire sont les suivants :

- la Région Auvergne-Rhône-Alpes, devenue AOM locale, gère des lignes de cars qui sont structurantes sur le territoire ainsi que le transport scolaire,
- les communes, via des délégations émises par la Région ont aussi la possibilité de mettre en place des services de mobilité,
- le Département de l'Isère a gardé la gestion du service de transport touristique Trans'Altitude qui permet de rejoindre les stations, par exemple depuis Grenoble par bus,
- les Délégataires de Services Publics (SATA et SPL Oz-Vaujany) qui s'occupent de l'exploitation des domaines skiables, gèrent aussi les ascenseurs valléens présents sur le territoire.
- la RD1091 qui passe par l'Oisans relie aussi deux Autorités Organisatrice de la Mobilité (le Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise et la Région Sud Provence Alpes Côte d'Azur), ce qui a forcément une influence sur la manière de penser la mobilité sur le territoire.



Finalement, l'Oisans est pourvu d'un bon niveau de service de transport collectif, mais qui reste difficilement lisible et dont la gouvernance est complexe, car pour avoir un réseau de transport efficace, il semble adéquat de réunir tous ces acteurs pour envisager les complémentarités entre les différents services.

C'est pour cette raison que les élus de l'Oisans souhaitent davantage coopérer avec les différents acteurs via la participation à un comité d'axe sur la RD1091 et développer un véritable maillage global du territoire qui puisse faciliter les déplacements internes et externes au territoire. Ce sont d'ailleurs les études mobilité et liaisons câblées réalisées dans le cadre du SCoT qui seront censées orienter les élus vers les bonnes directions pour atteindre cet objectif.

1.3. Présentation des missions confiées

Ce stage en tant que chargé de mission mobilité me permet d'être impliqué dans l'ensemble des missions du service. Nous aurons l'occasion d'aborder ce sujet dans une autre partie du rapport, mais il est important de souligner que les missions sont multiples et font appel à de nombreuses compétences.

1.3.1. Besoins en mobilité des communes

Pour commencer, suite à la délégation de la compétence mobilité à la Région Auvergne-Rhône-Alpes, les communes de l'intercommunalité doivent exprimer leurs besoins auprès de la Région. Puisque l'Oisans est un territoire de montagne, les besoins exprimés se concentrent principalement sur deux périodes de l'année : l'été et l'hiver, pour que certains dispositifs soient bénéfiques aux touristes et à l'activité économique et culturelle plus importante durant ces périodes.

La Région a donc fixé un calendrier pour lui transmettre les différentes demandes. Idéalement, il faut prévoir les services à mettre en place 1 an à l'avance, néanmoins, cette année, la Communauté de communes a pris du retard sur ce calendrier puisque c'était l'année de lancement de la coopération avec la Région et il a ainsi été difficile de prendre en compte toutes les contraintes fixées. La Région a mis en place un calendrier en fonction de ses différentes instances de décision, durant lesquelles elle émet ses avis sur les projets de mobilité.

Pour continuer, les communes ont, dès la fin de l'année 2022, indiqué leurs besoins à la Région, qui a pu émettre un avis technique sur la pertinence des projets. Il est ici possible, et tout au long des processus décisionnels, de se demander si la Région est le bon échelon pour émettre des avis sur les projets d'une Communauté de communes qui connaît très bien son territoire. Nous reviendrons sur ce sujet dans la quatrième partie de ce document.

Bien que les besoins aient déjà été exprimés, il a fallu envoyer un mail à l'ensemble des communes pour les recenser. Une fois ce travail effectué, il a été demandé aux communes d'envoyer au service



mobilité de la Communauté de communes un certain nombre d'informations par rapport aux objectifs du service à mettre en place, son coût, le public ciblé, les horaires, etc.

Toutes ces informations sont demandées par la Région et ensuite inscrites dans les conventions de délégation qui permettent la mise en place du dispositif et l'aide de la Région. Sans ces informations, en théorie, la demande de la commune n'est pas satisfaite. La mise en place de transports en commun a un coût important, surtout en territoire rural parce que les recettes sont moindres que dans les zones urbaines, il est nécessaire d'avoir l'ensemble de ces éléments au risque d'avoir un service inefficace.

Concernant cette mission, j'ai participé au recensement des besoins en mobilité des communes, à la rédaction de notes de cadrage pour les différents projets et des délibérations pour la validation des projets en Bureau et Conseil communautaire. Toutefois, je n'ai pas contribué à l'élaboration des conventions de délégation rédigées entre autres par la Région suite à sa validation des projets.

1.3.2. Projet 0 émission mobilité et stations vertes en Oisans

Par ailleurs, dans l'objectif de limiter les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire et ainsi améliorer la qualité de vie des personnes, la CCO comme de plus en plus de territoire, a décidé de se lancer dans la définition d'un projet 0 émission mobilité et stations vertes, visant à développer les mobilités vertes sur son territoire (*source*).

Le guide pratique "Ecomobilité : agir à l'échelle intercommunale" évoque cette notion via les technologies énergétiques permettant aux véhicules d'être moins polluants. Les véhicules dont parle notamment ce guide et qui répondent à cet enjeu sont les suivants :

- les véhicules GNV/bioGNV,
- les véhicules à hydrogène,
- les véhicules électriques à batterie,
- les véhicules à biocarburants
- les véhicules hybrides rechargeables.

Nous aurons l'occasion de revenir plus en détail sur les enjeux du déploiement de certains de ces véhicules, notamment pour un territoire de montagne comme l'Oisans qui a des caractéristiques qui peuvent être perçues comme des freins ou des atouts.

Pour continuer, suite à une rencontre avec la Région qui les a sensibilisés à ce sujet, les élus de l'Oisans ont souhaité s'y intéresser, d'autant plus que la station de l'Alpe d'Huez est très avancée au niveau national sur le sujet de l'hydrogène (lessor38, 2022) et que la région Auvergne-Rhône-Alpes s'est fixé l'objectif d'être un territoire leader de ce vecteur énergétique (echosciences, 2021). Toutefois, le projet 0 émission mobilité et stations vertes n'a pas pour ambition de se cantonner seulement à l'hydrogène, mais plutôt d'envisager toutes les possibilités pour créer plus de synergies et pour comprendre quel carburant alternatif pourrait le mieux répondre aux besoins du territoire.



En plus de s'inscrire dans une volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre sur le territoire, ce projet tient compte de l'expansion de la Zone à Faible Emission mobilité de Grenoble-Alpes Métropole qui risque d'avoir des conséquences sur une partie des habitants et surtout entreprises du territoire à moyen, mais aussi à court terme, la réglementation évoluant rapidement. Ce sont les vignettes Crit'Air qui définissent les interdictions de circulation des véhicules catégorisés en fonction de leur moteur et de leur carburant (les véhicules verts précédemment cités sont des Crit'Air 1).



Figure n°4 : Calendrier prospectif de l'interdiction pour les poids-lourds et utilitaires sur la ZFE de Grenoble-Alpes métropole (source : grenoblealpesmetropole.fr)



Figure n°5 : Calendrier prospectif de l'interdiction pour les voitures particulières sur la ZFE de Grenoble-Alpes métropole (source : grenoblealpesmetropole.fr)

ZOOM ZFE : Pour apporter quelques éléments de contexte, la Loi Transition Énergétique et Croissance Verte (Loi TECV) effective depuis 2015 a mis à disposition des territoires un nouveau dispositif appelé Zone à Circulation Restreinte (ZCR) puis renommé Zone à Faible Emission (ZFE) dans la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019. Certaines collectivités, comme les métropoles de plus de 150 000 habitants, sont obligées d'avoir une ZFE pour réguler la circulation des véhicules polluants sur leur périmètre et ainsi limiter la pollution de l'air, à l'origine de 100 000 décès prématurés par an. Par ailleurs, ces collectivités peuvent mettre à disposition des aides pour les entreprises et habitants pour aider à entamer une transition énergétique des parcs des véhicules.

Pour ce projet, ma mission a été de m'entretenir avec différents acteurs travaillant dans des centres de recherche, des pôles de compétitivité, des entreprises, des collectivités, des associations et des bureaux d'études pour avoir un maximum d'informations sur les différentes solutions énergétiques



permettant le développement de mobilité bas-carbone et lesquelles seraient les plus aptes à s'intégrer sur un territoire comme l'Oisans. Ces différents entretiens m'ont permis de bien comprendre les différents enjeux autour de ce sujet, me permettant ainsi de proposer une première version du cahier des charges du projet. Après quelques retours et corrections, ce document a été validé et pourra être le CCTP du marché de cette étude, dont la consultation débutera en septembre. Par ailleurs, ce type de projet peut faire l'office de subvention, j'ai donc pu travailler avec le chargé de subventions de la CCO pour candidater à un appel à projets de l'ADEME.

1.3.3. Développer les services de mobilités partagées pour répondre aux besoins quotidiens : dispositifs d'auto-stop organisé et d'autopartage

Pour continuer, j'ai aussi pu m'occuper de la mise en œuvre du dispositif d'autostop organisé Rézo Pouce sur le territoire de l'Oisans. Ce service a pour objectif de faciliter la pratique de l'autostop, en rendant les auto-stoppeurs plus visibles via la définition de points d'arrêts stratégiques leur permettant d'être plus visibles, tout en les faisant patienter sur des espaces plus sécurisés. Concernant ce second point, le Département a encouragé ce type de dispositif pour notamment éviter les dangers causés par les auto-stoppeurs qui se mettent à proximité des ronds-points pour être pris plus facilement (*source*).

La pratique de l'autostop étant particulièrement ancrée en Oisans, comme de nombreux autres territoires de montagne, 54 points d'arrêts autostop ont été définis. Ils sont censés compléter les autres services de mobilité sur le territoire et encadrer davantage cette pratique. Ils sont représentés sur la carte ci-dessous :



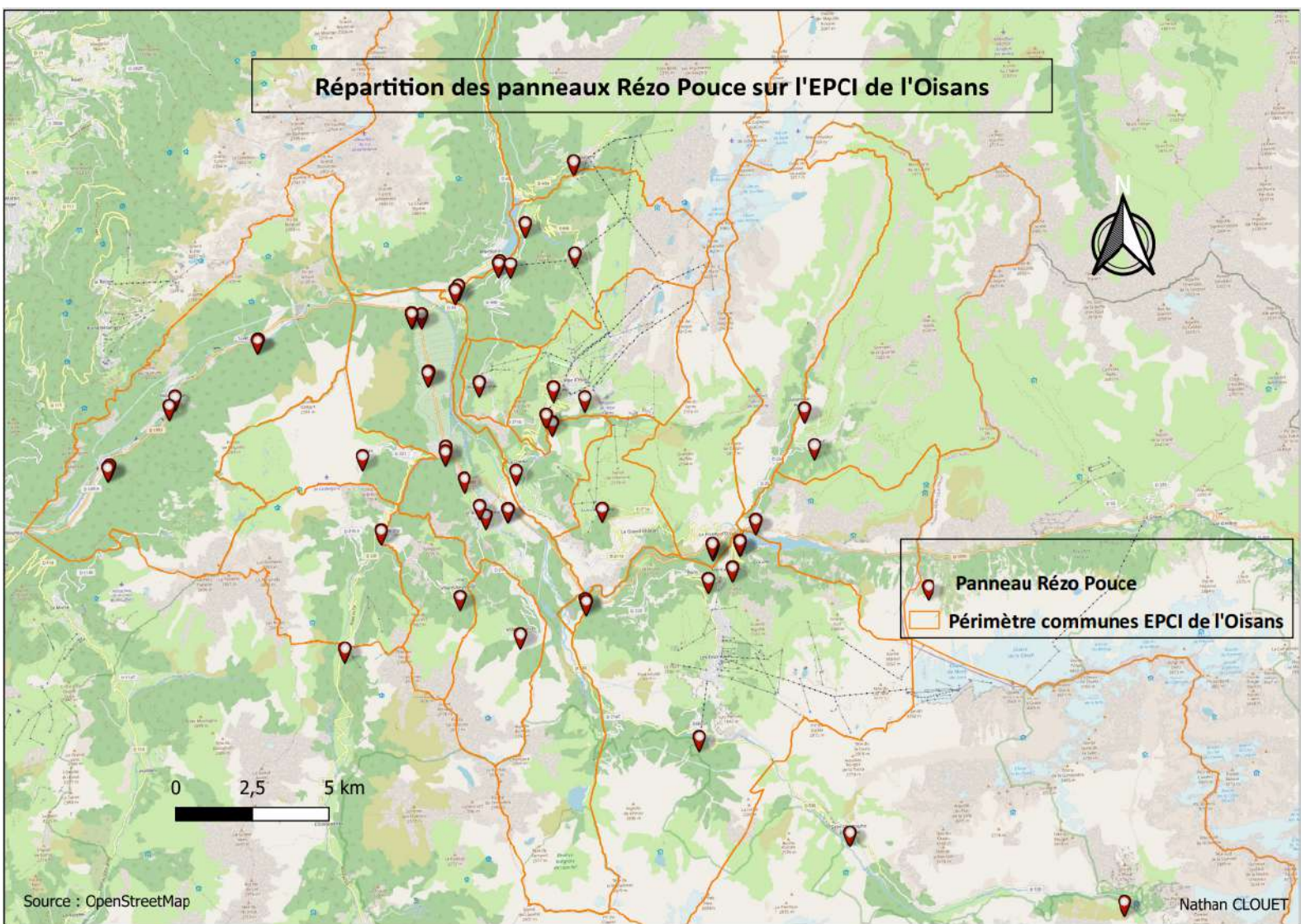


Figure n°6 : Cartographie des panneaux Rézo Pouce présents sur le périmètre de la Communauté de Communes de l’Oisans (source : Nathan Clouet)

Contrairement à d'autres dispositifs, celui-ci prône certaines valeurs qui sont ancrées dans la pratique de l'autostop : la solidarité, le partage, la convivialité... Rézo Pouce se démarque aussi de la pratique initiale en la rendant plus sécurisée grâce à la mise à disposition des usagers d'une application, à laquelle il n'est possible de s'inscrire qu'en fournissant une pièce d'identité. Ainsi, en faisant partie du réseau Rézo Pouce, on peut effectuer ses trajets avec des personnes dont l'identité aura été aussi vérifiée.

Pour ce projet, mes missions ont été les suivantes :

- compléter les informations sur les points d'autostop sur l'application Rézo Pouce,
- échanger avec les représentants des 19 communes de l'Oisans pour être certain de l'emplacement final de chaque panneau (voir figure n°7) et apporter une expertise sur les conditions d'implantation (lieu sécurisé...),



- rédiger un document, à destination du prestataire en charge de l'installation des panneaux référençant différents éléments techniques pour la bonne réalisation de la mission,
- échanger et effectuer un suivi avec le prestataire pour l'installation des panneaux,
- participer aux échanges avec le service communication pour savoir comment promouvoir le dispositif.



Figure n°7 : Panneau Rézo Pouce installé sur la commune d'Allemond (source : Nathan Clouet)

Dans un autre temps, la Métropole grenobloise étant particulièrement impliquée dans le développement de l'autopartage, il a été demandé au service mobilité de réaliser une note concernant ce dispositif pour savoir s'il serait pertinent de le mettre en place en Oisans.

En outre, l'autopartage est défini par le code des transports (art. L1231-14) comme « la mise en commun d'un véhicule ou d'une flotte de véhicules de transport terrestre à moteur au profit d'utilisateurs abonnés ou habilités par l'organisme ou la personne gestionnaire des véhicules[...] pour le trajet de son choix et pour une durée limitée. ».



1.3.4. L'organisation du Challenge mobilité de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Pour continuer, suite à une invitation de la Région auprès de la Communauté de Communes de l'Oisans à participer au Challenge mobilité régional, j'ai eu l'opportunité de participer à l'organisation de cet événement.

En effet, chaque année depuis 2011, la Région organise un challenge mobilité sur une journée, qui a pour objectif de promouvoir les mobilités durables pour les déplacements domicile-travail, en sensibilisant un maximum d'actifs aux modes alternatifs à l'autosolisme via par exemple la mise en place d'animations faisant la promotion des modes de déplacement plus durables.

Le concept du Challenge est simple, les établissements doivent inciter leurs employés à venir autrement que seuls en voiture sur leur lieu de travail. Pour certains, ceci pourrait être l'occasion de tester pour la première fois un autre mode de transport pour ce type de déplacement. Ainsi, la Région espère que cette expérience favorise un déclic qui aura des conséquences positives sur le mode de transport choisi pour se rendre sur le lieu de travail.

En amont du jour J, des relais locaux sont missionnés pour accompagner les établissements dans l'organisation de cette journée ainsi que pour démarcher des structures qui ne seraient pas à propos du management de la mobilité. Bien que ma mission se soit ici cantonnée à l'organisation et à la promotion du Challenge au sein de la Communauté de Communes, d'autres territoires incitent les entreprises locales à y participer en les parrainant (tutelle qui permet d'apporter une aide par exemple pour la définition d'animations), favorisant ainsi les changements de comportement de mobilité sur les territoires.

1.3.5. Expérimentation d'une ligne de bus estivale : la navette Oisans

Précédemment, nous avons pu aborder la volonté des élus de soutenir un véritable maillage global du territoire censé répondre aux besoins des résidents de l'Oisans et des touristes pour limiter la place de la voiture dans les déplacements. Pour ce faire, ils ont notamment étudié la possibilité de mettre en place une ligne de bus qui dessert tout le fond de vallée, en reliant notamment les deux ascenseurs valléens. Ceci dans l'objectif de faciliter les déplacements entre la vallée et les stations d'altitude.

Ce projet a été inscrit dans la convention de partenariat signé avec la Région et est porté par la Communauté de communes, contrairement à d'autres services de transport collectif, puisqu'il est jugé d'intérêt communautaire. Mis en place pour l'été 2022, cette ligne de bus Oisans est une expérimentation, financée à 50% par la Communauté de Communes et à 50% par la Région, qui pourra faire l'objet d'une nouvelle expérimentation durant l'hiver 2022 si les conclusions (en termes de fréquentation par exemple) sont satisfaisantes et que la Communauté de Communes prouve que ce service répond bien aux besoins des habitants et touristes du territoire.



L'enjeu est donc particulièrement important, car il est nécessaire de faire en sorte que cette ligne de transport collectif soit un succès, malgré le fait que ce soit un nouveau service qui peut demander un temps d'appropriation et que l'Oisans reste un territoire de montagne peu dense, incluant des freins plus forts au développement de ce type de service (Baptiste H., 2019).

Pour ce projet, j'ai eu l'occasion de participer à l'ensemble des tâches à réaliser pour la bonne mise en œuvre de cette expérimentation :

- participation aux réflexions sur les éléments techniques (choix des arrêts, des horaires...),
- participation à la rédaction des délibérations et notes pour les instances de décision,
- rédaction du Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) pour le lancement de la consultation,
- accompagnement des services techniques pour la pose de la signalisation,
- promotion du service auprès des socioprofessionnels du territoire,
- mise en place d'outils pour l'évaluation du service.

Ci-dessous, une représentation du trajet de la navette Oisans :

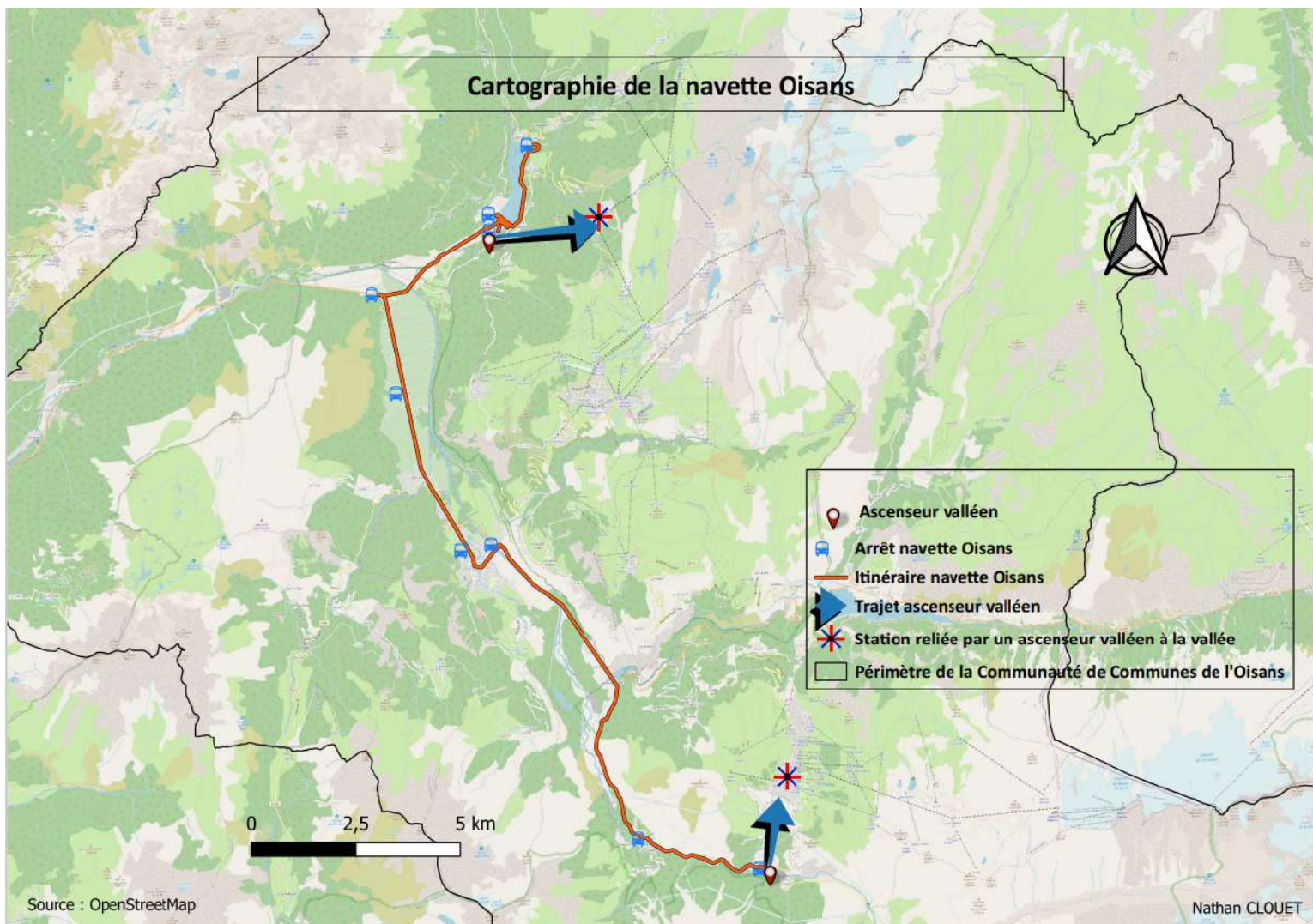


Figure n°8 : Cartographie du parcours de la navette Oisans (source : Nathan Clouet)



1.3.6. Suivi des études mobilité du SCoT

Comme il a pu être explicité précédemment, dans le cadre de l'élaboration du SCoT Oisans 2040, deux études sont en cours de réalisation : un schéma stratégique des mobilités internes et externes au territoire de l'Oisans et une étude de faisabilité des projets de liaisons câblées.

Concernant ce sujet, j'ai eu l'opportunité de suivre la chargée de mission mobilité de la CCO durant les différentes réunions avec les bureaux d'études et les élus pour comprendre, entre autres, le rôle de médiateur qu'a le chargé de mission. En effet, la Communauté de Communes de l'Oisans, comme de nombreux territoires, n'a pas les ressources humaines suffisantes pour produire elle-même ses études de mobilité, surtout sur des sujets complexes comme les liaisons câblées qui demandent une ingénierie poussée.

J'ai pu participer à la relecture et aux corrections des documents produits par les prestataires pour qu'ils soient, à terme, bien compréhensibles pour le grand public si le SCoT est validé. Ceci m'a notamment permis d'acquérir de nouvelles connaissances dans le domaine de la mobilité et de l'aménagement du territoire. En effet, au travers de ces études sont appréhendés de nombreux dispositifs de mobilités qui tendent à répondre aux enjeux du territoire de l'Oisans. J'ai notamment pu assister aux débats entre les bureaux d'études et les élus pour savoir lesquels semblent les plus pertinents à mettre en place en Oisans.

Ces études ont pour objectif de développer un véritable maillage global du territoire en évaluant les projets envisagés par les élus. A titre d'exemple, un des buts de l'étude liaisons câblées est d'évaluer la pertinence des projets d'ascenseurs valléens, qui doivent à terme permettre de mieux relier les espaces de vie entre la vallée et les stations d'altitude (voir carte ci-dessous). La navette Oisans, déjà expérimentée, doit relier certains ascenseurs valléens entre eux pour favoriser l'intermodalité entre les services. Ces services peuvent donc répondre aux besoins des habitants des territoires et favorisent également la mobilité des touristes en facilitant les excursions à la journée dans les stations.



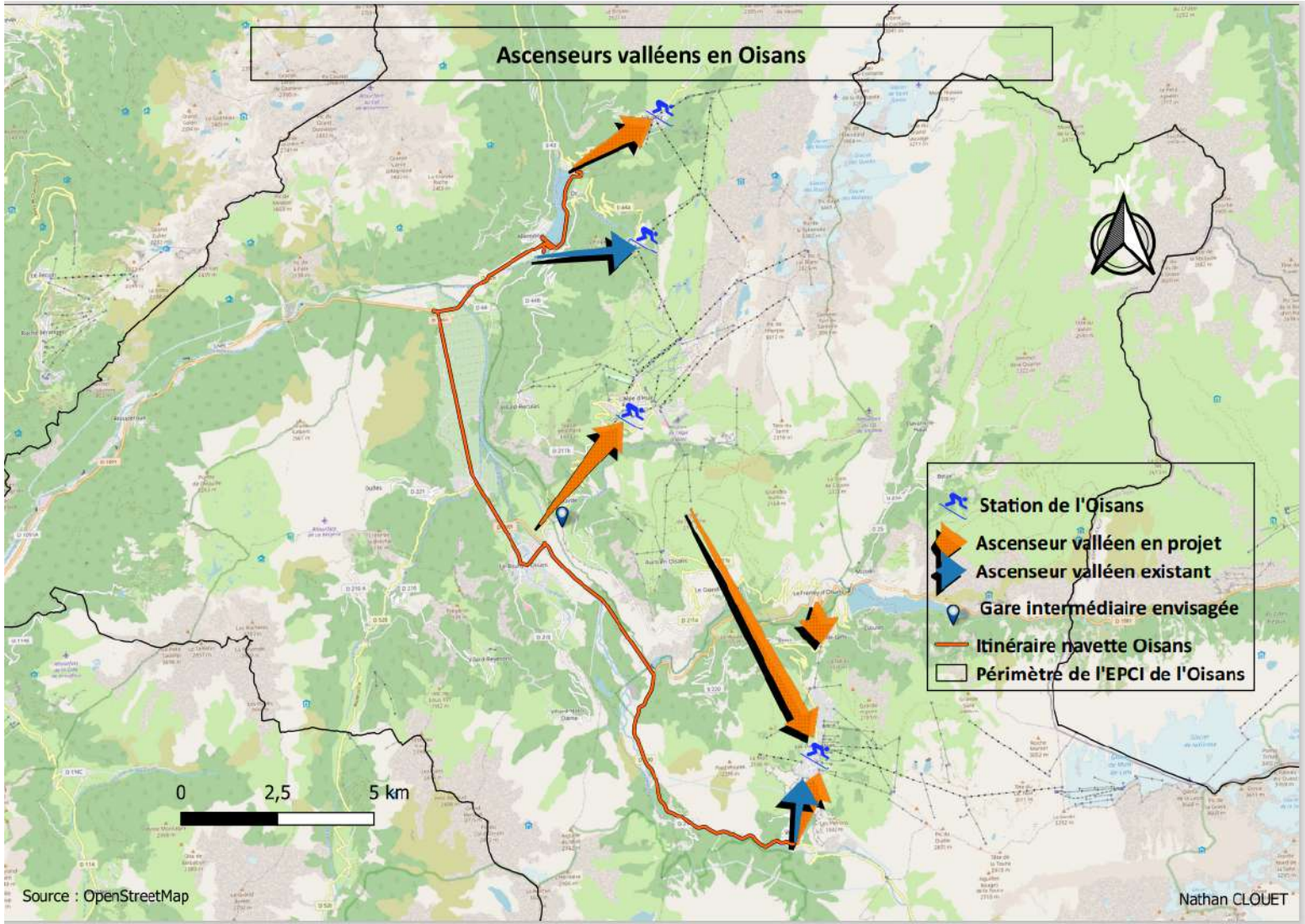


Figure n°9 : Cartographie des ascenseurs valléens présents ou en projets sur le territoire de la Communauté de Communes de l'Oisans (source : Nathan Clouet)



II. Perspectives opérationnelles, stratégiques et résultats obtenus

2.1. Analyse des missions et des dispositifs de mobilité

2.1.1. Autopartage

Pour rappel, les mobilités partagées sont perçues comme de bonnes alternatives à l'autosolisme et aux problématiques rencontrées par la mise en place de transports en commun dans les territoires ruraux.

La Communauté de communes a souhaité porter une réflexion sur la mise en place d'un dispositif d'autopartage sur le territoire, via notamment l'opérateur Citiz, très présent à Grenoble puisqu'il comptabilise plus de 100 véhicules sur la métropole. De même, lors d'un atelier mobilité organisé dans le cadre de l'élaboration du SCoT Oisans 2040, certains élus de petites communes ont exprimé que ce type de service permettrait à leurs habitants de ne pas à avoir à investir dans un second véhicule.

Pour ce sujet, j'ai donc été chargé de rédiger une note d'opportunité sur la mise en place de véhicules en autopartage en Oisans. Pour la réaliser, j'ai réalisé des entretiens avec plusieurs territoires présentant des caractéristiques similaires à l'Oisans (territoire peu dense et de montagne) ainsi qu'avec des représentants de Citiz (ambassadeur et responsable développement) pour connaître les conditions d'implantation d'un véhicule.

En théorie, le principe de l'autopartage est excellent, toutefois, comme d'autres dispositifs de mobilité, il fait face à certaines problématiques.

Dans un premier temps, le coût d'implantation d'un ou deux véhicules est onéreux (environ 40 000 euros s'il n'y a pas d'intéressement pour 2 véhicules mis en place durant 5 ans) et de ce fait, certains territoires disposant de peu de moyens financiers ne peuvent disposer de ce type de service. En effet, le coût est important, car les véhicules en autopartage sont très peu rentables. C'est donc au territoire de pallier les surcoûts bien qu'il soit possible de percevoir des intéressements via l'utilisation des véhicules.

Par ailleurs, il semble que les habitants des territoires qui mettent à disposition des véhicules en autopartage aient beaucoup de mal à s'en saisir puisqu'il est très difficile de se passer complètement d'une voiture pour se tourner vers l'autopartage. Il semble que ce soit surtout les urbains, qui sont plus disposés à ne pas avoir de véhicule personnel du fait des infrastructures de mobilité plus nombreuses et performantes dans leur lieu de vie, qui soient le plus en mesure de s'en saisir.

Pour ne pas être confrontés à ces problématiques, certains territoires privilégient une autre forme d'autopartage : l'autopartage entre particuliers. De même, le principe est simple, une personne (pas la collectivité) met à disposition son véhicule à d'autres personnes, généralement à des résidents de



son village ou de son quartier en fonction de la densité de population du territoire qui porte ce projet. Ceci paraît davantage répondre aux problématiques rencontrées par les territoires ruraux, qui bénéficient du fait qu'il y a une certaine proximité entre les habitants d'une même petite commune par exemple, facilitant ainsi le partage du véhicule.

Toutefois, aucune assurance ne souhaite aujourd'hui s'engager vers des contrats d'autopartage, car ceci représente un coût trop élevé pour l'assurance (plusieurs personnes pour un seul véhicule). Les territoires ruraux qui comptaient sur cette forme d'autopartage pour répondre en partie aux problématiques de mobilité des communes les plus isolées sont donc contraints par cette problématique. C'est au niveau national que ce sujet doit être traité pour espérer que l'autopartage entre particuliers puisse se développer et répondre aux besoins des publics les plus isolés.

Concernant l'Oisans, plusieurs formes d'autopartage pourraient s'imaginer, avec l'implantation de véhicules Citiz dans les pôles centraux, qui bénéficient de la présence de nombreux touristes à certains moments de l'année. Ces derniers sont pour la plupart des urbains qui en théorie sont davantage familiarisés avec cette pratique et pourraient délaissé leur voiture pour venir autrement sur le territoire tout en sachant qu'ils pourront bénéficier de ce service. D'autant plus qu'il n'y a pas de loueurs de voitures sur le territoire. Les communes plus isolées pourraient s'orienter vers de l'autopartage entre particuliers, via la mobilisation des habitants dans des réunions publiques.

2.1.2. Rézo Pouce

Le dispositif d'autostop organisé a été mis en place sur le territoire. 54 panneaux ont été installés sur l'ensemble du territoire à des endroits stratégiques permettant à l'auto-stoppeur de gagner en visibilité tout en attendant à un endroit sécurisé.

De même que l'autopartage, la pratique de l'autostop fait face à de nombreux freins malgré un concept simple à prendre en main qui semble tout à fait louable et envisageable. En effet, Rézo Pouce indique qu'au niveau national le temps d'attente est inférieur à 10 minutes pour 9 trajets sur 10. Ceci correspond aux temps d'attente moyens pour des bus en zones urbaines. Le dispositif paraît donc efficace, notamment en territoire de montagne où il existe déjà une culture de l'autostop, pratique très ancrée pour les randonneurs notamment.

Néanmoins, il faut apporter quelques nuances à l'autostop organisé. Le premier est celui qui pose le plus de problématiques pour le développement de toutes les mobilités alternatives à la voiture individuelle, ce sont les freins psychologiques.

En effet, l'auto-stop n'est pas encore perçu comme un mode de déplacement à part entière. Il faut réussir à passer un cap pour sortir de chez soi et tendre le pouce à un arrêt d'autostop, pour les non-initiés en tout cas. Pour répondre à ceci, l'organisation d'animation comme des baptêmes d'autostop peuvent être des solutions pour franchir ce cap, car c'est l'occasion d'être accompagné.



En outre, la barrière psychologique est aussi présente chez les automobilistes, parce qu'il ne faut pas oublier que la voiture est considérée par beaucoup comme le prolongement du domicile (Libération, 2018). L'autostoppeur ne peut donc être pris que par la bonne volonté des conducteurs.

Pour répondre à cette problématique, des lignes de covoiturage spontanées émergent de plus en plus sur les territoires. Celles-ci sont un mix entre la pratique de l'autostop, du covoiturage et de ligne de bus. En effet, à certaines heures, il est possible de se rendre à un point stratégique et d'attendre d'être pris. Les chances sont plus élevées, car les territoires et les opérateurs de ligne de covoiturage animent des communautés de covoitureurs et de conducteurs qui s'engagent à prendre les personnes présentes sur les lieux d'arrêt et à les déposer sur un autre lieu d'arrêt si elles effectuent le trajet en voiture. Les automobilistes sont d'ailleurs généralement indemnisés par la collectivité, évitant ainsi à la personne prise en charge de payer le conducteur et assurant ainsi à l'automobiliste d'avoir un intéressement.

Pour le lancement de Rézo Pouce sur le territoire de l'Oisans, un baptême Rézo Pouce a été organisé avec les représentants d'offices du tourisme, de mairies, etc. Le baptême consistait à relier deux points d'autostop. Malgré un flux de véhicules assez important, il a fallu beaucoup de temps pour que tous les binômes réussissent à faire l'aller. Ceci peut s'expliquer par l'heure à laquelle a commencé le baptême (heure creuse), mais aussi par le fait que de nombreux automobilistes ne souhaitent pas s'arrêter. D'ailleurs, à l'aller, ce ne sont quasiment que des personnes extérieures au territoire qui ont pris l'ensemble des participants. Au retour, la présence d'un feu près du second point d'autostop, obligeant les automobilistes à s'arrêter, semble nous avoir grandement aidé à être tous pris rapidement.

Lors d'une rencontre avec un chargé de mission mobilité partagée du Département de l'Isère, celui-ci m'a indiqué que l'autostop s'envisage très peu pour les déplacements domicile-travail, car les horaires imposés par les établissements contraignent fortement la pratique. En effet, bien qu'il existe des statistiques sur l'autostop qui confirment le fait que l'on augmente ses chances d'être pris lorsque l'on est bien visible et à un point stratégique, il reste toujours une part d'aléa. Il n'est donc pas certain d'arriver à l'heure convenue sur son lieu de travail. Si les employeurs permettaient une certaine flexibilité sur les horaires, peut-être que cette pratique se développerait davantage.

Par ailleurs, bien que l'emplacement des arrêts d'autostop ait été pensé de sorte à augmenter les chances d'être pris, il est possible de s'interroger sur la pertinence de certains arrêts.

Comme expliqué dans la partie numéro 1, je me suis rendu dans la plupart des communes de l'Oisans pour vérifier l'emplacement des panneaux Rézo Pouce. Alors que certains semblent très pertinents du fait de nombre de véhicules passant à proximité, les panneaux Rézo Pouce installés par exemple dans les communes de Villard-Reymond (43 habitants), de Villard-Notre-Dame (26 habitants) et d'Oulles (9 habitants) semblent difficilement explicables du fait du nombre de flux très bas. Des retours négatifs sur le panneau Rézo Pouce installé à Oulles ont été postés sur Facebook,



s'interrogeant sur l'utilité de mettre un panneau d'autostop pour promouvoir une mobilité plus solidaire alors qu'il règne déjà une solidarité dans ce type de commune.

Lors de mes interventions, les maires d'Oulles et de Villard-Reymond avaient jugé que ce service n'était pas pertinent pour des villages où tout le monde se connaît. Toutefois, ils ont tout de même souhaité installer le panneau. Il convient donc de s'interroger sur la pertinence de l'implantation des services de mobilité, qui peuvent faire l'objet de remarques, notamment sur le fait qu'ils sont financés par de l'argent public.

Au final, dans la théorie, les services de mobilité alternatifs peuvent parfaitement s'envisager, car ils permettent de répondre à de nombreux besoins, cependant, il est important de les animer et d'accompagner les potentiels utilisateurs pour espérer créer une dynamique. Sinon, certains freins psychologiques peuvent rapidement prendre le dessus.

2.1.3. Animation Challenge mobilité

L'animation est un facteur clé pour valoriser les services de mobilité et sensibiliser le plus grand nombre aux dispositifs alternatifs à l'utilisation systématique de la voiture individuelle. Lors de l'organisation du Challenge mobilité, il a fallu aller voir les agents de la CCO pour essayer de promouvoir cet événement. En effet, l'impact de la communication écrite pour ce type d'événement étant assez limité, en tout cas au vu des retours (seulement 1 retour pour les mails concernant ce challenge envoyés à plus de 100 personnes).

L'objectif ici était de faire assimiler cet événement et de convaincre les personnes réticentes à venir autrement que seul en voiture sur leur lieu de travail. L'ambiance au siège de la CCO étant très bonne, beaucoup d'agents se sont pris au jeu. Il a été plus difficile de convaincre les directeurs de pôles, qui sont pour la plupart en contact avec les agents qui ne travaillent pas au siège, ainsi que le Directeur Général des Services qui n'a pas souhaité que soit organisé des animations spécifiques pour cette journée (tombola pour les participants...).

Après réflexion, il aurait peut-être fallu préparer davantage d'arguments sur les objectifs du Challenge mobilité et mieux faire écho des retours positifs des agents le concernant. Ceci aurait certainement permis d'organiser plus d'animations permettant de faire la promotion des modes alternatifs à la voiture individuelle.

Finalement, la participation à ce challenge a été bonne et a montré que l'animation dans le domaine de la mobilité peut avoir des répercussions positives. A terme, il serait intéressant de mettre plus souvent en place ce type d'événement sur le territoire et de les promouvoir, par exemple, auprès des entreprises du territoire, de sorte à porter une réelle ambition sur le management de la mobilité.



2.1.4. Projet Territoire 0 Emission

Selon les études du SCoT, les mobilités sont la deuxième source de pollution sur le territoire de l'Oisans, il convient donc d'entamer une transition dans ce secteur et dans les flottes de véhicules des habitants, entreprises et autres établissements du territoire.

Les entretiens que j'ai pu réaliser pour réussir à rédiger le cahier des charges de ce projet ont mis en évidence le fait que pour la réussite de ce type de projet, le recensement des besoins et des usages sont primordiaux. Si suite à un recensement de ces derniers, aucun acteur ne se montre investi dans cette thématique parce que les coûts des véhicules bas-carbone sont très élevés, alors il n'est pas pertinent de mettre en place une station multiénergie de plusieurs millions d'euros qui ne sera pas utilisée. Cette étape est primordiale néanmoins, des pays comme l'Allemagne ont une stratégie inverse. Ils mettent en place des stations et ensuite, ils recensent les besoins. Malheureusement, la plupart d'entre elles se retrouvent sans utilisateurs ou avec trop peu pour être rentables sur le long terme.

L'EPCI ou la collectivité peut avoir un rôle à jouer dans ce cas de figure, en investissant dans des véhicules aux carburants alternatifs et en marquant donc la volonté auprès des acteurs du territoire de la volonté du territoire d'entamer une transition des parcs de véhicules. Elle peut aussi pallier les coûts investis par les entreprises, en les aidant dans leurs recherches de subvention ou en mettant en place une société de projet. En créant une société de projet, l'établissement peut par exemple assurer aux acteurs qui ont changé de véhicules que "les coûts à la pompe" n'augmenteront pas, en assurant elle-même les déficits par exemple.

Par ailleurs, ce type de projet est ambitieux en matière de transition énergétique, c'est pourquoi les territoires peuvent tenter de valoriser leur production d'énergies renouvelables pour fournir suffisamment en énergie les véhicules. L'Oisans a la particularité d'être doté de nombreuses centrales hydroélectriques. L'enjeu est donc qu'EDF puisse s'investir dans le projet de la Communauté de Communes pour assurer une production suffisante permettant par exemple la production d'électricité pour batterie ou hydrogène.

D'autres acteurs du territoire, comme les agriculteurs, s'ils sont impliqués dès le départ du projet, pourraient tenter de mettre en place des unités de méthanisation locales produisant du bioGNV. D'autant plus qu'une des problématiques des projets multi-énergies est le transport de l'énergie, qui peut induire, comme à Cherbourg, autant d'émissions de gaz à effet de serre qu'elle ne permet d'en réduire (Talk'INP, 2022). En d'autres termes, l'implication de l'ensemble des acteurs du territoire est intrinsèquement liée à la réussite de ce type de projet durable.

Ce projet de la Communauté de Communes de l'Oisans est aussi à mettre en perspective avec l'actualité récente qui a mis en évidence le bilan carbone total de la construction de certains véhicules bas-carbone comme les voitures électriques qui posent de nombreuses problématiques en matière d'extraction de matériaux rares, dans les pays en voie de développement ou pauvres, et de recyclage et aussi de recyclage (Le Point, 2022).



2.1.5. La navette Oisans

Cette coopération est importante dans tous les projets de mobilité et ceci s'est ressenti notamment lors de la mise en place de la navette Trans'Oisans. Bien que le projet ait été défini bien en amont de sa mise en place, plusieurs services de la Communauté de communes (mobilité, technique, communication, Oisans tourisme...) et autres acteurs se sont mis à travailler ensemble sans vraiment de coordinations puisque trop peu d'objectifs communs avaient été fixés. S'ajoute à cela un manque de visibilité sur ce que chacun fait. Pourtant, chaque service a apporté aux autres des éléments qui ont permis au final d'atteindre les objectifs fixés, toutefois, ceci a pu créer des tensions.

A titre d'exemple, le fait de ne pas avoir été sur le terrain avec les services techniques pour être sûr qu'il soit possible d'implanter un panneau à tel endroit a créé du retard sur l'implantation de ces derniers, car sur certains types de sol, les éléments de la signalisation ne pouvaient pas se fixer dessus.

Début août, la navette Oisans a transporté plus de 3 500 voyageurs, ce qui est un succès compte tenu des caractéristiques du territoire et du fait que ce soit une première expérimentation portée par la Communauté de Communes.

Néanmoins, les différentes problématiques rencontrées tout au long de la mise en place ont eu un effet négatif sur la mise en place de ce projet pour certains services de la Communauté de Communes notamment. C'est pourquoi, il m'a été demandé de réaliser une note de retours d'expériences sur les points à anticiper, à prendre en compte pour un prochain projet de ce type. Dans cette note, j'y ai intégré les remarques des chauffeurs de bus, des habitants et socioprofessionnels du territoire qui participent, une fois le dispositif lancé, à sa promotion. Ces derniers auraient pu être consultés avant la mise en œuvre de la navette. Pour pallier cela, certaines actions ont été mises en place pour l'évaluation du service, visant à recueillir leurs avis (enquête quantitative et qualitative).

2.1.6. Besoins en mobilité du territoire

La Loi d'Orientation des Mobilités de 2019 a renforcé les liens entre les Communautés de Communes et les Régions. En effet, les Communautés de Communes ont eu la possibilité de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité sur leur territoire dans le but de mettre fin aux zones blanches de la mobilité en France, c'est-à-dire aux territoires qui n'ont pas d'Autorité compétente pour organiser les services de mobilité et mettre en place de nouveaux projets.

Toutefois, la Communauté de Communes de l'Oisans a fait le choix de déléguer cette compétence à la Région en échange d'un soutien financier sur certains projets de mobilité. La CCO a donc demandé au cours de l'année 2021 aux communes de l'intercommunalité d'exprimer leurs besoins en matière de mobilité pour l'été 2022.



L'objectif étant de répondre aux usages du territoire et de limiter l'utilisation de la voiture sur le territoire qui est d'autant plus importante en période touristique, car l'Oisans est un territoire très attractif pour les activités de montagne. En 2022, la CCO a eu un rôle important pour satisfaire les besoins des communes, quelle que soit leur attractivité et leur situation géographique.

Ceci n'a pourtant pas été simple et particulièrement sur les financements alloués aux différents projets puisqu'il a fallu décider quels projets sont d'intérêts communautaires et peuvent donc avoir des financements de la part de la CCO et lesquels ne le sont pas. Au final, pour cette première année de coopération avec la Région, sur les cinq projets de mobilité mis en place sur l'été (deux navettes pour se rendre au marché de Bourg-d'Oisans, transport à la demande, extension d'une ligne de transport en commun existante, navette Oisans), un seul a été jugé d'intérêt communautaire (la navette Oisans), puisqu'elle dessert plusieurs vallées, communes et permet un accès facilité à quelques stations, bénéficiant d'un financement de 50% de la part de la Communauté de Communes.

Les autres projets qui répondent parfois à des usages plus locaux ont été considérés d'intérêt communautaire, bénéficiant alors de 25% de financement de la CCO dans le but de ne pas créer d'inégalités d'accès aux services de mobilité. D'autant plus que les communes les plus isolées sont habitées par des personnes âgées qui rencontrent davantage de freins pour les déplacements.

Cette catégorisation va pouvoir évoluer dans le temps en fonction des retours sur les différents services et particulièrement des données de fréquentation qui sont considérées comme un indicateur permettant d'évaluer l'efficacité du projet. Il est possible de s'interroger sur cet indicateur pour savoir s'il est suffisamment pertinent ou s'il faudrait développer d'autres outils pour avoir une autre analyse.

D'autre part, entre les services de transports en commun de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, la ligne de bus qui relie Briançon à Grenoble, les navettes marché mises en place par les communes et les services de mobilité impulsés par la Communauté de Communes, l'offre de mobilité sur le territoire devient rapidement très complexe.

Les applications de la mobilité servicielle (Mobility as a Service) pourraient répondre à cette problématique puisqu'elles ont, entre autres, pour objectif de rendre plus intelligent le réseau de transport en favorisant les intermodalités et en proposant une seule billettique pour l'ensemble des services intégrés dans l'application. Ceci favoriserait donc l'efficacité du réseau de transport de l'Oisans.



2.2.1 Évaluation des dispositifs

Pour savoir si un service est efficace, il convient de l'évaluer. L'évaluation d'un dispositif est d'ailleurs obligatoire dans les projets portés par le secteur public. Durant ce stage, plusieurs outils ont pu être mobilisés pour rendre compte de l'efficacité des actions menées par le service mobilité de la Communauté de Communes de l'Oisans. Ils sont répertoriés dans le schéma suivant :

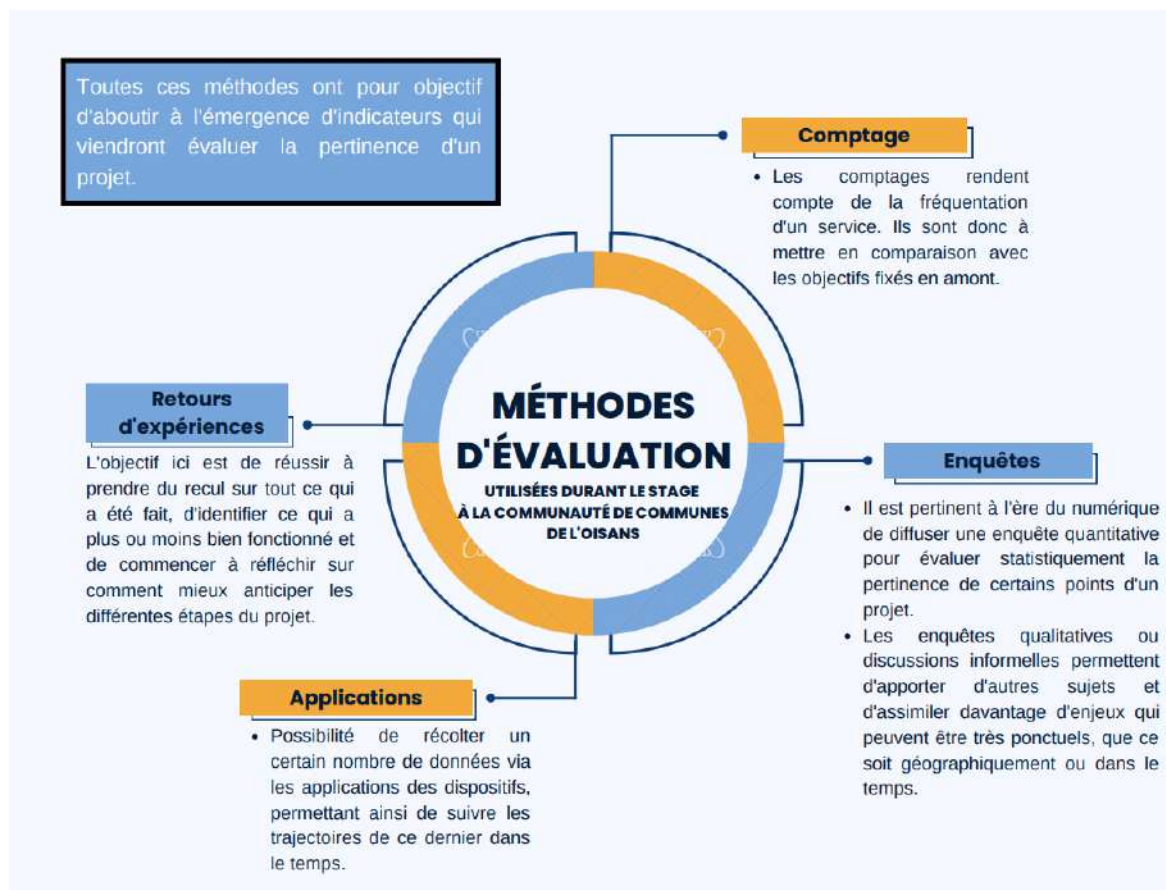


Figure n°10 : Méthodes d'évaluation utilisées durant le stage au service mobilité de la Communauté de Communes de l'Oisans (source : Nathan Clouet)

2.2.1. Les données de fréquentation obtenues par comptage

Le comptage est un outil très fréquemment utilisé puisqu'il permet d'avoir des indicateurs quantitatifs, qui peuvent néanmoins avoir leurs limites.

Il peut prendre plusieurs formes. En effet, le comptage est particulièrement utile dans le domaine des mobilités pour rendre compte de flux. Par exemple, pour l'élaboration du SCoT Oisans 2040, le bureau d'études en charge de la réalisation du schéma des mobilités a utilisé les comptages du département sur les axes de l'Oisans pour mettre en avant des dynamiques différentes entre l'hiver, l'été et les inter-saisons. Deux principaux problèmes sont ressortis de l'utilisation de ces données :



- d'abord, la plupart des compteurs sont défectueux. Ainsi, certains ne fournissent plus de données depuis plusieurs années.
- D'autre part, tous les axes ne sont pas pourvus d'un compteur.

Dans ce second cas, une réunion a été organisée entre les élus de la vallée du Ferrand, la Région et la Communauté de Communes pour connaître les flux de touristes qui se rendent dans la vallée et particulièrement sur le plateau d'Emparis. Ce site protégé fait face à l'afflux de nombreux visiteurs qui s'y rendent en voiture, sur des routes dangereuses et qui potentiellement peuvent être facteur de plus de pollutions dans ce milieu naturel. Néanmoins, sans données de fréquentation, il n'est pas possible de mettre en place de services (comme l'a fait par exemple le Vercors en mettant en service une navette qui monte jusqu'au plateau de la Molière, lieu particulièrement fréquenté) puisqu'il n'y a pas de données qui permettraient d'évaluer le besoin.

En outre, dans ce cas, les comptages n'ont pas pour objectif d'évaluer un dispositif. Toutefois, concernant les besoins en mobilité des communes de l'Oisans, la Région a demandé pour chaque service mis en place (6 services de transport en commun pour l'été 2022), que chaque commune à l'origine de la demande effectue des contrôles de fréquentation, chaque jour, pour savoir si le service mis en place répond réellement à un besoin du territoire et s'il est efficient. Si ces comptages révèlent que certains services ont du succès, il pourrait être envisagé que le service soit jugé d'intérêt communautaire au vu de sa fréquentation et qu'ainsi la Communauté de Communes le prenne par la suite en charge. Cependant, puisqu'il y a de forts écarts de population entre les communes de l'Oisans, un service peu emprunté, mais qui répond parfaitement aux besoins des quelques habitants d'une commune et de hameaux, pourra-t-il être jugé d'intérêt communautaire ? Ceci nécessite de définir davantage de critères de sélection.

Pour la navette Oisans, le prestataire VFD réalise des comptages chaque jour. L'un des enjeux pour cette expérimentation était de savoir où montent les utilisateurs du service pour savoir quels arrêts répondent le plus aux usages. Néanmoins, l'un des problèmes des comptages dans ce cas précis est qu'ils sont effectués manuellement et dépendent souvent des conducteurs. Des erreurs peuvent donc être faites, particulièrement pour les données concernant la montée à chaque arrêt, nous avons pu nous rendre compte que les comptages n'étaient effectués qu'au terminus, ne permettant donc pas de savoir précisément quels sont les arrêts qui répondent le plus aux besoins.

2.2.2. Analyse des évolutions des pratiques de mobilité grâce aux applications

A l'ère du numérique et du développement des nouvelles mobilités, qui émergent notamment grâce aux outils du numérique (La Gazette des communes, 2022), les applications et les nombreuses fonctionnalités qu'elles mettent à disposition apparaissent comme de bons outils pour évaluer des dispositifs.

Le dispositif d'auto-stop organisé Rézo Pouce met à disposition une application. En tant que gestionnaire du territoire de l'Oisans, le service mobilité a accès à quelques données (nombre d'inscrits, nombre d'utilisateurs). Depuis cette application, il est possible d'envoyer des mails aux



inscrits pour l'organisation d'événements par exemple. Cependant, d'autant plus pour une pratique informelle comme l'auto-stop, nous pouvons nous questionner sur les limites de l'évaluation du dispositif par la simple application. Les nombres d'inscrits, peuvent-ils réellement refléter une dynamique ? Certaines études ont montré qu'il était de toute façon particulièrement difficile d'évaluer cette pratique (MonUnivert, 2020). Dans d'autres contextes, les applications s'avèrent être des outils très pertinents. Les registres de covoiturage par exemple indiquent vraisemblablement une dynamique et sont des outils utilisés par les opérateurs et les collectivités comme arguments pour inciter davantage d'usagers à utiliser ce mode de transport.

2.2.3. Les enquêtes quantitatives et qualitatives

Pour savoir si un projet est pertinent, il n'est pas rare que les porteurs de projets diffusent des enquêtes pour connaître l'opinion des principaux concernés par le projet. Par exemple, pour mettre en place un dispositif d'autopartage sur un territoire, l'opérateur Citiz incite fortement les collectivités à réaliser des études de faisabilité qui passe notamment par la diffusion d'une enquête quantitative visant à recenser un besoin.

Les enquêtes s'avèrent aussi très pertinentes pour l'évaluation de dispositifs. C'est un excellent moyen d'avoir des retours sur des expérimentations, d'autant plus s'il n'y a pas eu de consultation en amont, car elles sont vouées à évoluer avec le temps.

Une enquête quantitative a été réalisée et diffusée sur les réseaux sociaux de la Communauté de Communes de l'Oisans pour évaluer la navette Oisans. Des questions fermées ont permis d'avoir une première impression des éléments techniques du service (plage horaire, arrêts desservis...) et d'autres questions, plus ouvertes, ont permis aux personnes de s'exprimer.

Plusieurs limites peuvent être évoquées. La première est que les principaux répondants sont des habitants du territoire. Or, la navette Oisans mise en place cet été dessert beaucoup de camping. Pour pallier cela, une petite enquête de satisfaction, apportant moins d'éléments de réflexion, a été diffusée dans la navette. Toutefois, il n'est pas possible de déterminer les profils des répondants. Il convient donc de s'interroger sur les actions à mettre en place pour toucher davantage les touristes. Les offices du tourisme paraissent être des acteurs privilégiés pour atteindre l'objectif puisqu'ils sont amenés à échanger régulièrement avec eux.

La seconde limite peut être la prise en compte des résultats qui peut être nulle si jamais les résultats ne sont pas pris en compte et valorisés par les élus. Par ailleurs, pour avoir un maximum de réponses, elles sont généralement courtes pour ne pas rebuter de potentiels répondants. Enfin, la validité statistique peut être remise en cause si le nombre de répondants est trop peu élevé (s'il n'atteint pas au moins 100 interrogés par exemple).



2.2.4. Les retours d'expérience

Les retours d'expérience sont fréquemment utilisés lors de la réalisation de benchmarks pour mettre en évidence ce qui a plus ou moins bien fonctionné sur un projet avec l'objectif d'en réaliser un qui soit plus ou moins similaire. Pour être capable d'avoir un avis sur le sujet, il convient donc de s'interroger sur les différentes actions et étapes qui ont facilité ou non la bonne mise en œuvre du projet.

Un retour d'expérience en interne a été réalisée pour la réalisation d'une note visant à mettre en évidence ce qui a plus ou moins bien fonctionné sur le projet de la navette Oisans et à s'interroger sur les pistes d'améliorations et les critères à prendre en compte pour une potentielle expérimentation en hiver.

Cette note a été l'occasion de s'interroger à la fois sur les éléments techniques du projet (trajet, horaire...) ainsi que sur les différentes étapes et actions qui ont mené à des situations qui ont pu ralentir la bonne mise en œuvre du service. Ceci a permis de découler sur des éléments à retenir pour la mise en place d'un autre projet de ce type par la Communauté de Communes.

Pour qu'un retour d'expérience soit complet, il convient aussi de s'entretenir avec des acteurs qui ont été impactés par le projet. Pour la navette Oisans, les socioprofessionnels et plus particulièrement les gestionnaires de campings et d'hôtels ont été rencontrés pour avoir leurs opinions sur ce qui a été fait et quels ont été les retours qu'ils ont pu avoir.

2.3. Analyse du rôle de chargé de missions

A présent, il convient d'analyser les différents rôles du chargé de missions pour mener à bien les projets de mobilité sur un territoire. Pour cette partie, il s'est avéré pertinent de réaliser un schéma permettant d'appréhender les différentes facettes d'un chargé de mission mobilité, selon ce qu'il a été possible d'observer et de faire durant mon stage. Néanmoins, un seul stage n'étant pas exhaustif, je me suis aussi appuyé sur différentes fiches de postes de chargé de mission mobilité dans le but d'identifier au mieux toutes les missions qu'il peut être amenées à effectuer (voir annexes numérotées 1 et 2).



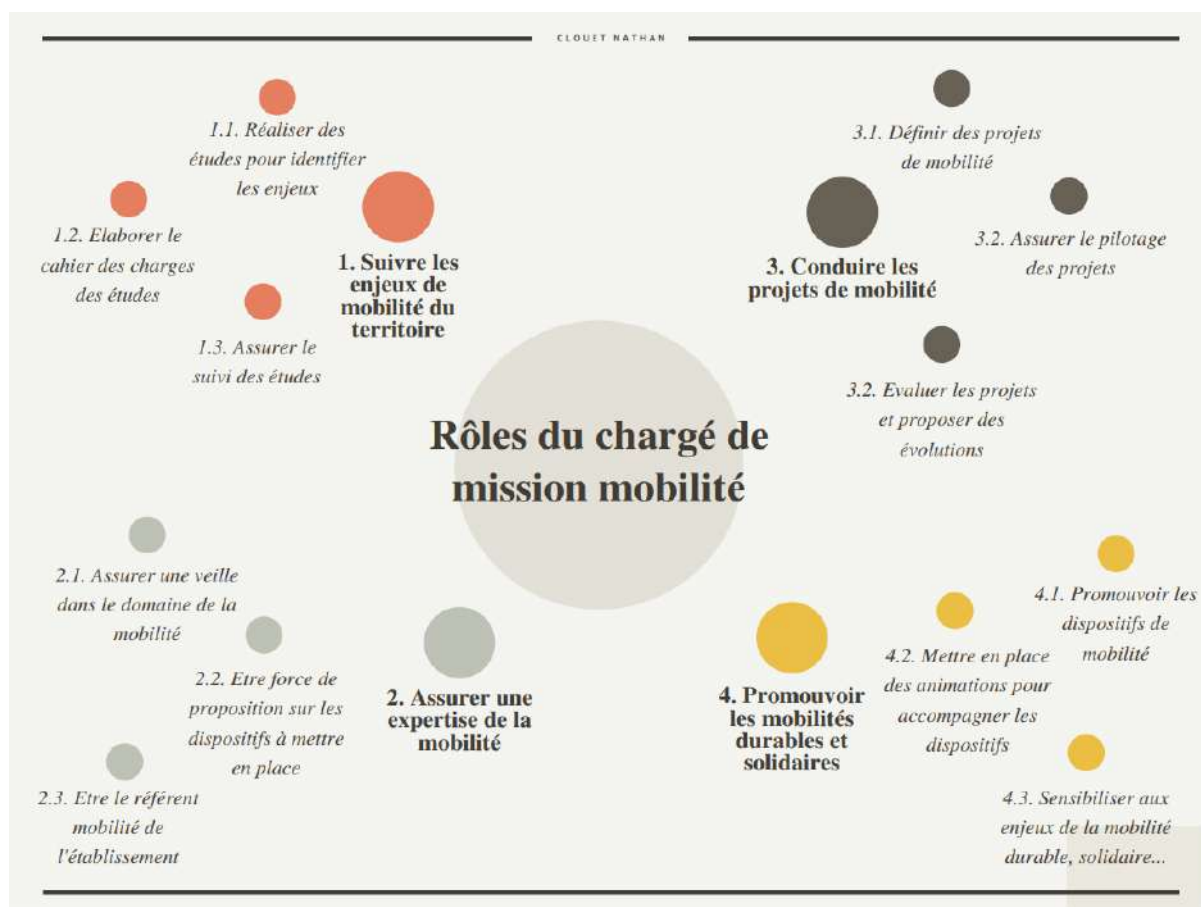


Figure n°11 : Les rôles du chargé de mission mobilité (source : Nathan Clouet)

2.3.1. Suivre les enjeux de mobilité du territoire

Pour commencer, les enjeux dans le domaine de la mobilité sont nombreux et tous les territoires y font face. Pour les identifier, il est nécessaire de réaliser des études pour savoir quelles sont les meilleures stratégies en matière de mobilité durable et inclusive à adopter.

La Loi d'Orientation des Mobilités encourage les territoires à en réaliser en permettant aux Communautés de communes devenues AOM de se doter d'un Plan de Mobilité Simplifié pour définir un plan d'action qui puisse répondre aux différents enjeux identifiés, tout en étant cohérent avec l'enveloppe budgétaire de l'EPCI.

En outre, pour une collectivité bénéficiant de ressources humaines et d'une ingénierie suffisante, le chargé de mission peut réaliser une partie de l'étude ou son intégralité. Toutefois, ceci nécessite beaucoup de temps et ses multiples missions ne lui permettent pas toujours de répondre aux objectifs fixés.

Dans ce cas, les structures peuvent déléguer cette tâche à des bureaux d'études ou cabinets de conseil. Ainsi, le chargé de mission mobilité doit réaliser le cahier des charges de l'étude dont il devra



aussi assurer le suivi pour notamment s'assurer que les demandes des élus sont bien prises en compte.

2.3.2. Assurer une expertise de la mobilité

Dans un autre temps, il est toujours demandé au chargé de mission mobilité d'assurer une expertise de la mobilité. Ceci passe notamment par une veille proactive sur les différents sujets qui peuvent impacter la mobilité sur le territoire sur lequel il exerce ses missions. Par exemple, les Zones à Faibles Emission ont impacté de nombreux territoires en plus des métropoles et il faut que les chargés de missions soient à propos de ce type de sujet pour conseiller les élus et ses supérieurs sur des choses à réaliser pour tenter d'anticiper de potentiels impacts.

Cette veille est aussi importante pour avoir une idée de dispositif qui pourrait répondre aux enjeux identifiés dans les études réalisées. Pour cela, de nombreux webinaires sont organisés par différents organismes (Cerema, Laboratoire de la mobilité inclusive, etc.) et sont des moments privilégiés pour échanger avec d'autres représentants de territoires pour connaître ce qui fonctionne plus ou moins bien.

Durant le stage, j'ai assisté à plusieurs webinaires sur le développement des mobilités durables en territoire de montagne pour savoir quel bouquet de services un territoire comme l'Oisans pourrait proposer pour répondre aux besoins de tous.

Cette étape lui permet ainsi d'être force de proposition lors de réunions, pour conseiller les supérieurs et les élus sur les stratégies à adopter et les potentiels projets à mettre en place pour répondre à différents types de besoin.

Enfin, cette expertise est essentielle puisque le chargé de mission peut être régulièrement amené à participer à des réunions avec différents acteurs (habitants, techniciens du Département, etc.). Il doit donc maîtriser de nombreux sujets pour être pertinents lors de ce type de moment, car il lui est souvent demandé d'être le référent mobilité de la structure.

2.3.3. Conduire les projets de mobilité

De plus, c'est le chargé de mission mobilité qui accompagne les projets de mobilité portés par sa structure. Pour cela, il convient tout d'abord de traduire la demande qui émane des élus, pour bien comprendre leurs attentes et besoins. Ensuite, il peut être amené à réaliser différents documents comme un cahier des charges, qui traduira précisément ce que souhaite connaître le territoire pour réaliser le projet. En conséquence, ceci demande d'être à propos de la thématique du projet pour que les prestataires comprennent bien la demande et soient en capacité de proposer les bonnes solutions.



Une fois le projet défini, il peut être mis en place. A ce moment, le chargé de mission mobilité assure le pilotage pour que les demandes des élus soient bien respectées et que tout se déroule normalement et que les objectifs définis initialement soient atteints.

Une fois le projet mis en place, il est nécessaire de l'évaluer pour savoir s'il a permis de répondre aux besoins du territoire et s'il faut le faire évoluer pour pallier certains problèmes rencontrés. C'est pour cette raison que certains territoires, avant de se lancer dans un projet définitif, font des expérimentations pour en connaître les faiblesses et les opportunités.

2.3.4. Promouvoir les mobilités durables et solidaires

Enfin, le chargé de mission mobilité doit assurer un management de la mobilité. En tant que référent mobilité, il est porteur des objectifs fixés par le territoire et doit donc promouvoir les mobilités durables et solidaires.

Pour cela, il peut être amené à aller directement à la rencontre des acteurs, en leur présentant par exemple des dispositifs à mettre en place. De nombreux chargés de mission vont par exemple à la rencontre des entreprises pour les inciter à réaliser des Plans de Mobilité Employeurs qui ont pour but de définir un plan d'actions au sein de la structure, pour notamment limiter l'autosolisme dans les déplacements domicile-travail des salariés. Ainsi, le chargé de mission doit mettre en avant les avantages pour l'entreprise (gain de places de stationnement, favoriser le bien-être des employés, démarche à valoriser pour la structure, etc.) au risque de ne pas se montrer assez convaincant.

Par ailleurs, comme abordé précédemment, pour se saisir de certains dispositifs de mobilité innovants, il est nécessaire d'accompagner les personnes au risque sinon de laisser percevoir des freins trop importants qui auront un impact négatif sur le développement du service proposé. C'est pourquoi il peut être demandé au chargé de mission mobilité d'organiser des animations pour accompagner les changements de comportement.

Enfin, il peut aussi organiser des événements sur des temps donnés pour sensibiliser un maximum de personnes, morales ou non, aux différents impacts de la mobilité sur le territoire et ainsi essayer de faire prendre conscience des enjeux auxquels il faut tenter de répondre par les habitudes de mobilité.



III. Apports réciproques

3.1. Mobilisation des compétences acquises

3.1.1. Qualités rédactionnelles

Le master Ingénierie du Développement Territorial et de la Transition (IDT²) propose une formation centrée sur les outils et les enjeux de l'aménagement du territoire, dans l'objectif de se préparer aux différents métiers de ce domaine. Il propose une formation pluridisciplinaire néanmoins les nombreux travaux à réaliser durant les deux années permettent aux étudiants de se spécialiser sur une ou plusieurs thématiques de leur choix. Par ailleurs, ils ont aussi la possibilité de choisir entre différentes unités d'enseignement, en plus de celles qui sont communes, pour acquérir des compétences qui leur semblent importantes pour leurs perspectives professionnelles.

Me concernant, j'ai fait en sorte de privilégier les parcours me permettant d'avoir des connaissances en gestion de projet, en la réalisation de diagnostic territorial et de prospective ainsi qu'en cartographie. J'ai effectué ces choix en analysant des fiches de postes qui me paraissaient correspondre avec mes envies professionnelles.

Des qualités plus générales, mais primordiales pour le bon exercice du métier de chargé de mission mobilité, sont les suivantes : la rédaction, l'expression orale et l'ouverture d'esprit.

Concernant la rédaction, c'est la qualité primordiale à avoir en tant que chargé de mission mobilité puisque ce dernier est régulièrement amené à réaliser des notes d'opportunité, notamment pour proposer des dispositifs à mettre en place ou répondre à la demande d'élus ou de directeurs qui souhaitent avoir des connaissances sur certains sujets, qui pourraient découler sur la définition de projets.

Lorsque le projet est défini, il faut ensuite réaliser un cahier des charges, auquel répondent des prestataires via un processus de marchés publics. Il est donc primordial que ce document soit le plus clair possible pour que les personnes qui vont y répondre comprennent parfaitement ce qui est attendu comme résultats. Plus il sera précis, ce qui demande au chargé de mission de prévoir toutes les interrogations possibles et de très bien maîtriser le sujet, plus les potentiels prestataires auront de facilité à y répondre. Sans ceci, certains projets peuvent être mal compris et faire l'objet d'aucune candidature malgré le lancement d'une consultation publique, car la demande n'aura pas été assez claire.

Il en est de même lors de réponses à des appels à projets par exemple, qui permettent d'obtenir des subventions pour financer un projet. Les financeurs doivent assimiler parfaitement l'initiative pour suivre le territoire dans son projet.



Ici, je me suis concentré sur la mise en œuvre de projets, mais les qualités rédactionnelles ne s’y cantonnent pas. Les délibérations par exemple, qui sont des documents qui ont pour objectif d’acter une décision sans les débats par des instances décisionnelles (par exemple : commissions, bureau communautaire et conseil communautaire), sont parfois lues par des élus qui ne connaissent pas parfaitement le sujet décrit. Il faut donc être synthétique et clair.

Il serait possible de continuer sur cette qualité primordiale pour d’autres documents que le chargé de mission mobilité peut être amené à rédiger : compte rendu de réunion, mails, etc.

Certains documents à réaliser doivent aussi être rédigés très rapidement. Par exemple, à la demande du Directeur Général des Services de la Communauté de Communes de l’Oisans, j’ai été amené à rédiger une note de 4 pages en deux heures sur les dispositifs de financements des besoins des communes de l’été 2022 pour un Bureau Communautaire qui se tenait le jour même. Cette note a ensuite été corrigée par le DGS et présentée par la suite au Président de la Communauté de Communes pour validation avant la diffusion lors du Bureau. Ceci a été un exercice prenant et intéressant à réaliser, pour connaître mes capacités rédactionnelles et vaincre la peur de la feuille blanche. Il a en effet fallu se lancer rapidement dans l’écriture tout en essayant d’être le plus pertinent possible dans les propos.

Pour finir, il est intéressant de s’attarder sur la rédaction d’éléments de communication, qui est un exercice très différent de ce qui a été précédemment cité puisque ceci amène généralement à simplifier ses écrits habituels pour les rendre plus compréhensibles, plus attractifs auprès des acteurs ciblés (grand public, entreprises...).

Durant ce stage, le service communication de la Communauté de Communes a demandé à plusieurs reprises au service mobilité d’écrire des articles pour des journaux destinés aux habitants du territoire, aux socioprofessionnels, etc. J’ai pu participer à la rédaction d’un article pour la revue Point Commun de la CCO, destiné aux habitants du territoire. L’objectif était de faire un compte-rendu d’un atelier mobilité organisé dans le cadre de l’élaboration du SCoT, qui reste un document de planification difficile à comprendre pour tous, ainsi que de la présentation du dispositif d’autostop organisé Rézo Pouce, qui est un dispositif qui peut aussi être plus ou moins facile à assimiler. Le respect du nombre de caractères imposé par le service Communication oblige à être très synthétique.

Au final, la formation universitaire a ici été un réel apport puisque durant les deux années de formation, il a fallu rédiger de nombreux rapports, qui avaient tous des portées différentes, mais qui devaient toujours être écrits de façon rigoureuse, voire scientifique, avec l’écriture d’un mémoire de recherche en master 1. De même, les ateliers professionnels de la formation amènent les étudiants à travailler en groupe sur un même sujet et donc à écrire tous ensemble sur celui-ci. Ceci n’est pas un exercice simple puisqu’il faut être cohérent avec tout ce qu’il se dit tout en sachant que le support final, qui est la conclusion de plusieurs mois de travail, sera lu par des techniciens et potentiellement des élus.



La formation nous a aussi appris à être neutre et nuancé dans nos propos, que ce soit oralement ou lors de la rédaction de documents, tout en relevant les différents défis auxquels est confrontée la société actuelle (réchauffement climatique, croissance des inégalités...). Lors de la mise en contexte des différents projets exposés durant le stage, il a toujours fallu rappeler ces enjeux et ceci est un nouvel apport de la formation.

De même, lors de la rédaction d'un cahier des charges, il faut que le document soit extrêmement clair sinon le prestataire risque de mal interpréter les missions et d'orienter par exemple les études vers les mauvais objectifs. Dans ce cas, la formation a été particulièrement bénéfique puisqu'il a toujours été demandé d'être rigoureux sur les rendus, par exemple lors d'essais à la réalisation de cahier des charges.

3.1.2. Expression orale

Pour continuer sur les apports de la formation et les retranscriptions dans le métier de chargé de mission mobilité, il est nécessaire de s'intéresser à l'expression orale.

Le master IDT² donne l'excellente opportunité de s'exercer très régulièrement, à quasiment chaque rendu noté, à la présentation de travaux oralement, pour être complémentaire aux documents rédigés. Ces présentations se déroulent généralement devant les étudiants du master ainsi que les professeurs, mais aussi devant des prestataires qui peuvent être représentés par des techniciens ou élus, pour les ateliers professionnels. Ceci nous permet donc de parler devant différents acteurs.

Cette qualité est primordiale pour un chargé de mission mobilité, car il peut être amené à s'exprimer lors de diverses réunions, que ce soit avec des agents de la Communauté de Communes, des Directeurs de pôle, des élus, des techniciens d'autres collectivités, des prestataires...

Le chargé de mission représente le service de l'établissement pour lequel il travaille lorsqu'il s'entretient avec d'autres acteurs. Il faut qu'il soit clair pour présenter les projets et autres actions du service. Par exemple, des chargés de mission de la CCO sont interviewés par la radio locale Oxygène pour présenter les actions en cours pour promouvoir des dispositifs d'aide par exemple. Pour revenir à la mobilité, il faut être convaincant pour réussir à faire passer des messages et à sensibiliser les personnes aux enjeux auxquels tentent de répondre les services de mobilité mis en place.

De même, lorsqu'un projet se met en place et qu'il faut faire appel à un prestataire, bien que des supports explicatifs soient généralement fournis, les indications orales données par le chargé de mission sont importantes pour le bon déroulement de mission. C'est le cas par exemple lorsqu'il faut faire des retours à un bureau d'étude sur un document transmis qui ne répond pas forcément aux attentes des élus. Le dialogue oral permet alors de trouver les bons arguments pour que les personnes en face réalisent les modifications adéquates.



Par rapport aux élus, de même qu'à l'écrit, il faudra toujours essayer d'être le plus clair et synthétique possible sur les sujets abordés, car ils en traitent beaucoup chaque jour, il faut donc que les principaux messages soient bien assimilés.

Au final, il est nécessaire de bien comprendre que le chargé de mission est un relais entre les élus et les prestataires et il doit se charger de faire assimiler différentes informations en s'adaptant à son public.

3.1.3. Gestion de projet

Une grande partie du master est accordée à la gestion de projet. Durant les unités d'enseignement qui y sont consacrées, les intervenants nous expliquent les différentes phases pour mettre en place un projet, de la conception au bilan final. Elles sont les suivantes :

Principales phases d'un projet

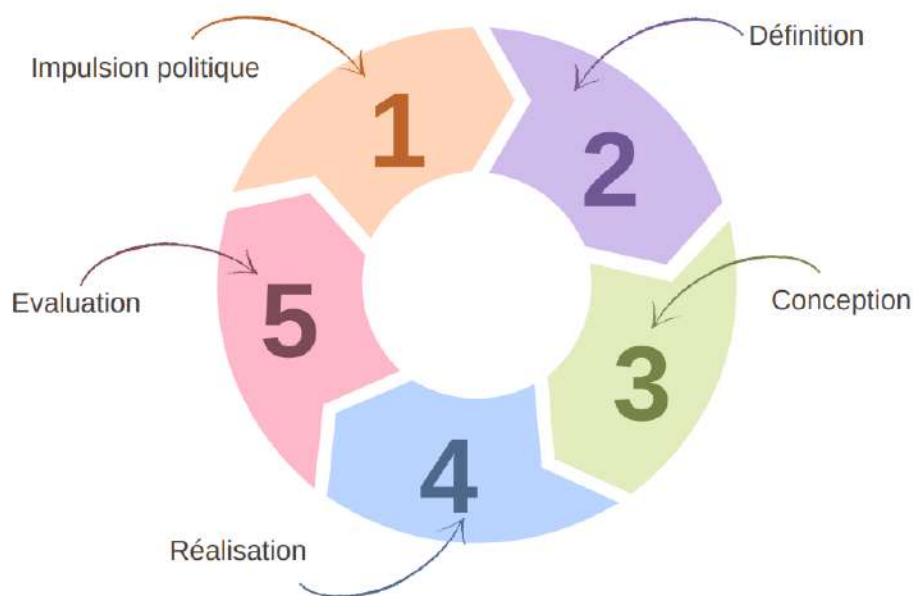


Figure n°12 : Les principales phases d'un projet (source : Nathan Clouet)

Lors de mon stage à la CCO, j'ai eu la parfaite occasion de participer à la quasi-totalité des étapes de la mise en place d'une ligne de bus ayant comme ambition de réduire l'utilisation de la voiture pour les trajets des touristes et des habitants du territoire. J'ai eu l'opportunité de participer à la définition des différents éléments techniques (trajets, horaires, arrêts...), à l'écriture de la délibération, au lancement du marché, à la mise en place concrète du service en accompagnant les services techniques de la Communauté de Communes pour l'installation de la signalisation, au suivi de son fonctionnement, à sa promotion ainsi qu'à son évaluation.



Concrètement, mon master m'a permis d'être à l'aise sur le déroulement du projet ainsi que sur le travail en équipe. En effet, les différentes phases ont nécessité d'interagir avec de nombreux acteurs pour que les différentes missions soient menées à bien et ainsi répondre à l'objectif fixé : réduire l'utilisation de la voiture sur le territoire de l'Oisans.

Finalement, ma formation m'a permis d'avoir du recul sur les différentes phases du projet de sorte à pouvoir anticiper les futures actions et d'être force de proposition, notamment dans les étapes de planification, de réalisation et d'évaluation.

3.1.4. Culture mobilité

Dans un autre temps, bien que la formation IDT² soit pluridisciplinaire, les différents travaux à réaliser m'ont permis de me spécialiser dans le domaine de la mobilité et ainsi d'acquérir de nombreuses connaissances sur les différents sujets le concernant.

Ceci m'a permis de proposer de réaliser un certain nombre de notes ayant pour objectif de favoriser l'usage des mobilités alternatives à la voiture individuelle tout en assimilant rapidement les différents enjeux en termes de transport sur le territoire de l'Oisans.

3.2. Acquisition de nouvelles compétences

3.2.1. Connaissances du fonctionnement de la fonction publique territoriale

L'ensemble des cours du master se concentrent sur l'acquisition de compétences dans le domaine de l'aménagement du territoire. Quelques unités s'intéressent particulièrement à la relation entre le secteur public et le secteur privé, parce que la majorité des étudiants se retrouvent ensuite à travailler dans ces deux secteurs.

Mon master m'a donc permis d'avoir des connaissances concernant l'élaboration et la gestion d'une enveloppe budgétaire, le fonctionnement des marchés publics, les mécanismes des subventions, les appels d'offres, la rédaction de cahier des charges...

Néanmoins, certaines de ces approches sont restées assez théoriques, puisqu'il n'était pas toujours possible d'être mis en situation. Ce stage m'a donc donné la possibilité de passer de la théorie universitaire à la réalité professionnelle, en me permettant de mieux comprendre le fonctionnement d'une intercommunalité, d'identifier les rôles des différents acteurs et services de la Communauté de Communes, tout en assimilant les différentes étapes par lesquelles il faut passer en fonction des objectifs à atteindre.

Le point fort de ce stage a notamment été d'avoir l'opportunité d'être impliqué dans toutes les étapes des sujets à traiter, aboutissant ainsi à une meilleure compréhension des processus de décision.



3.2.2. Culture mobilité

Par ailleurs, cette expérience professionnelle m'a permis d'assister à de nombreuses réunions auxquelles étaient présents des acteurs ayant un rôle important dans la mobilité. Bien que la Communauté de Communes n'ait pas toujours besoin d'intervenir, il était tout de même extrêmement enrichissant d'y assister pour comprendre les jeux d'acteurs.

Durant ce stage, j'ai pu assister à une réunion entre des élus, (maires et conseillers municipaux) de la municipalité et des représentants politiques et techniques de la Région, pour tenter de régler les problèmes d'accessibilité aux écoles pour des élèves de primaire et de collège vivant dans cette commune. Le Département a proposé plusieurs scénarios tandis que les conseillers municipaux ont identifié les problématiques pour les parents de ces élèves ainsi que pour les socioprofessionnels qui doivent descendre dans la vallée pour travailler. De plus, le fait d'être isolé d'une partie du territoire pendant tant d'années va avoir un impact certain sur l'attractivité de cette commune, qui a déjà du mal à attirer de nouveaux habitants du fait de sa situation, mais qui bénéficie toutefois d'un cadre superbe. Cette réunion m'a permis de comprendre à quel point les enjeux autour de la mobilité peuvent avoir des impacts très locaux et concrets, tout en appréhendant la position des différents acteurs concernés pour réussir à aboutir à des solutions concrètes.

De plus, les nombreuses discussions et réunions avec la chargée de mission mobilité de la Communauté de Communes m'ont donné l'opportunité de mieux appréhender le rôle des acteurs de la mobilité, les enjeux dans ce domaine et les rôles du chargé de mission.

De même, dans le cadre des différentes missions, il a été parfois nécessaire de s'entretenir avec différents acteurs de la mobilité dans le cadre de la réalisation de benchmark par exemple. Parmi ces entretiens, ceux avec des chargés de mission mobilité ont été très instructifs, car ils ont apporté une autre analyse des enjeux et dispositifs de mobilité, me permettant ainsi d'approfondir mes connaissances dans le domaine de la mobilité et de développer mon esprit critique.

3.3. Perspectives professionnelles

3.3.1. Continuer vers le métier de chargé de mission mobilité

Mon parcours universitaire m'a permis d'effectuer deux stages avant d'intégrer la Communauté de communes de l'Oisans : le premier dans le laboratoire de recherche Espaces et SOciétés de l'Université de Caen (ESO-Caen) et le second à l'Alliance Université-Entreprise de Grenoble sur le rôle des tiers-lieux dans la réduction des trajets domicile-travail.

Souhaitant m'orienter vers un métier dans le secteur de la mobilité servant l'intérêt général, j'ai souhaité effectuer mon stage de fin d'études dans la fonction publique et notamment dans un service de mobilité d'une Communauté de Communes. En effet, suite à la Loi d'Orientation des Mobilités, elles ont eu le choix de déléguer ou non la compétence mobilité. Il m'a donc semblé que



ce type d'EPCI pouvait être un bon échelon pour acquérir de nouvelles connaissances dans ce domaine.

Par ailleurs, le métier de chargé de mission m'a particulièrement attiré, car il a pour objectif de promouvoir et d'accompagner les acteurs des territoires dans la définition et la mise en place de projets favorisant la diversification des solutions de mobilité¹.

Il y a un aspect très concret qui est intéressant et qui peut permettre d'avoir une réelle vision de l'impact des dispositifs de mobilité. Par ailleurs, le chargé de mission mobilité est le référent de la mobilité sur le territoire, car il est en contact avec de nombreux acteurs qui peuvent être impactés par les projets et ainsi lui faire des recommandations pour améliorer la qualité des services.

Bien qu'il lui ait généralement demandé d'avoir des compétences en SIG, qui peuvent être nécessaire comme expliqué précédemment (*cf. livret mobilité*), il ne se cantonne pas à la réalisation et à la présentation d'études, bien que primordiales pour avoir des services efficaces et pour orienter les choix des élus. Ses missions sont ainsi très transversales (gestion de projet, animation, veille, management de la mobilité, diagnostic, prospective...).

3.3.2. L'apport des établissements privés dans les stratégies du territoire

Les établissements privés apportent une expertise nécessaire à la bonne assimilation des différents enjeux que peuvent rencontrer les territoires et proposent généralement un plan d'actions pour tenter d'y répondre.

Les structures publiques ont recours à des bureaux d'études pour la réalisation d'études ou pour être accompagnés en amont et pendant la mise en place d'un projet. En effet, en fonction des fiches de postes, un chargé de mission mobilité, bien qu'il soit le référent mobilité de la structure, ne peut pas toujours apporter des éléments suffisants à la bonne compréhension des enjeux et des actions à mener pour un sujet donné.

Par exemple, pour la mise en place d'un projet de station multiénergie, qui est l'un des objectifs du projet Mobilité 0 Emission et stations vertes en Oisans, il est nécessaire de faire appel à des bureaux d'études et de conseils pour savoir vers quelle stratégie doit s'orienter le territoire en matière d'énergie pour la mobilité puisque la plupart sont spécialisés dans ce domaine et réalisent une veille proactive sur ce sujet, ce que ne peut pas toujours faire un chargé de mission mobilité.

Enfin, le rôle de ces types de structure est de proposer des dispositifs à mettre en place sur les territoires, toutefois, ils n'en voient pas toujours la finalité, car ils ne seront potentiellement plus impliqués lors de la mise en place des projets. Pour ma part, c'est ce dernier aspect qui m'intéresse particulièrement et c'est pourquoi le rôle de chargé d'études m'attire moins.

¹ <https://www.cnfpt.fr/evoluer/lemploi-fpt/le-repertoire-des-metiers/metier/details/D4A-02>



IV. La délégation ou non de la compétence mobilité par les Communautés de Communes situées en zone peu dense et de montagne

4.1. Un changement de gouvernance suite à la Loi d'orientation des mobilités

4.1.1. L'évolution de la gouvernance au niveau de la mobilité

Depuis 1982, la gouvernance de la mobilité a fait l'objet de nombreuses lois qui ont conféré aux différents échelons du territoire plus ou moins de compétences en la matière. L'objectif du schéma ci-dessous n'est pas de faire un recensement de tous ces changements, mais d'appréhender les principaux sujets qui ont eu des impacts sur l'évolution de la gouvernance au niveau de la mobilité :



GOVERNANCE MOBILITÉ

1982



La Loi d'Orientation des Transports d'Intérieurs est la loi fondamentale d'organisation des services publics de transport en France (DREAL, 2017).

Elle a abouti à la mise en place d'un droit des transports permettant aux citoyens de se déplacer « dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité » (DREAL, 2017).

1999

La loi Chevènement a rendu les Communautés d'Agglomération et urbaines obligatoirement compétentes en matière de transport (Gouvernement, 2021).

2014



La Loi MAPTAM induit le changement de notion entre transport et mobilité, incluant plus de services.

Le terme d'Autorité Organisatrice de la Mobilité remplace celui d'Autorité Organisatrice des Transports, permettant dorénavant d'englober dans les compétences le développement des modes actifs et des mobilités partagées, ou encore l'élaboration de Plan de Déplacement Urbain pour notamment améliorer la logistique (Gouvernement, 2021).

Les métropoles deviennent obligatoirement compétentes en matière de mobilité. (Gouvernement, 2021).

2015



La loi du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, (Loi NOTRe) a transféré successivement des compétences du Département à la Région (transport scolaire et transport interurbain), renforçant ainsi le rôle des Régions dans les zones peu denses (Senat, 2016).

2019



La loi d'orientation des mobilités (LOM) a eu pour objectif de mettre fin aux zones blanches de la mobilité, c'est-à-dire aux territoires où il n'y a pas d'autorité compétente de matière de mobilité (Cerema, 2018).

De même, elle a renforcé les liens entre les intercommunalités et la Région en permettant aux communautés de communes de déléguer leur compétence mobilité à leur Région (Cerema, 2018).

Figure n°13 : Historique de la gouvernance de la mobilité (source : Nathan Clouet)



4.1.2. Définition d'Autorité Organisatrice de la Mobilité

Une Autorité Organisatrice de la Mobilité est un acteur public qui s'occupe de la gestion de la mobilité sur son ressort territorial, qui correspond à son aire de compétence. Cet acteur doit donc être compétent dans ce domaine. A travers ce titre, la structure doit faire en sorte de répondre aux différents enjeux liés aux déplacements à travers des projets de mobilité cohérents qui répondent aussi aux usages et besoins du territoire.

Etre AOM permet de développer plus aisément l'offre de services sur son territoire tels que les services de mobilités actives, solidaires, partagées, transport régulier, à la demande et scolaire. Dans le cadre de la LOM, les Communautés de Communes ont ainsi eu la possibilité d'accaparer les services gérés par la Région comme le transport régulier et scolaire.

Par ailleurs, pour faciliter les coopérations entre AOM, elles ont la possibilité de se réunir à travers plusieurs formes d'entités :

- des syndicats mixtes fermés réunissant seulement des intercommunalités ;
- des syndicats mixtes ouverts intégrant ainsi d'autres acteurs publics ;
- des pôles d'équilibre territoriaux et ruraux ;
- des pôles métropolitains.

Toutefois, les collectivités n'ont pas l'obligation d'être AOM pour mettre en place des projets visant à favoriser les mobilités alternatives à la voiture individuelle. En effet, elles disposent parfois de certaines compétences qui leur permettent de développer les mobilités alternatives à la voiture individuelle. Les compétences tourisme ou voirie permettant aux collectivités non compétentes de réaliser des projets de pistes cyclables ou de voies vertes par exemple.

4.2.2. Les grandes étapes de la prise de compétence mobilité

Pour continuer, avant de s'intéresser plus spécifiquement aux raisons qui ont guidé les communautés de communes vers la délégation ou non de la compétence mobilité, il convient de revenir sur les différentes étapes qui ont précédé ces décisions.

Le 26 décembre 2019, la Loi d'Orientation des Mobilités est publiée dans le Journal Officiel et rentre ainsi en vigueur. Comme dit précédemment, elle a affirmé le rôle des Autorités Organisatrices de la Mobilité en leur permettant de gérer davantage de services. L'un de ses objectifs a été de mettre fin aux zones blanches de la mobilité, en donnant la possibilité aux Communautés de Communes, considérées comme l'échelon de préférence pour répondre aux enjeux de mobilité des territoires périurbains et peu denses.

Les Communautés de communes avaient initialement jusqu'au 31 décembre 2020 pour se décider sur la prise ou non de la compétence mobilité. Néanmoins, ce délai a été considéré comme trop court pour les intercommunalités ne s'étant pas positionnées. C'est donc le 31 mars 2021 qu'elles ont dû faire acte par délibération de leur décision.



Ensuite, de nombreux débats au sein des communes ont émergé puisqu'elles avaient jusqu'au 30 juin 2021 pour se positionner à leur tour et délibérer. Chaque commune représentant un certain nombre d'habitants, c'est à la majorité qualifiée que la décision finale a été prise.

Ainsi, au 1er juillet 2021, tout le territoire national a été couvert par une Autorité Organisatrice de la Mobilité. Les Communautés de Communes ont ainsi pu devenir AOM ou déléguer la compétence à leur Région. Dans ce cas, elles ont déjà pu être amenées à établir avec leur Région une convention de coopération stipulant, entre autres, un programme de travail sur 6 ans (pour l'Auvergne-Rhône-Alpes).

Le schéma, ci-dessous, résume ces différentes étapes :



Clouet Nathan

Figure n°14 : Les grandes étapes de la prise de compétence mobilité (source : Nathan Clouet)

4.2.3. Des choix très marqués selon les Régions

Les décisions des Communautés de Communes concernant la prise de compétence mobilité sont très marquées selon les Régions. En effet, environ 80% des Communautés de Communes d'Auvergne-Rhône-Alpes ont délégué la compétence à leur Région alors qu'en Normandie, plus de 90% sont devenues AOM. La carte ci-dessous met bien en évidence les grandes disparités entre les territoires.



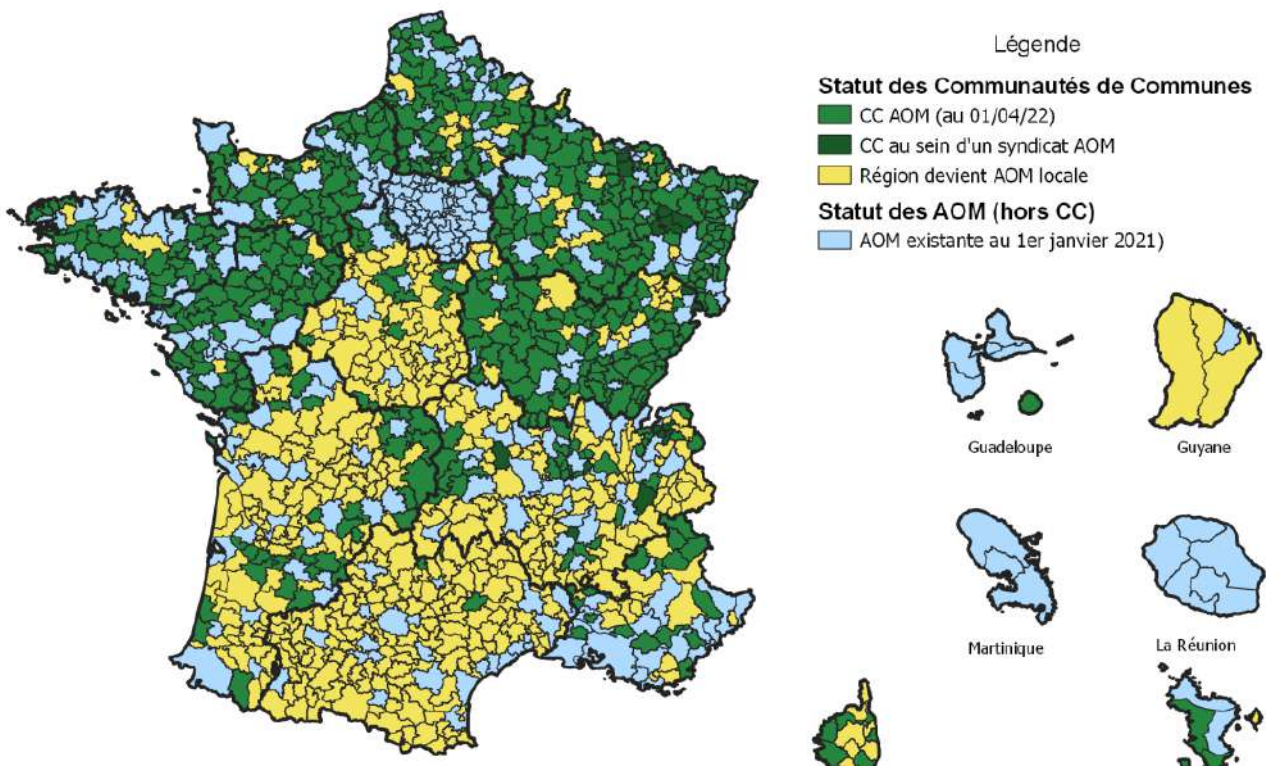


Figure n°15 : Prise de la compétence d'organisation des mobilités par les communautés de communes au 01 avril 2022 (source : Cerema.fr, 2022)

Nous pouvons donc nous demander quels sont les éléments qui ont guidé les communautés de communes à déléguer ou non la compétence mobilité et quels rôles ont joué les Régions sur les décisions finales ?

Puisque je réalise mon stage dans une Communauté de Communes située en Auvergne-Rhône-Alpes, en zone peu dense et de montagne, je vais consacrer mon étude sur les Communautés de Communes qui ont des caractéristiques similaires.

4.2. Méthodologie

4.2.1. Choix de la méthode de recherche

Pour tenter de répondre à cette question, j'ai réalisé des entretiens avec des chargés de mission de Communautés de Communes d'Auvergne-Rhône-Alpes, présentant des caractéristiques semblables au territoire de l'Oisans (territoire peu dense avec une géographie de montagne) pour être pertinent lors de la comparaison des décisions. Il ne s'avérerait pas pertinent de comparer des territoires qui ont des contextes totalement différents.



Par ailleurs, ce travail a pour objectif de mettre en évidence les choix qui ont orienté les décisions finales. Il était ainsi nécessaire de s’entretenir à la fois avec des Communautés de Communes qui ont pris la compétence mobilité et d’autres qui l’ont délégué à la Région, pour avoir différents points de vue. Aussi, la Région AURA ayant joué un rôle important sur ce sujet, il a été possible de s’entretenir avec un de ses représentants pour comprendre quels ont été ses objectifs. La carte ci-dessous a permis de repérer plus facilement les potentiels territoires correspondant aux différentes conditions citées précédemment.

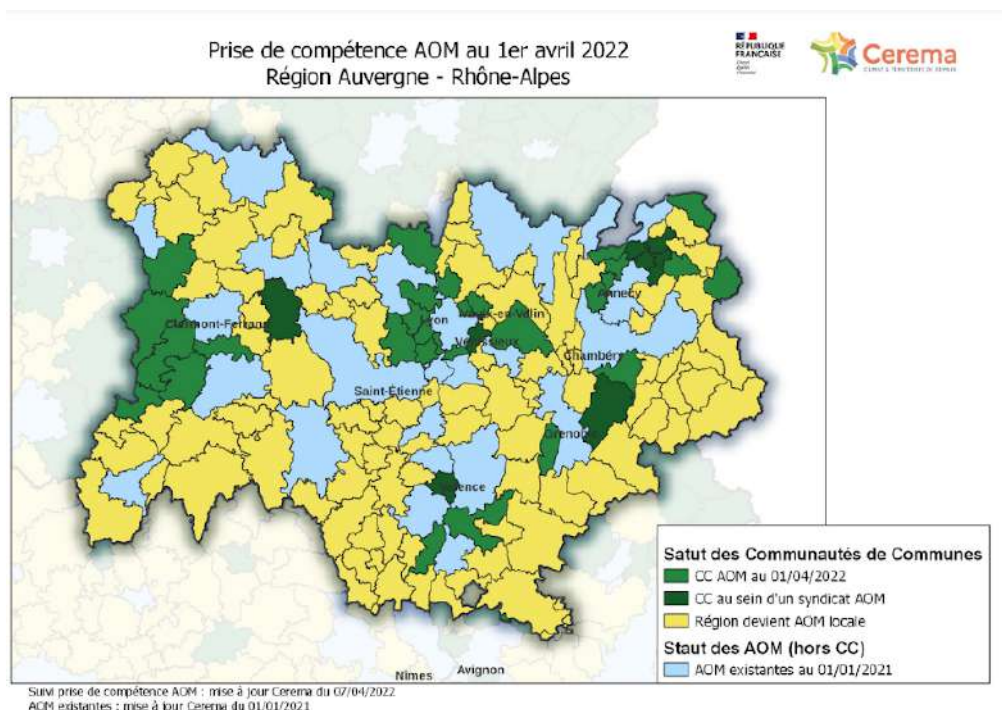


Figure n°16 : La prise de compétence mobilité en Auvergne-Rhône-Alpes au 1er avril 2022 (Cerema.fr, 2022)

Les Communautés de Communes avec lesquelles j’ai pu m’entretenir sont donc les suivantes :

- la Communauté de Communes du Trièves (a délégué la compétence mobilité à la Région);
- la Communauté de Communes Cœur de Savoie (a gardé la compétence mobilité);
- la Communauté de Communes Cœur de Chartreuse (a délégué la compétence mobilité à la Région);
- la Communauté de Communes de l’Oisans (a délégué la compétence mobilité à la Région).

Dans la grille communale de densité de l’Institut national de la statistique et des études économiques (Insee), leurs communes sont classées dans les catégories 3 et 4, ce qui correspond aux communes peu denses (3) et aux communes très peu denses (4). Toujours selon l’INSEE, les territoires ruraux sont définis, entre autres, par un espace composé de communes peu denses et très peu denses (Insee, 2021). Par ailleurs, les Communautés de Communes choisies ont des reliefs montagneux sur leur territoire. Il est donc bien possible de les comparer selon nos critères de sélection.



Malheureusement, un entretien avait été prévu avec la Communauté de Communes du Massif du Vercors, qui a pris la compétence mobilité. Cependant, il a été annulé. Malheureusement, les autres demandes à des Communautés de Communes ayant des caractéristiques similaires n'ont pas abouti.

Toutefois, pour compléter l'analyse, un entretien a pu être réalisé avec un technicien de la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour apporter les points de vue de la Région sur ce sujet ainsi que des éléments complémentaires sur ce qui a amené certaines Communautés de Communes à prendre ou à déléguer la compétence mobilité.

Concernant le bon déroulé des entretiens, j'ai opté pour la réalisation d'entretiens semi-directifs, permettant ainsi d'avoir des discours thématiques, qui peuvent faire l'objet de plus ou moins de questions en fonction de la réactivité de l'interviewé. Ce type d'entretien laisse plus de place à l'interviewé qui peut ainsi donner son ressenti personnel sur ce qu'il déclare. Les entretiens ont donc été plus ou moins dirigés de sorte à obtenir les informations nécessaires à la bonne compréhension des enjeux (Geneviève Imbert, 2010, Rondeau, K. & Paillé, P., 2016) autour de la délégation ou non de la compétence mobilité.

Par ailleurs, pour laisser transparaître le discours le plus honnête possible, j'ai bien informé les différents chargés de mission du contexte dans lequel s'inscrivent ces entretiens et de la possibilité pour eux de garder leur anonymat (Baribeau Colette, Chantal Royer, 2012).

La grille de question a été élaborée par rapport aux différents enjeux relevés dans les lectures qui ont permis de poser le contexte de cette prise de décision ainsi que les différents enjeux qui en émanent. Ci-dessous, les questions préparées pour les différents entretiens :

Destinataire	Question	Thématique
Questions destinées à tous les interviewés	Pouvez-vous vous présenter ?	Contexte
	Pouvez-vous présenter le territoire dans lequel vos missions s'inscrivent ?	Contexte
Question destinée aux Communautés de Communes	Avant la Loi d'Orientation des Mobilités, la Communauté de Communes se saisissait-elle des enjeux de mobilité sur son territoire ? <ul style="list-style-type: none"> ● Pouvez-vous catégoriser ces enjeux ? ● Quels services de mobilité avait-elle mis en place ? ● Quels outils avez-vous utilisés ? 	Expertise mobilité des territoires.
Questions destinées aux Communautés de Communes qui ont pris la compétence mobilité	Pourriez-vous retracer l'historique, les différentes étapes qui ont conduit votre Communauté de Communes à prendre la compétence mobilité ? <ul style="list-style-type: none"> ● Quels ont été les scénarios envisagés ? ● Quelles sont les raisons qui ont permis d'arriver à cette décision finale ? 	Historique de la prise de compétence mobilité
	La prise de compétence mobilité a-t-elle eu un impact sur la prise en	La fin des zones blanches



	compte des enjeux de mobilité ainsi que sur la mise en place de services de mobilité sur votre territoire ?	de la mobilité.
	Quels sont les accompagnements que la Communauté de Communes a perçus de la part de l'Etat ? <ul style="list-style-type: none"> De quels moyens financiers et techniques disposent la Communauté de Communes pour mettre en place des dispositifs de mobilité ? 	Aides de l'Etat
	Quelles sont dorénavant vos relations avec la Région ?	Couple intercommunalité - Région
	Avez-vous pris la compétence sur certains services auparavant organisés par la Région ?	Couple intercommunalité - Région
Questions destinées aux Communautés de Communes qui n'ont pas pris la compétence mobilité	Pourriez-vous retracer l'historique, les différentes étapes qui ont conduit votre Communauté de Communes à déléguer la compétence mobilité à la Région Auvergne-Rhône-Alpes ? <ul style="list-style-type: none"> Quels ont été les scénarios envisagés ? Quelles sont les raisons qui ont permis d'arriver à cette décision finale ? 	Historique de la délégation de la compétence mobilité
	La délégation de la compétence mobilité a-t-elle eu un impact sur la prise en compte des enjeux de mobilité ainsi que sur la mise en place de services de mobilité sur votre territoire ?	La fin des zones blanches de la mobilité.
	Quels sont les accompagnements que la Communauté de Communes a perçus de la part de la Région ? <ul style="list-style-type: none"> De quels moyens financiers et techniques disposent la Communauté de Communes pour mettre en place des dispositifs de mobilité ? 	Couple intercommunalité - Région
	Cette décision implique une nouvelle façon de travailler avec la Région, comment ont donc été instruits les propositions de services qui émanait de la Communauté de Communes ? <ul style="list-style-type: none"> Comment cette décision a été reçue par les techniciens de la Région ? Ont-ils pu se mettre en place et pour quelles raisons ? 	Couple intercommunalité - Région
	Avez-vous établi une convention de coopération avec la Région ? <ul style="list-style-type: none"> Si oui, quelles ont été les étapes pour établir cette convention ? Si oui, quels projets avez-vous inscrits dans cette convention ? Le cas échéant, pour quelles raisons ? 	Couple intercommunalité - Région
Questions destinées à la Région Auvergne-Rhône-Alpes	Avant la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), quelles étaient les principales missions de la Région en matière de mobilité ? <ul style="list-style-type: none"> Que faisait-elle pour répondre aux enjeux de mobilité locaux ? 	Rôle de la Région et zones blanches de la mobilité
	Quelle a été la position de la Région par rapport à la LOM qui a permis aux Communautés de Communes de devenir AOM ? <ul style="list-style-type: none"> Pourquoi a-t-elle eu un positionnement différent par rapport à d'autres Régions ? 	Historique de la délégation ou non de la compétence mobilité par les Communautés de



	<ul style="list-style-type: none"> • Quel est le projet de la Région en matière de mobilité ? 	Communes
	La délégation de la compétence mobilité des Communautés de Communes à la Région a-t-elle eu un impact sur la prise en compte des enjeux de mobilité ainsi que sur la mise en place de services de mobilité sur votre territoire ?	La fin des zones blanches de la mobilité
	Comment sont instruits les projets de mobilité qui émanent des Communautés de Communes ? <ul style="list-style-type: none"> • Et inversement ? 	La fin des zones blanches de la mobilité
	Quelles sont dorénavant les relations de la Région avec les Communautés de Communes qui n'ont pas pris la compétence mobilité ?	Couple Région - intercommunalité

Figure n°17 : Liste de questions sur la délégation ou non de la compétence mobilité (source : Nathan Clouet)

4.2.2. Présentation de la grille d'analyse qualitative

Suite à la préparation de ces entretiens, une grille d'analyse a été élaborée afin de mieux rendre compte des différents propos tenus et de mettre en évidence les éléments importants qui permettent de comprendre les choix qui ont mené à la prise de décision sur le sujet traité. Cette grille a de ce fait été définie en fonction des grands thèmes abordés qui découlent des questions préparées en amont.

Thématique	Observations de la Région Auvergne-Rhône-Alpes	Communautés de Communes qui ont délégué la compétence mobilité	Communautés de Communes qui n'ont pas délégué la compétence mobilité
Expertise mobilité des territoires			
Historique de la délégation ou non de la compétence mobilité			
La fin des zones blanches de la mobilité			
Couple intercommunalité - Région			
Aides de l'Etat			



Coopérations			
--------------	--	--	--

Figure n°18 : Grille d'analyse sur la délégation ou non de la compétence mobilité (source : Nathan Clouet)

Suite à ce travail, une analyse sera portée sur chacun des entretiens réalisés, toutefois, celle-ci ne sera pas présentée dans ce mémoire, car il a été précisé en amont des entretiens que les points de vue des différents territoires ne seraient pas mis en valeur dans ce rapport dans le but de laisser les personnes interrogées s'exprimer le plus librement possible, sans possibles répercussions.

Cette analyse sera donc présentée lors de la soutenance de ce rapport de stage, néanmoins ce dernier propose ci-dessous une analyse plus globale et croisée des regards des différents acteurs interrogés, permettant de répondre en partie à la problématique posée.

4.3. Analyse des impacts de la prise, ou non, de la compétence mobilité par les territoires ruraux et de montagne

4.3.1. Le positionnement de la Région Auvergne-Rhône-Alpes

Pour mieux appréhender le contexte dans lequel s'inscrit le choix des Communautés de Communes par rapport à la prise de compétence, il est nécessaire de comprendre la position de la Région face aux potentielles conséquences de la loi LOM puisqu'elle a beaucoup influencé les débats et les décisions finales.

4.3.1.1. Les missions de la Région avant la Loi d'Orientation des Mobilités

Historiquement, la Région Auvergne-Rhône-Alpes (AURA) supervise la gestion des Transports Express Régionaux (TER). Elle s'est aussi occupée du système de billettique Oûra, qui facilite les itinéraires intermodaux. Par ailleurs, elle avait un rôle de "guichet" puisqu'elle pouvait, à la demande, subventionner une partie des projets des territoires locaux, mais son rôle était limité à cela dans les territoires ruraux notamment.

Puis, la loi de la nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) de 2015 lui a permis d'acquérir certaines compétences de ces Départements comme le transport inter-urbain et le transport scolaire. Ceci lui a donc permis d'avoir une portée plus importante sur une partie du territoire régional et particulièrement sur ceux gérés par les Communautés de Communes. Par ce transfert de compétences, la Région a aussi récupéré les techniciens des Départements lui assurant une ingénierie pour assurer son nouveau rôle.



Enfin, la Loi d'Orientation des Mobilités a donné la possibilité aux Communautés de Communes de faire de la Région l'Autorité Organisatrice de la Mobilité locale sur leurs territoires.

Ainsi, en quelques années, la Région AURA est montée rapidement en compétences dans le domaine de la mobilité.

4.3.1.2. Les craintes de la Région Auvergne-Rhône-Alpes par rapport à la prise de compétence mobilité des Communautés de Communes

A partir de 2015, lorsque la Région a récupéré certaines compétences du Département, la Région a eu pour objectif de continuer le travail du Département en optimisant les réseaux de transports régionaux. Elle a rapidement beaucoup investi dans ce projet en facilitant davantage les possibilités d'intermodalités pour réduire l'utilisation de la voiture sur son ressort territorial.

Lors des débats sur la Loi d'Orientation et de sa promulgation, la Région a fait une analyse technique et a craint plusieurs points. Dans un premier temps, elle a évalué que si elle perdait l'ensemble de ses compétences mobilité sur certains territoires, elle risquait de perdre en optimisation de son système de transport avec le risque d'avoir un réseau de transport en "peau de léopard", qui n'est pas continu. Dans un second temps, les élus de la Région ont jugé qu'ils n'avaient pas eu le temps de s'imprégner de cette compétence et de rendre compte de leur projet de territoire concernant les transports.

4.3.1.3. Les propositions de la Région Auvergne-Rhône-Alpes pour devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité locale

Suite à ces constats, la Région a souhaité avoir un rôle dans la prise de décision des Communautés de Communes. Ainsi, le Président Monsieur Laurent Wauquiez a envoyé une première lettre à l'ensemble des Communautés de Communes pour leur faire part des ambitions de la Région et des aides qui seraient proposées aux Communautés de Communes. Cette lettre a aussi eu pour objectif d'annoncer aux territoires concernés que le Conseiller Régional aux Transports, Monsieur Paul Vidal, allait se rendre dans les différentes intercommunalités pour expliquer plus en détail la proposition de la Région.

Ces rencontres entre la Région et les intercommunalités ont eu un rôle décisif dans le choix des Communautés de Communes, car beaucoup de Communautés de Communes ont changé d'avis lorsque la Région leur a expliqué ce qu'elle proposait : une aide financière pour la mise en place de nouveaux projets pour 6 ans et une aide à l'ingénierie, leur évitant ainsi d'avoir à investir dans des postes de chargés de mission mobilité par exemple. Par ailleurs, la Région assure un rôle de pédagogue sur les enjeux de mobilité et les dispositifs à mettre en place pour celles qui lui ont délégué leur compétence.



Finalement, environ 80% des Communautés de Communes d’Auvergne-Rhône-Alpes ont délégué leur compétence mobilité à la Région suite à ses propositions (Cerema, 2022) :

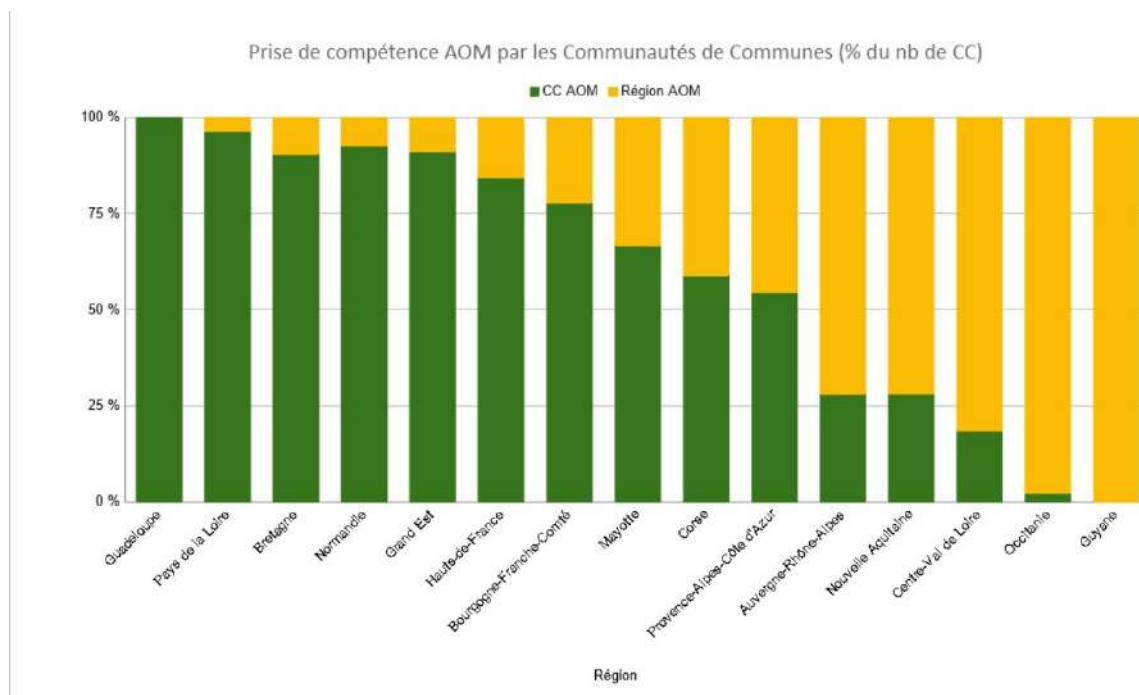


Figure n°19 : Prise de compétence mobilité par les Communautés de Communes (source : Cerema, 2022)

4.3.2. La délégation de la compétence mobilité à la Région Auvergne-Rhône-Alpes

4.3.2.1. Expertise mobilité des territoires.

Les entretiens ont mis en évidence que les Communautés de Communes qui ont délégué la compétence mobilité à la Région font face à des enjeux de mobilité importants (prédominance de l’autosolisme, nombreux trajets domicile-travail, isolement des publics les plus fragiles, etc.). Malheureusement, elles n’ont pas toujours eu les opportunités ou les ambitions de mettre en place des dispositifs de mobilité pour y répondre. Généralement, des petits projets ont émergé au travers de stratégies territoriales visant à limiter la pollution sur les territoires (programme TEPOs par exemple), des autres compétences de l’EPCI ou via des initiatives de communes. Néanmoins, il n’y a pas eu de réelles ambitions au niveau de la mobilité qui ont été portées par les intercommunalités. Le fait qu’elles n’ont pas créé de poste dédié à la mobilité ou alors que ce dernier fut créé tardivement rend compte de ce point.

4.3.2.2. Historique de la délégation de la compétence mobilité



Pour continuer, les approches de ces Communautés de Communes ont été assez similaires concernant la possibilité de prendre la compétence mobilité. Des diagnostics en internes ont pu être réalisés et ont été complétés par un accompagnement de bureaux d'études pour définir les différents scénarios envisagés par les Communautés de Communes et mettre en évidence leurs avantages et inconvénients.

Au sujet des scénarios envisagés, ils ont été assez similaires pour les différentes Communautés de Communes :

- prise de la compétence sans transferts régionaux ;
- prise de compétence avec transfert des services régionaux ;
- adhésion à un syndicat mixte ;
- délégation de la compétence à la Région.

Le scénario le moins pris en compte a été celui de la prise de compétence avec transferts des services régionaux (par exemple le transport scolaire), car cela aurait représenté un coût trop élevé pour les intercommunalités qui se sont déjà vues transférées de nombreuses compétences et qui ne disposent toujours pas aujourd'hui d'une ingénierie suffisante.

Ensuite, la prise de compétence sans transferts régionaux leur aurait permis de mettre en place plus aisément des actions en matière de mobilités actives, solidaires et partagées. Néanmoins, l'Etat ne proposant pas d'aides spécifiques en cas de prise de compétence, hormis la possibilité de prélever aux entreprises un versement mobilité, ce qui n'était pas réellement envisageable pour les Communautés de Communes, ce scénario a été écarté.

Contrairement au précédent scénario, l'adhésion à un syndicat mixte aurait permis de travailler avec d'autres EPCI. Néanmoins, il y a eu une crainte de la part de certains élus d'être "noyés" au travers d'un réseau de transport important, ne permettant finalement pas une meilleure prise en compte des enjeux des territoires.

Enfin, les craintes concernant la délégation de la compétence à la Région se sont principalement concentrées sur la prise en compte des enjeux locaux à une échelle régionale. Néanmoins, l'enveloppe financière proposée par la Région et la possibilité d'être accompagné par ses techniciens ont été des arguments solides qui ont convaincu près de 80% des Communautés de Communes d'Auvergne-Rhône-Alpes.

4.3.2.3. La fin des zones blanches de la mobilité

Bien que les investissements pour réduire les impacts de la mobilité sur les territoires ruraux soient faibles, ces derniers ont conscience des enjeux dans ce domaine et pour la qualité de vie de leurs habitants. La Loi d'Orientation des Mobilités a eu pour objectif de répondre à cette problématique en mettant fin aux zones blanches de la mobilité, c'est-à-dire aux espaces non représentés par une AOM et donc moins aptes à répondre aux enjeux de mobilité.



Les chargés de mission interrogés ont indiqué que la délégation de la compétence mobilité à la Région a conduit à la réalisation d'une convention de partenariat, dans laquelle est inscrit un programme de travail sur 6 ans. Au sein de cette convention, les territoires ont inscrit tous les projets sur lesquels ils aimeraient travailler avec la Région. Ceci a été l'occasion pour les communes des intercommunalités de s'interroger sur leurs besoins et usages pour répondre aux enjeux qu'elles rencontrent, par exemple, par la mise en place de groupes de travail mobilité pour travailler sur la rédaction de la convention.

Cependant, il faut préciser que ne sont pris en compte que les nouveaux projets, la Région ne finançant par des services déjà existants et qui représente un certain coût. Ce dernier point peut être un obstacle pour les communes qui souhaitent par exemple juste mettre en place des navettes marchés qui ont des coûts qui ne dépassent pas le seuil fixé par la Région. De même, pour certaines Communautés de Communes, les aides apportées par la Région ne restent pas suffisantes pour envisager de mettre en place de nouveaux dispositifs puisqu'il faut tout de même participer au financement à 50%.

Au final, il serait faux de dire que les Communautés de Communes ont pris conscience des enjeux de mobilité sur leur territoire grâce à la LOM et au travail avec la Région, mais ces deux facteurs précédemment cités ont fait émerger une dynamique plus pérenne.

4.3.2.4. Le couple intercommunalité - Région

Les liens entre l'intercommunalité et la Région sont forcément renforcés puisqu'elles travaillent ensemble sur des programmes d'action. Il est pour le moment difficile de porter une analyse sur ce sujet, car le travail entre ces deux structures est encore récent.

Tout de même, les projets institués par les Communautés de Communes ont pour le moment bien été reçus par la Région. Concernant la mise en place de transports en commun, des comptages sont demandés par la Région pour savoir si les services de transports réguliers sont efficaces. Néanmoins, il est possible de s'interroger sur la pertinence de cet indicateur, surtout pour des territoires ruraux qui peinent à rentabiliser ce type de service.

Dans un autre temps, le rôle de la Région est notamment de conseiller les intercommunalités sur la mise en place de services de mobilité différents des transports en commun classiques. Ces nouveaux services sont de bons moyens de répondre aux usages des habitants de ces territoires à moindre coût pour l'intercommunalité ainsi que pour la Région puisque dorénavant, elle finance une partie des projets. Ce rôle de la Région va plus loin, car les élus peuvent être directement sensibilisés par les représentants de la Région sur certains sujets de mobilité. Par exemple, les Communautés de Communes ont été fortement invitées à participer au Challenge mobilité organisé par la Région alors que certaines n'avaient pas encore réalisé d'événements spécifiques sur la mobilité.

Pour l'instant, le couple intercommunalité - Région semble bénéfique pour la prise en compte des enjeux de mobilité sur les territoires, toutefois il est nécessaire de s'interroger sur cette coopération dans la durée, lorsque toutes les Communautés de Communes auront élaboré leurs conventions de



coopération et demanderont alors à mettre en place leurs projets. En effet, de quelle manière la Région réussira-t-elle à suffisamment évaluer la pertinence de tel ou tel projet entre les territoires et à participer ou non à leurs financements ? A priori, les territoires vont devoir mettre en place de nombreux indicateurs pour évaluer leurs projets et ainsi permettre leur renouvellement s'il s'agit par exemple d'expérimentations.

4.3.3. La prise de la compétence mobilité

Dorénavant, il convient de s'intéresser aux raisons qui ont poussé certaines Communautés de Communes à prendre la compétence mobilité.

4.3.3.1. Expertise mobilité des territoires

L'entretien avec la Communauté de Communes qui a pris la compétence mobilité et celui avec la Région ont mis en évidence plusieurs profils de Communautés de Communes qui ont pris cette décision :

- des Communautés de Communes qui ont porté une réflexion importante sur les enjeux de mobilité sur leur territoire, qui exerce parfois déjà plusieurs services et qui souhaitent avoir une ingénierie locale ;
- des Communautés de Communes qui n'ont pas le même bord politique que la Région et qui ont souhaité faire barrage ;
- des Communautés de Communes qui ont souhaité coopérer davantage avec leurs voisins en intégrant par exemple des syndicats mixtes, des pôles métropolitains ou des pôles d'équilibre territoriaux.

Les raisons sont donc multiples pour arriver vers ce choix final, toutefois l'objectif pour les Communautés de Communes ayant fait ce choix est d'apporter une expertise plus complète en matière de mobilité sur leur territoire par rapport à ce que pourrait proposer la Région.

4.3.3.2. Historique de la prise de compétence mobilité

La proposition de la Région Auvergne-Rhône-Alpes aux Communautés de Communes a eu un retentissement très important auprès de tous les élus du territoire régional, même au sein de celles qui étaient certaines. Pour illustrer cet impact, l'ensemble des élus de la Communauté de Communes avec qui il a été possible de s'entretenir étaient pour la prise de compétence mobilité lors de l'adoption de la LOM car il y avait déjà une ingénierie suffisante sur le territoire ainsi que les financements nécessaires.

Néanmoins, suite à la proposition de la Région, il a fallu qu'elle mette en place un groupe de travail spécifique pour réexpliquer à tous les élus les objectifs de la prise de compétence et pourquoi, dans leur contexte, elle est pertinente. Beaucoup d'autres intercommunalités qui s'étaient aussi positionnées favorablement ont changé d'avis suite aux arguments de la Région.



4.3.3.3. La fin des zones blanches de la mobilité

L'objectif pour les Communautés de Communes ayant fait ce choix est d'apporter une expertise de la mobilité plus fine. Pour y parvenir, elles ont l'opportunité d'élaborer des Plans de Mobilité Simplifiés pour les aider à mettre en place un projet de mobilité de territoire cohérent. Il est primordial pour ces structures d'avoir des plans de financement pour avoir une idée de la façon dont elles peuvent investir leur budget puisque celui-ci est contraint à ce qu'elles consacrent à ce domaine.

En effet, il est important de noter que les Communautés de Communes qui ont pris cette décision ne disposent pas d'aides spécifiques pour mettre en place leurs projets. Cependant, elles ont le choix de demander aux entreprises de leur verser un versement mobilité qui peut financer certains dispositifs de mobilité.

D'autre part, elles ont pu récupérer les compétences de la Région comme le transport scolaire. Ainsi, elles peuvent par exemple proposer leurs propres tarifs pour rendre ce type de service plus accessible et définir de nouveaux arrêts en prenant en compte les demandes des habitants. Ceci nécessite de communiquer très largement auprès des habitants sur le fait que la Communauté de Communes a pris la compétence puisque les changements ont été nombreux suite aux différentes lois qui ont eu un impact sur la gouvernance de la mobilité.

Enfin, la prise de compétence permet d'être libre dans la mise en place d'actions au niveau de la mobilité. L'enjeu est donc de réussir à faire émerger des dispositifs qui sont efficaces, car ils sont portés par un échelon plus local qui est censé mieux connaître les différents enjeux de son territoire et qui est donc plus pertinent pour savoir quoi mettre en place et pouvoir mobiliser sa population.

4.3.3.4. Les coopérations

Contrairement à ce que l'on pourrait penser, l'accompagnement de l'Etat dans la prise de compétence est moindre. Celui-ci ne soutient pas financièrement ces Communautés de Communes, mais peut leur apporter une expertise technique via le Cerema par exemple.

Il semble que les relations avec la Région aient été un peu impactées puisque les interprétations de la LOM ont été différentes entre ces deux acteurs. Il n'y a pour le moment pas de projets envisagés, hormis à travers des appels à projets par exemple, entre la Région et ces Communautés de Communes pour répondre aux enjeux des territoires.

Par ailleurs, les nouvelles AOM gardent à l'esprit qu'elles ont la possibilité d'intégrer des syndicats mixtes qui leur permettrait de coopérer davantage avec leurs territoires voisins et de s'intégrer dans un projet plus global de territoire. D'autant plus si les déplacements externes au territoire sont nombreux et représentent un enjeu important pour développer des mobilités plus durables. En effet,



il est important de rappeler que les intercommunalités, si elles sont seules, ne peuvent agir que sur leur ressort territorial, ce qui peut limiter leurs ambitions en termes de mobilité.

4.3.4. Analyse générale

Finalement, les aides apportées par la Région AURA sont une réelle opportunité pour les territoires ruraux de favoriser l'émergence de nouveaux projets de mobilité pour faire face aux impacts de l'autosolisme.

Nous pouvons tout de même nous interroger sur la pertinence de l'évaluation technique de la Région puisqu'il semble très peu probable que la Région ait perdu ses compétences transférées par le Département. En effet, les Communautés de Communes, surtout situées en milieu rural, ont généralement peu de moyens pour le domaine de la mobilité. Cependant, elles auraient tout de même pu se saisir des enjeux de mobilités actives, partagées et solidaires, qui nécessitent de mettre en place des dispositifs alternatifs aux transports en commun qui coûtent moins cher et répondent à des problématiques ancrées en milieu rural.

Aussi, la Loi d'Orientation des Mobilités a eu pour objectif de recentrer les Régions vers la gestion du transport ferroviaire, qui fait face à de nombreux enjeux depuis quelques années, particulièrement concernant les lignes de TER qui répondent à des enjeux très locaux et qui peuvent apparaître comme de véritables alternatives à la voiture (Gouvernement, 2021, franceinfo, 2018).

De plus, il est encore trop tôt pour évaluer le travail réalisé entre la Région et les Communautés de Communes, car peu de projets ont émergé de cette coopération et il n'est pas encore possible de savoir si l'ingénierie de la Région et ses moyens seront suffisants pour répondre aux problématiques locales.



Conclusion

Finalement, ce rapport de stage a eu plusieurs objectifs. Dans un premier temps, j'ai pu appréhender les enjeux auxquels est confrontée la Communauté de Communes de l'Oisans dans le domaine de la mobilité. Pour cela, de nombreux sujets faisant la plupart échos aux problématiques rencontrées par les territoires ruraux et de montagne ont pu être abordés pour faire émerger des solutions de mobilités durables et efficaces qui répondent aux impacts du transport routier.

Dans un second temps, au travers du récit et de l'analyse des missions effectuées durant le stage au service mobilité de la Communauté de Communes de l'Oisans, il a été possible de porter un regard sur ce que représente le métier de chargé de mission mobilité. Ses multiples missions (pilotage de projets, promotion de la mobilité durable et solidaire, référent mobilité, etc.) mettent en évidence qu'il doit être polyvalent pour porter les stratégies au niveau de la mobilité des territoires. A terme, je me destine à ce métier qui permet d'avoir une approche très concrète des impacts des actions mises en place par les collectivités en matière de mobilité.

Dans un troisième temps, cette expérience professionnelle a permis de compléter parfaitement la formation universitaire en ayant l'opportunité de mobiliser des compétences et connaissances acquises et d'en acquérir de nouvelles. En effet, un stage dans la fonction publique territoriale est une excellente occasion de passer de la théorie université à la réalité professionnelle en comprenant mieux comment fonctionne un Etablissement Public de Coopération Intercommunal et quelles relations il entretient avec les autres acteurs du territoire.

Dans un dernier temps, la réalisation d'un stage dans une Communauté de Communes a été l'opportunité de comprendre les enjeux et impacts autour de l'adoption de la Loi d'Orientations des Mobilités, car celle-ci a eu des répercussions importantes sur ce type d'établissement, en leur permettant de devenir Autorité Organisatrice de la Mobilité sur leur ressort territorial.

Enfin, dans les territoires, le chargé de mission mobilité peut alors être le référent pour assurer la bonne réalisation des stratégies définies par les élus qui ont pour but de répondre aux enjeux de mobilité qui sont nombreux et complexes à répondre dans les territoires ruraux, qui peuvent aussi faire face à des ressources financières limitées. Pour y faire face, un changement de gouvernance et des coopérations peuvent s'envisager pour ne pas rester isolé et s'intégrer dans un projet de mobilité plus global à l'échelle de plusieurs territoires.





Bibliographie

Baptiste (H.), Busnot-Richard (F.), Carrière (J-P.), Huyghe (M.), Mattei (M.), 2013, Quelles mobilités en milieu rural à faible densité ?, 299p, consultable en ligne :

[https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00934756/PDF/MOUR_rapport_final - Quelles mobilites en milieu rural A faible densite .pdf](https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-00934756/PDF/MOUR_rapport_final_-_Quelles_mobilites_en_milieu_rural_A_faible_densite_.pdf)

Baribeau (C.), Royer (C.), 2012 “L’entretien individuel en recherche qualitative : usages et modes de présentation”, dans la *Revue des sciences de l’éducation*, n°38, pp. 23–45.

Engie, Assemblée des Communautés de France, 2020, Ecomobilité : agir à l’échelle intercommunale, 141p., consultable en ligne :

<https://www.adcf.org/files/NOTES-et-ETUDES/Guide-pratique-ecomobilite-Agir-a-l-echelle-intercommunale.pdf>

Huyghe (M.), Baptiste (H.), Carrière (J-P.), 2013, “Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité ? L’exemple du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine, dans *Les conditions de production d’un transport durable*, Vol 4, n°3.

Imbert (G.), 2010, “L’entretien semi-directif : à la frontière de la santé publique et de l’anthropologie”, dans *Recherche en soins infirmiers*, n°102, pp. 23-34.

InfluenSo, 2019, “Les mobilités en montagne, et si on faisait durable ?”, Atelier de l’Innovation Une Rivière Un Territoire, consultable en ligne, 9p. :

<https://www.savoie.developpement-edf.com/uploads/sites/2/2020/08/20191105-Atelier-Innovation-Synth%C3%A8se.pdf>

MonUnivert, 2020, L’autostop organisé dans le PNR de Chartreuse (38)”, Auvergne-Rhône-Alpe Energie Environnement, consultable en ligne :

https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/fichiers/2022/05/Fiche_Initiative_PNR_Chartreuse_VF.pdf

Rondeau (K.), Paillé (P.), 2016, “L’analyse qualitative pas à pas : gros plan sur le déroulé des opérations analytiques d’une enquête qualitative”, dans *Recherches qualitatives*, n°35, pp. 4–28

Sitographie

La loi d’orientation des mobilités, 2021,

<https://www.ecologie.gouv.fr/loi-d-orientation-des-mobilites#:~:text=La%20loi%20d'orientation%20des%20mobilit%C3%A9s%20a%20%C3%A9t%C3%A9%20publi%C3%A9%20au,moins%20co%C3%BBteux%20et%20plus%20propres.> (consulté le 01/06/2022)

Conférence Grenoble Talk’INP “L’Hydrogène : vecteur de la transition ou mirage techno-solutionniste ?”, la vidéo, 2022,

<https://www.alumni.grenoble-inp.fr/article/conference-grenoble-talk-inp-l-hydrogene-vecteur-de-la-transition-ou-mirage-techno-solutionniste-la-video/22/03/2022/795> (consulté le 11/06/2022)



Prise de la compétence d'organisation des mobilités par les communautés de communes au 01 avril 2022, 2022, <https://www.cerema.fr/fr/actualites/prise-competece-organisation-mobilites-communautes-communes> (consulté le 20/06/2022)

La grille communale de densité à 4 niveaux, 2022, <https://www.insee.fr/fr/information/2114627> (consulté le 01/07/2022)

La voiture électrique à la merci des métaux rares, 2022, https://www.lepoint.fr/automobile/innovations/la-voiture-electrique-a-la-merci-des-metaux-rares-01-02-2022-2462845_652.php (consulté le 20/07/2022)

Loi d'orientation des mobilités : une réforme en trompe-l'œil pour les zones rurales, 2021, <https://www.lagazettedescommunes.com/744517/loi-dorientation-des-mobilites-une-reforme-en-trompe-loeil-pour-les-zones-rurales/> (consulté le 24/07/2022)

Les zones blanches de mobilité : de quoi s'agit-il ?, 2018, <https://www.cerema.fr/fr/actualites/zones-blanches-mobilite-quoi-s-agit-il> (consulté le 08/08/2022)

Une nouvelle définition du rural, 2021, <https://www.insee.fr/fr/information/5360126> (consulté le 10/08/2022)

Conduite de projet - Les phases de la conduite d'opération, 2007, <https://www.cerema.fr/fr/actualites/conduite-projet-phases-conduite-operation> (consulté le 12/08/2022)

L'essor de l'hydrogène : Auvergne Rhône-Alpes, région leader en France, 2021, <https://www.echosciences-grenoble.fr/articles/l-essor-de-l-hydrogene-auvergne-rhone-alpes-region-leader-en-france> (consulté le 13/08/2022)

Les applications numériques d'aide à la mobilité : pourquoi leur développement est incontournable, 2022, <https://www.lagazettedescommunes.com/808153/les-applications-numeriques-daide-a-la-mobilite-pourquoi-leur-developpement-est-incontournable/> (consulté le 13/08/2022)

L'Alpe d'Huez bientôt équipée de dameuses et bus à hydrogène, 2022, <https://www.lesor38.fr/des-dameuses-et-bus-a-hydrogene-bientot-a-l-alpe-d-huez-93959.html> (consulté le 13/08/2022)

Nouvelle grille TER : qui sont les gagnants et perdants en Auvergne-Rhône-Alpes ?, <https://france3-regions.francetvinfo.fr/auvergne-rhone-alpes/nouvelle-grille-ter-qui-sont-gagnants-perdants-rhone-alpes-1560214.html> (consulté le 15/08/2022)

L'organisation de la mobilité en France, 2021, <https://www.ecologie.gouv.fr/lorganisation-mobilite-en-france> (consulté le 18/08/2022)

Modalités de transfert de la compétence transport entre les régions et les départements, 2016, <https://www.senat.fr/questions/base/2016/qSEQ160722873.html> (consulté le 18/08/2022)

Le Versement Mobilité, 2022, https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq/versement_mobilite (consulté le 20/08/2022)



Le cadre d'intervention de l'AOM et de l'AOM régionale, 2022,
<https://www.francemobilites.fr/loi-mobilites/faq/gouvernance> (consulté le 20/08/2022)

Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (1982), 2017,
<https://www.centre-val-de-loire.developpement-durable.gouv.fr/loi-d-orientation-sur-les-transports-interieurs-a2672.html> (consulté le 21/08/2022)

Mondial de l'auto : "Déjà extension du domicile, la voiture va aussi devenir un complément du bureau", 2018 ,
https://www.liberation.fr/france/2018/10/04/mondial-de-l-auto-deja-extension-du-domicile-la-voiture-va-aussi-devenir-un-complement-du-bureau_1683272/ (consulté le 28/08/2022)



Annexes

Annexe numéro 1 : Offre d'emploi chargé de mission Transports et Accessibilité à Grand Bourg Agglomération



Chargé(e) de mission Transports et Accessibilité h/f



Cadre d'emplois des attachés territoriaux ou des ingénieurs territoriaux (Catégorie A)
CDD jusqu'au 31 décembre 2022

Grand Bourg Agglomération (74 communes, 136 000 habitants) offre l'avantage d'un territoire parfaitement connecté à Paris (1h50 en TGV), à Lyon et Genève (50 minutes) et la proximité de régions naturelles aux identités fortes : la Bresse, le Revermont et la Dombes. Dans le cadre d'un remplacement congé maternité, la collectivité recrute un(e) **Chargé(e) de mission Transports et Accessibilité h/f**.

www.grandbourg.fr

Missions

Sous l'autorité du Responsable du service Transports Publics, vous participerez à la mise en œuvre de l'offre de service de transports publics et à la politique d'accessibilité des points d'arrêts bus/cars, dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité Programmée (SDAP), du nouveau réseau de transports Rubis et des projets en cours sur les communes.

Ainsi, vos missions seront principalement les suivantes :

- Elaborer, mettre en œuvre et suivre la mise en accessibilité des points d'arrêts bus/car du réseau de transport de Grand Bourg,
- Etablir les procédures administratives, hiérarchiser et programmer les travaux de mise en accessibilité,
- Coordonner les acteurs concernés (communes, département, délégataires, usagers, sociétés extérieures ...),
- Elaborer le budget accessibilité, en assurer le suivi et l'évaluation,
- Veiller à la bonne application du guide d'aménagement des points d'arrêts en participant aux projets d'aménagement des communes et de la Communauté d'Agglomération,
- Assurer le suivi du contrat de mobilier urbain et la procédure de renouvellement,
- Assurer le suivi des implantations et des déplacements de mobiliers (abris voyageurs, poteaux d'arrêt...),
- Elaborer et suivre le marché de fourniture et pose de poteaux d'arrêts sur le territoire de Grand Bourg Agglomération,
- Participer aux événements, actions de sensibilisation en matière de transport sur le territoire.

Profil candidat

- Formation de type Bac +5 en aménagement du territoire, urbanisme, transports, mobilités, développement durable,
- Connaissance de l'organisation et du fonctionnement des collectivités territoriales,
- Connaissance des procédures de marchés publics,
- Capacités à élaborer et suivre l'exécution d'un budget,
- Maîtrise des outils informatiques (Pack Office) et des logiciels cartographiques,
- Autonomie, organisation, rigueur,
- Sens du travail en équipe et du reporting,
- Qualités rédactionnelles,
- Capacités d'analyse et de synthèse,
- Discrétion et confidentialité.



Poste à pourvoir dès que possible

Spécificités du poste



Temps complet : 37 heures
Réunions possibles en soirée



Lieu de travail : Bourg-en-Bresse
Déplacements à prévoir avec un véhicule de service – permis B



Rémunération statutaire
+ Titres Restaurant*
+ Prévoyance
+ participation employeur
complémentaire santé
(*sous réserve des conditions en vigueur au sein de la collectivité)

Candidature

Les personnes intéressées par ce poste doivent adresser CV ET lettre de motivation (documents obligatoires) : (au choix)

- > sur notre site internet : www.grandbourg.fr, rubrique « offre d'emploi »
- > par mail à recrutements@grandbourg.fr
- > par courrier à l'adresse suivante :

Monsieur le Président de Grand Bourg Agglomération, Direction des ressources humaines, 3 avenue Arsène d'Arsonval CS 88000 01008 BOURG-EN-BRESSE Cedex

Pour le 10 juillet 2022, dernier délai.

Référence à porter sur la candidature :
SPE CHARGE MISSION TRANSPORTS

Pour tout renseignement sur le poste vous pouvez contacter
Laurent GAILLARD – Responsable du service transports publics :
laurent.gaillard@grandbourg.fr –
04.74.24.18.88



Dans ce cadre, vos activités seront :

➤ **Assurer le pilotage et l'évaluation du Plan des Mobilités (PDM) de la CAPI**

- S'assurer de la mise en œuvre des actions du Plan des Mobilités par la CAPI et ses partenaires
- Piloter les partenaires extérieurs qui sont identifiés comme porteurs d'actions du PDM
- Renseigner annuellement les indicateurs des 22 actions du Plan des Mobilités de la collectivité
- Analyser les données recueillies, les synthétiser et les restituer sous forme de notes thématiques
- Evaluer les actions mises en place et proposer les évolutions et adaptations nécessaires
- Contribuer à la mise en place d'un observatoire de la mobilité
- Veiller à la prise en compte des orientations du PDM dans les documents d'urbanisme locaux

➤ **Promouvoir la mobilité durable et solidaire**

- Concevoir et organiser des événements grand public incitant au report modal comme la Fête du Vélo
- Concevoir et organiser de nouveaux événements (ex : 1 mois sans voiture, familles à énergie cyclable...) : définition des actions et thématiques, relations avec les parties prenantes, pilotage du budget
- Organiser des événements en lien avec le délégataire de service public, permettant aux usagers et habitants du territoire d'expérimenter les offres existantes
- Participer à la promotion du Challenge Mobilité AURA
- Sensibiliser les acteurs du territoire travaillant avec des publics fragiles aux enjeux de mobilité
- Former les relais proches des publics fragiles sur les diverses solutions et aide en matière de mobilité (PLIE CAPI, associations, missions locales, pôle emploi, CCAS, assistants sociaux...)
- Impulser et définir des démarches sur les mobilités scolaires en partenariat avec l'AGEDEN

➤ **Piloter la politique en matière de mobilité partagée : covoiturage et autopartage**

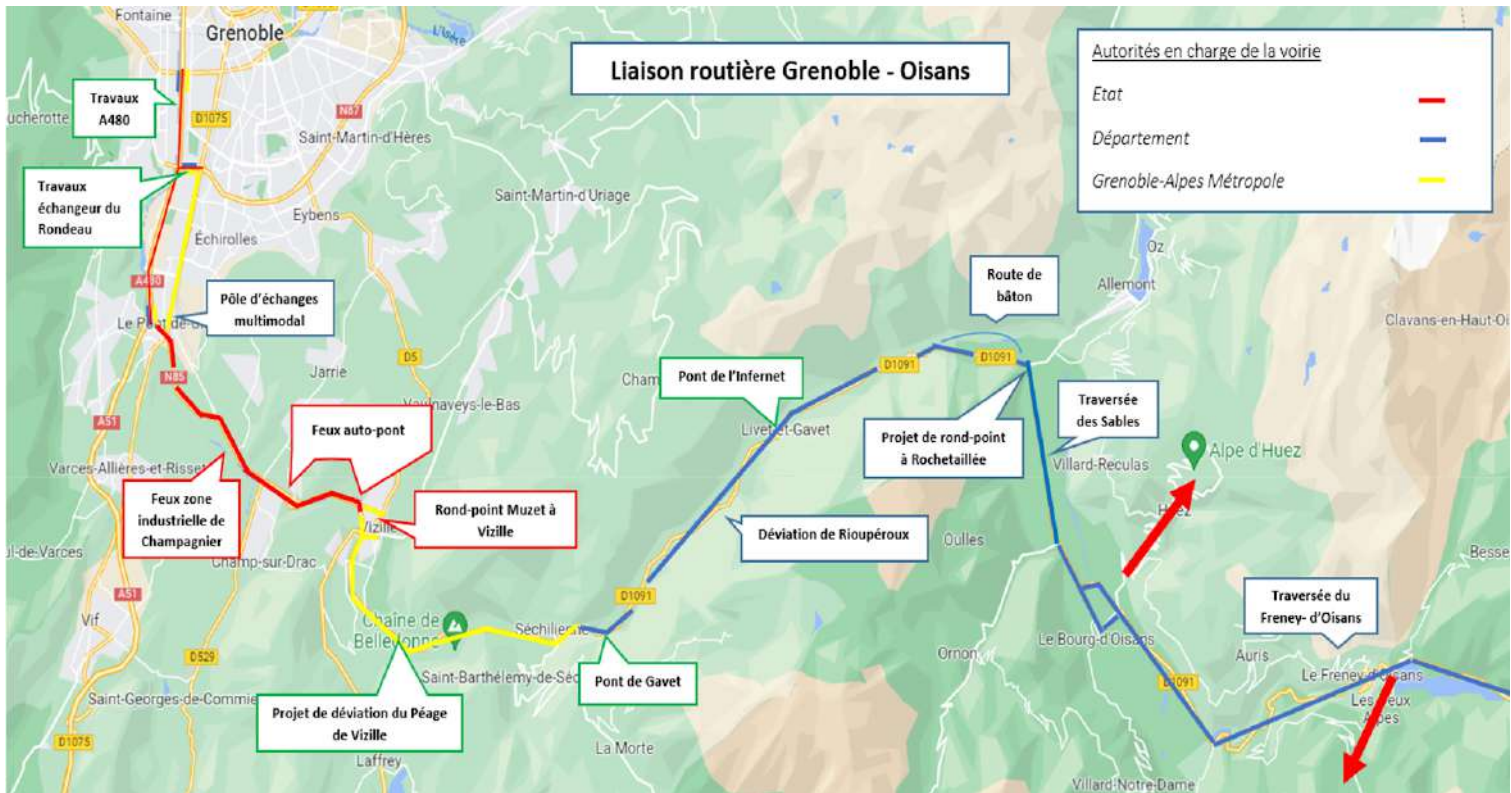
- Piloter la mise en œuvre et l'exploitation d'un service de covoiturage dynamique entre le CAPI et la Métropole de Lyon
- Impulser une dynamique en matière d'autopartage en partenariat avec les opérateurs privés
- Inciter au covoiturage et autopartage entre voisins
- Suivre la pratique du covoiturage sur le territoire CAPI sur la plateforme du Registre national de preuve de covoiturage (RNPC)
- Participer au projet régional de covoiturage Mov'ici

➤ **Piloter le management de la mobilité :**

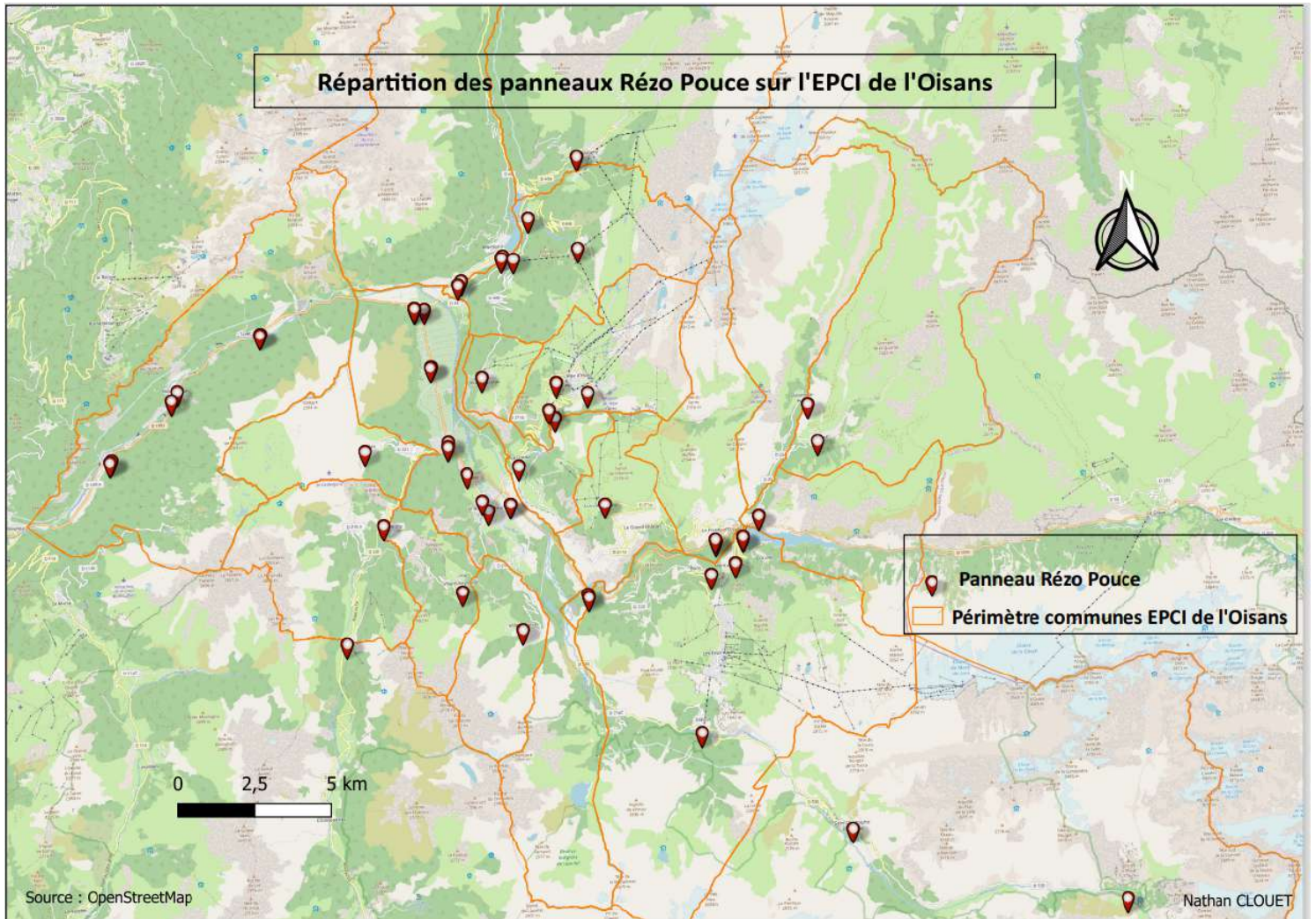
- Piloter, animer et pérenniser les PDMIE Chesnes, Parc Technologique et Maladière/Médipôle en lien avec la CCI Nord-Isère,
- Mettre en place et piloter de nouveaux PDMIE dans les secteurs où cela est adapté, en lien avec la CCI Nord-Isère.
- Intervenir au sein des établissements publics et privés afin de promouvoir et développer le management de la mobilité,
- Accompagner les établissements du territoire de la CAPI dans la mise en place de leur PDM grâce au dispositif RUBAN Pro : réalisation d'un diagnostic et co-construction d'un plan d'actions adapté à l'établissement
- Promouvoir les services de mobilité existants sur le territoire via des points informations transports et adapter l'offre aux actifs,
- Animer et assurer le suivi du Plan de Déplacements Administration de la CAPI,



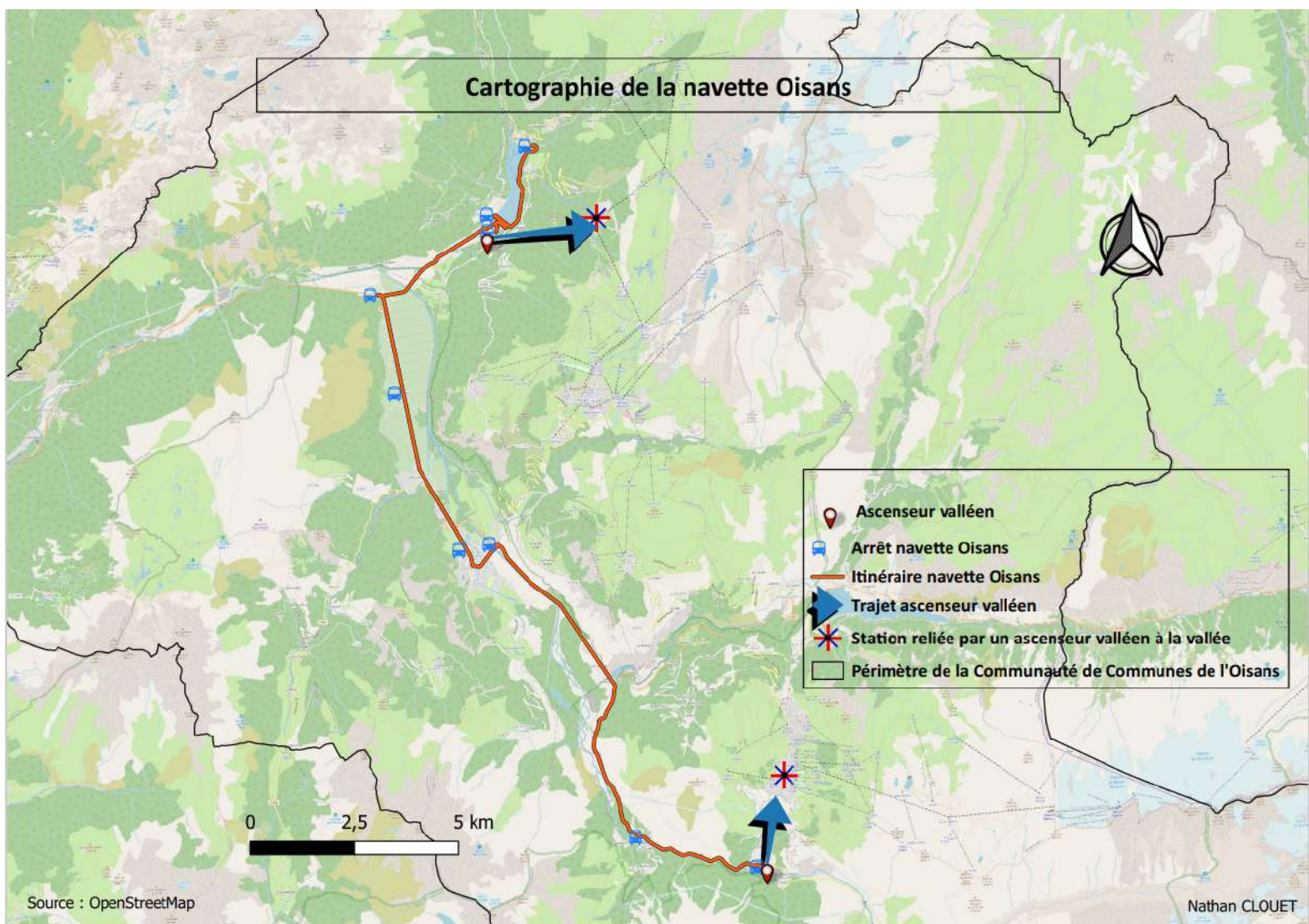
Annexe numéro 3 : Cartographie des problématiques rencontrées sur l'axe principal entre la métropole Grenobloise et l'Oisans



Annexe numéro 4 : Cartographie de la répartition des panneaux Rézo Pouce sur l'EPCI de l'Oisans



Annexe numéro 5 : Cartographie de la navette Oisans



Annexe numéro 6 : Cartographie de la navette Oisans

