



HAL
open science

Mobilités périurbaines, diversification modale et nouvelle dynamique institutionnelle : quelles mutations dans la gouvernance et l'offre de mobilité pour plus d'équité dans les territoires périurbains des villes moyennes des Régions Bretagne et Hauts-de-France ?

Agathe Delebarre

► To cite this version:

Agathe Delebarre. Mobilités périurbaines, diversification modale et nouvelle dynamique institutionnelle : quelles mutations dans la gouvernance et l'offre de mobilité pour plus d'équité dans les territoires périurbains des villes moyennes des Régions Bretagne et Hauts-de-France ?. Architecture, aménagement de l'espace. Université du Littoral Côte d'Opale, 2020. Français. NNT : 2020DUNK0564 . tel-03122502

HAL Id: tel-03122502

<https://theses.hal.science/tel-03122502>

Submitted on 27 Jan 2021

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.

Université du Littoral – Côte d'Opale

Laboratoire TVES, ULR 4477

École Doctorale n°73 SESAM

Thèse pour l'obtention du titre de :

Docteur en Sciences Humaines et Humanités. Aménagement de l'espace, Urbanisme

Financée par l'Université du Littoral – Côte d'Opale

Soutenue publiquement par Agathe Delebarre le 11 décembre 2020

**Mobilités périurbaines, diversification modale
et nouvelle dynamique institutionnelle :**

**Quelles mutations dans la gouvernance et l'offre de mobilité
pour plus d'équité dans les territoires périurbains
des villes moyennes des Régions Bretagne et Hauts-de-France?**

Jury :

Élodie CASTEX

Maître de conférences HDR-q en Aménagement de l'espace, urbanisme, ULR 4477 TVES, ULille, Présidente du Jury

Jean-Charles ÉDOUARD

Professeur des Universités en Géographie et Aménagement de l'espace, urbanisme, UMR 1273 TERRITOIRES, UCA,
Rapporteur

Séverine FRÈRE

Maître de conférences HDR en Aménagement de l'espace, urbanisme, ULR 4477 TVES, ULCO, Co-Directrice

Caroline GALLEZ

Directrice de recherche HDR en Aménagement de l'espace, urbanisme, UMR-T 9403 LVMT, IFSTTAR, Université Gustave
Eiffel, Rapportrice

Christophe GIBOUT

Professeur des Universités en Aménagement de l'espace, urbanisme, ULR 4477 TVES, ULCO, Co-Directeur

Dominique ROYOUS

Professeur des Universités en Géographie, UR 2252 RURALITES, Université de Poitiers, Membre du Jury

Remerciements

Ce travail de thèse s'est inscrit dans le temps long, de l'émergence de ce projet de recherche et l'élaboration du sujet, à sa réalisation puis dans le plaisir d'aboutir à cette modeste contribution scientifique. Durant toute cette période, de nombreuses personnes et institutions contribuèrent grandement à la réalisation de ce projet.

Je tiens tout d'abord à remercier chaleureusement mon Directeur et ma Directrice de thèse, Christophe Gibout et Séverine Frère, qui m'ont apporté toute leur confiance et m'ont accompagnée dès l'écriture de mon sujet et des recherches de financements début 2016, puis tout au long de ce travail de thèse de doctorat avec bienveillance, rigueur scientifique et disponibilité. Je les remercie sincèrement pour cette Direction de thèse de doctorat de grande qualité et de grande humanité.

Je remercie vivement mon jury de thèse, Élodie Castex, Jean-Charles Édouard, Caroline Gallez et Dominique Royoux pour le temps consacré dans la lecture de mon manuscrit, l'évaluation de la qualité de mon travail de recherche et pour s'être rendu·e·s disponibles pour participer à mon jury de soutenance.

Je suis également reconnaissante pour les riches échanges et conseils des membres de mon Comité de Suivi Individualisé, Dominique Royoux, Élodie Castex et Hélène Bailleul qui ont apporté un regard complémentaire et précieux à différentes étapes de mon travail.

Je remercie le Président de l'Université du Littoral – Côte d'Opale, Hassane Sadok qui en accordant le financement intégral de mon contrat doctoral a permis la réalisation dans de bonnes conditions de ma recherche.

Par ailleurs, ce travail de recherche n'aurait pu se réaliser sans mon laboratoire Territoires, Villes, Environnement et Société dirigé par Philippe Deboudt et Christophe Gibout, et la Maison de la Recherche en Sciences Humaines de Dunkerque qui m'ont apporté un cadre matériel, financier et scientifique sans lequel cette recherche n'aurait pu exister. Je les remercie à ce titre pour leur accueil.

Je remercie l'ensemble des acteur·e·s ayant accepté de répondre à mon enquête, me permettant de comprendre et d'analyser les dynamiques et les freins en place dans les territoires périurbains des villes moyennes.

Ce travail de thèse fut bien sûr une expérience humaine que je suis heureuse d'avoir pu vivre à Dunkerque avec mes collègues de la MRSH et du laboratoire TVES ; collègues administratif·ve·s, ingénieur·e·s, doctorant·e·s et enseignant·e·s-chercheur·e·s avec qui, pour une partie d'entre eulles, j'ai eu le plaisir de travailler lors de mon premier poste d'ingénieure d'études en 2010. Parce que pour moi la Maison de la Recherche est un peu ma Maison, c'est avec un plaisir renouvelé que j'ai retravaillé avec eulles et à défaut de pouvoir tou·te·s les énumérer je remercie chaleureusement Delphine Groux, Nathalie Livoury et Philippe Chagnon pour leur appui administratif et à la recherche, Jérémy Innebeer et Julia Frotey, mes « binômes » pour nos riches échanges, notre solidarité et notre amitié, Rachel Révillon pour sa bonne humeur et son amitié, Antoine Le Blanc, Iraxte Calvo-Mendieta et Mariantonia Lo Prete qui par leurs sages conseils et leur bienveillance ont contribué à m'aider à surmonter les inévitables baisses de régime durant ma thèse, et plus largement bien sûr tou·te·s mes collègues doctorant·e·s/jeunes docteur·e·s, ingénieur·e·s d'étude ou de recherche et enseignant·e·s-chercheur·e·s avec qui j'ai partagé ces années uniques.

Je remercie mes nombreux·ses ami·e·s de longues dates ou que j'ai connu·e·s durant ces années de thèse. La liste est bien trop longue pour tou·te·s les citer, mais je commencerais par remercier mes ami·e·s parisien·ne·s ou breton·ne·s et leur famille qui m'ont permis de couch'surfer entre mes terrains d'études et sans qui je n'aurais pu réaliser mon enquête. Plus globalement je remercie mes ami·e·s du lycée, du master et mes coéquipières de Roller Derby dunkerquoises et lommoises qui m'ont permis de maintenir un équilibre dans ma vie entre le travail solitaire et de réflexion de la thèse et un bel esprit d'équipe et de compétitrice dans ma pratique sportive.

Je remercie enfin ma famille, mes parents qui ont toujours été un soutien indéfectible y compris dans les moments difficiles, mes sœurs, mes neveux que j'adore et qui me font tant rire, et surtout une pensée émue pour ma grand-mère Yvonne Dupond, une grand-mère simple et dévouée à ses proches, qui nous a quitté·e·s ce 31 juillet 2020, et qui aurait j'en suis certaine, redressé les épaules pour marquer sa fierté de voir sa petite fille obtenir le titre de Docteur.

Table des matières

Remerciements.....	3
Table des matières	6
Table des illustrations.....	9
Grille d'écriture : Forme d'écriture inclusive et accords neutres. Quelles applications ?	16
Liste des acronymes :	20
Introduction	23
PARTIE 1 : ENJEUX DU PROJET DE THESE, MATERIAU ET CADRE METHODOLOGIQUE	27
Chapitre I : Origine et enjeux d'une thèse sur les mobilités dans les espaces périurbains des villes moyennes et les perspectives d'équité territoriale induites par les réformes institutionnelles ..	28
Introduction du chapitre :	28
A : Mise en perspective du sujet dans l'état de l'Art, apports dans la recherche et problématique	29
B : Le périurbain des villes moyennes : Un espace discontinu, divers et mal borné.....	32
C : Les mobilités dans le périurbain : Le domaine de l'autosolisme.....	41
D : Mobilité et équité territoriale : Quels enjeux dans l'espace périurbain ?	45
E : Les réformes territoriales Lois MAPTAM et NOTRe : Quels apports pour la gouvernance des mobilités dans les territoires périurbains des villes moyennes ?.....	48
Conclusion de chapitre :	51
Chapitre II : Les terrains et la méthodologie : Analyse de la gouvernance et de l'offre de mobilité dans le périurbain de 4 villes moyennes des Hauts-de-France et de Bretagne.....	52
Introduction de chapitre :.....	52
A : Définition des terrains d'études : L'espace périurbain de Boulogne-sur-Mer, Berck, Saint-Brieuc et Guingamp	54
B : Description des terrains	77
C : Méthodologie de l'étude.....	113
Conclusion de chapitre :	127

PARTIE 2 : Résultats et discussion 128

Chapitre I : Conséquences des réformes territoriales sur les territoires étudiés 129

Introduction de chapitre :	129
A : Une extension des périmètres des Autorités Organisatrices de la Mobilité et une montée en compétence mobilité.	130
B : La prise en charge politique de la compétence mobilité	149
C : La mutation des directions transports et la question des ressources humaines	152
D : Financements et fiscalités : injonctions contradictoires de l'État sur les collectivités territoriales entre transfert de compétences, baisse des moyens financiers et perte d'autonomie fiscale au niveau local.	159
Conclusion de chapitre :	168

Chapitre II : Évolution de l'offre modale : Diversification et renouvellement ? 169

Introduction du chapitre :	169
A : Des compétences liées à la mobilité encore segmentées entre acteur-e-s. Une répartition encore peu lisible des compétences	170
B : Les transports à la demande entre équité sociale et équité territoriale.....	202
C : Une politique de mobilités actives encore fortement axée sur les infrastructures cyclables urbaines et des actions en faveur d'un usage partagé de l'automobile émergeant.....	218
D : Planification des mobilités dans les AOM et faible volonté politique de coercition de la voiture. L'économie et le commerce devant les impératifs de réduction de l'usage de l'automobile.....	236
Conclusion de chapitre :	253

Chapitre III : Apports et perspectives des dynamiques institutionnelles pour l'équité territoriale liée aux mobilités dans le périurbain des villes moyennes 254

Introduction du chapitre :	254
A : Quels apports des lois MAPTAM et NOTRe : Une diversification et un renouvellement des mobilités limités dans le périurbain des villes moyennes et une équité territoriale biaisée.....	255
B : Quelles perspectives pour une mobilité plus équitable dans les espaces périurbains des villes moyennes ?	264
Conclusion de chapitre :	270

Conclusion 271

Bibliographie :	284
Résumé :	308
Mots-clefs :	308
Abstract :	308
Keywords :	308

Table des illustrations

Tableaux

<i>Tableau 1 : Grille de lecture en écriture inclusive (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : Arbogast, 2017 ; Prieur, 2015)</i>	<i>18</i>
<i>Tableau 2 : Population des aires urbaines de la classe 2 et répartition de leur population entre grand pôle et couronne périurbaine (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP2013 ; INSEE, ZAU2010).....</i>	<i>62</i>
<i>Tableau 3 : Population des aires urbaines étendues pré-sélectionnées et répartition de leur population entre grand pôle, couronne périurbaine, leur aire urbaine, leur espaces multipolarisés (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP2013 ; INSEE, ZAU2010).....</i>	<i>72</i>
<i>Tableau 4 : Flux domicile-travail d'une aire urbaine étendue vers un grand pôle et population en 2013 (Réalisation : Delebarre, 2017. Source : INSEE, RP2013 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail).....</i>	<i>75</i>
<i>Tableau 5 : Répartition des intercommunalités en 2017et population en 2016 des terrains étudiés (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : INSEE, EPCI 2017 ; INSEE, RP2013 ; INSEE, ZAU 2010)</i>	<i>78</i>
<i>Tableau 6 : Effectifs et parts des ménages non-motorisés et mono-motorisés dans les intercommunalités étudiées (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : INSEE, EPCI 2017 ; INSEE, RP 2016 ; INSEE, ZAU 2010)</i>	<i>93</i>
<i>Tableau 7 : Offres de transports en commun réguliers ou à la demande non exclusivement scolaires dans les AOM au 1^{er} janvier 2017 (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : BAT, CAB, CAT, GP3A, RATP DEV, Région Bretagne, Région Hauts-de-France, SBAA, STUG, 2016-2017).....</i>	<i>100</i>
<i>Tableau 8 : Exemple de grille de terrain sur le transport (Réalisation : Delebarre, 2017).....</i>	<i>114</i>
<i>Tableau 9 : Exemple de grille de terrain sur la trame urbaine et les commerces et équipements (Réalisation : Delebarre, 2017)</i>	<i>115</i>

<i>Tableau 10 : Liste des entretiens semi-directifs réalisés entre décembre 2017 et novembre 2018 dont les entretiens non-exploitable</i> s ou les acteur-e-s avec lesquels nous n'avons pu avoir un entretien (Réalisation : Delebarre, 2018)	120
<i>Tableau 11 : Les conséquences de la loi NOTRe : Une réduction drastique du poids des Communauté de communes dans le paysage intercommunal de France Métropolitaine (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, EPCI 2016-2017 ; INSEE, RP2013-2015)</i>	132
<i>Tableau 12 : Fusions des intercommunalités dans nos terrains d'études entre 2016 et 2017 (Réalisation : Delebarre, 2017. Source : INSEE, EPCI 2016-2017)</i>	133
<i>Tableau 13 : Démographie des EPCI avant et après fusion entre 2016 et 2017 (Réalisation : Delebarre, 2017. Source : INSEE, EPCI 2016-2017 ; INSEE, RP 2013)</i>	133
<i>Tableau 14 : Autorités Organisatrices des Transports/ de la mobilité entre 2016 et 2017 dans nos terrains d'études (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : CA2BM, CAB, CCDS, CCT2C, GP3A, LAC, SBAA, 2016-2017)</i>	147
<i>Tableau 15 : Offre de transports dans les EPCI entre 2017-2020 dans nos terrains d'études (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : CA2BM, CAB, CCDS, CCT2C, GP3A, LAC, SBAA, 2017-2020)</i>	148
<i>Tableau 16 : Évolution dans la répartition des compétences liées aux mobilités entre 2016 et 2017 suite à la loi NOTRe (Réalisation : Delebarre, 2017)</i>	171

Figures

<i>Figure 1 : Ville de Guingamp du milieu du XIXème siècle (à gauche) à aujourd'hui(à droite) (Sources : IGN, Carte de l'état-major 1820-1866 ; IGN, Scan 25, Géoportail, 2019).....</i>	33
<i>Figure 2 : Relief en Bretagne. Extrait de l'Atlas annexe au rapport d'évaluation environnementale du schéma régional de raccordement du réseau de transport d'électricité aux énergies renouvelables (S3REnR) de la Région Bretagne (Source : DREAL Bretagne, 2014)</i>	83
<i>Figure 3 : Relief dans les Hauts-de-France. (Source : Région Nord-Pas-de-Calais-Picardie, 2015).....</i>	84
<i>Figure 4 : Plan du réseau de Transports Urbains de Saint-Brieuc Agglomération Baie d'Armor en décembre 2016, soit l'ancien PTU (Source : BAT, SBABA 2016).....</i>	103
<i>Figure 5 : Plan du réseau Tibus dans le Département des Côtes d'Armor en 2016-2017 (Source : CAT, Département des Côtes d'Armor, 2016)</i>	104
<i>Figure 6 : Extrait du plan du réseau TER en Région Bretagne en 2016. Les lignes en bleu foncé sont des lignes ferrées et les lignes en bleu clair, des lignes routières (Source : Région Bretagne, SNCF, 2016).....</i>	105
<i>Figure 7 : Plan du réseau de Transports Urbains Guingamp Paimpol Agglomération en septembre 2017, soit l'ancien PTU (Source : GP3A, STUG, 2017).....</i>	106
<i>Figure 8 : Plan du réseau de bus urbains marinéo en juillet 2016 (Source : CAB, RATP Dév, 2017).....</i>	108
<i>Figure 9 : Plan du réseau d'autocars périurbain marinéo en juillet 2016 (Source : CAB, RATP Dév, 2016).....</i>	109

<i>Figure 10 : Extrait du plan de réseau Oscar du Pas-de-Calais (Région Hauts-de-France, 2017)</i>	<i>110</i>
<i>Figure 11 : Extrait du plan de réseau TER Nord-Pas-de-Calais en 2016 (Source : Région Hauts-de-France, SNCF, 2016).....</i>	<i>111</i>
<i>Figure 12 : Grille d’entretien semi-directif (Réalisation : Delebarre, 2017).....</i>	<i>117</i>
<i>Figure 13 : Extrait du compte-rendu détaillé du 21/06/2018 avec une Cheffe de service à la Région Bretagne (Réalisation : Delebarre, 2018.)</i>	<i>125</i>
<i>Figure 14 : Extrait du Verbatim intégral de l’entretien du 22/05/2018 avec les Directeurs des transports de la Région Hauts-de-France (Réalisation : Delebarre, 2018).....</i>	<i>126</i>
<i>Figure 15 : Plan du réseau TUB et TaxiTUB à SABA en décembre 2016 (Source : BAT, SBABA, 2016)</i>	<i>179</i>
<i>Figure 16 : Plan du réseau TUB et ProxiTUB à SBAA en septembre 2019 (Source : BAT, SBAA, 2019).....</i>	<i>180</i>
<i>Figure 17: Extrait du plan du réseau urbain régulier et TAD Marinéo de la CAB en juillet 2016 (Source : CAB, RATP Dév, 2016).....</i>	<i>182</i>
<i>Figure 18 : Extrait du plan du réseau périurbain régulier lignes vertes et TAD Marinéo de la CAB en juillet 2016 (Source : CAB, RATP Dév, 2016)</i>	<i>183</i>
<i>Figure 19 : Extrait de la carte du réseau Oscar de la Région Hauts-de-France dans la CAB (zone en gris), la CCDS et la CCT2C. Carte mise en ligne fin 2018 sur le site de la Région Hauts-de-France (Sources : Région Hauts-de-France, 2017 ; IGN 2017 - Contours et titres des 3 intercommunalités réalisés par Delebarre, 2020 ; Source : INSEE, EPCI 2017).....</i>	<i>185</i>
<i>Figure 20 : Plan du réseau AxéoBus à Guingamp Communauté devenue GP3A (Source : Guingamp Communauté, STUG, 2015).....</i>	<i>191</i>
<i>Figure 21 : Plan du réseau BreizhGo ex-Tibus et TER dans les Côtes d’Armor (Source : Région Bretagne, 2020).....</i>	<i>192</i>
<i>Figure 22 : Extrait de la carte topographique et du réseau ferré dans le secteur de Callac au sud de GP3A. Ici, seule une des deux gares est à proximité immédiate du bourg de Callac (2200 hab. en 2016), l’autre est à proximité d’un lieu-dit et à l’écart d’autres bourgs (Sources : IGN, Géoportail ®, Scan 25 ; IGN, Géoportail ®, BD Topo, 2017 ; INSEE RP2016).....</i>	<i>193</i>
<i>Figure 23 : Extrait de la carte du réseau BreizhGo en Région Bretagne. Les lignes TER sont en vert et les points blancs représentent des gares ou haltes. Les lignes d’autocars sont en bleu et les lignes maritimes en rouge. (Source : Région Bretagne, 2019)</i>	<i>194</i>
<i>Figure 24 : Extrait de la carte du réseau Oscar de la Région Hauts-de-France illustrant les lignes non-urbaines récupérées par la CA2BM (zone en rose). Les lignes de train apparaissent noir. (Source : CA2BM, Région Hauts-de-France, 2019).....</i>	<i>196</i>

<i>Figure 25 : Plan du réseau Marinéo de la CAB en septembre 2019 avec quelques arrêts desservis (Source : CAB, RATP Dév, 2019).....</i>	<i>204</i>
<i>Figure 26 : Extrait de la fiche horaires du Service À la Demande expérimenté en décembre 2019 et janvier 2020 (Source : CAB, RATPE Dév, 2019)</i>	<i>205</i>
<i>Figure 27 : Extrait d'une fiche horaires de départ du ProxiTUB dans la zone de Quintin, au sud de SBAA, p.1 (Source : BAT, SBAA, 2019)</i>	<i>209</i>
<i>Figure 28 : Extrait de la plaquette TAD Axéo de GP3A Octobre 2019 p1 (Source : CAT, GP3A, 2019)</i>	<i>210</i>
<i>Figure 29 : Extrait de la plaquette TAD Axéo de GP3A Octobre 2019 p2 (Source : CAT, GP3A, 2019)</i>	<i>211</i>
<i>Figure 30 : Carte des aires de covoiturage programmées dans le Schéma interdépartemental de covoiturage du Nord-Pas-de-Calais en 2015 (Source : Département du Nord, Département du Pas-de-Calais, 2015).....</i>	<i>226</i>
<i>Figure 31 : Carte des aires de covoiturages réalisées ou à l'étude dans le cadre du Schéma départemental de covoiturage 2007-2012 (Source : Département des Côtes d'Armor, 2012)</i>	<i>227</i>
<i>Figure 32 : Extrait de la carte des arrêt Rézo Pouce dans l'arrondissement de Montreuil-sur-Mer (Source : Rézo Pouce, 2020)</i>	<i>233</i>
<i>Figure 33 : Extrait du document « BreizhCop. Un monde à vivre. SRADDET Bretagne. Introduction » de la Région Bretagne (Source : Région Bretagne, 2019a).....</i>	<i>237</i>
<i>Figure 34 : Extrait de la plaquette d'information sur la station vélos de Plédran, dans la première couronne périurbaine briochine (Source : SBABA, 2010)</i>	<i>244</i>

Cartes

<i>Carte 1 : Zonage en aires urbaines et intercommunalités en 2016 dans la Région Hauts-de-France. L'espace périurbain est représenté en orange et en jaune. (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN GEO FLA 2016, INSEE ZAU 2010, INSEE, EPCI 2016)</i>	<i>37</i>
<i>Carte 2 : Zonage en aires urbaines dans la Région Hauts-de-France (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, BD FLA 2016 ; INSEE, ZAU 2010)</i>	<i>66</i>
<i>Carte 3 : Zonage en aires urbaines dans la Région Bretagne (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : IGN, BD FLA 2016 ; INSEE, ZAU 2010).....</i>	<i>67</i>
<i>Carte 4 : Aires urbaines étendues dans la région Hauts-de-France (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : IGN, BD FLA 2016 ; INSEE, RP2013 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail ; INSEE, ZAU 2010) 70</i>	

<i>Carte 5 : Aires urbaines étendues dans la région Bretagne (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : IGN, BD FLA 2016 ; INSEE, RP2013 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail ; INSEE, ZAU 2010).....</i>	<i>71</i>
<i>Carte 6 : Situation géographique du couple des aires urbaines étendues de Boulogne-sur-Mer et Berck (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, BD FLA 2006 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE RP 2013 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail ; INSEE, ZAU 2010).....</i>	<i>80</i>
<i>Carte 7 : Situation géographique du couple des aires urbaines étendues de Saint-Brieuc et Guingamp (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, BD FLA 2006 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE RP 2013 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail ; INSEE, ZAU 2010).....</i>	<i>81</i>
<i>Carte 8 : Morphologie urbaine et pôles principaux et secondaires des aires urbaines étendues de Saint-Brieuc et Guingamp (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, Admin Express 2019 ; IGN, BD FLA 2006 ; IGN, Parcellaire Express 2020 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE RP 2013 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail ; INSEE, ZAU 2010).....</i>	<i>85</i>
<i>Carte 9 : Morphologie urbaine et pôles principaux et secondaires des aires urbaines étendues de Saint-Brieuc et Guingamp (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, Admin Express 2019 ; IGN, BD FLA 2006 ; IGN, Parcellaire Express 2020 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE RP 2013 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail ; INSEE, ZAU 2010).....</i>	<i>86</i>
<i>Carte 10 : Évolution de la population dans les terrains d'études de Boulogne-sur-Mer et Berck entre 2011 et 2016 (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, Admin Express 2019 ; IGN, BD FLA 2006 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE RP 2011-2016)</i>	<i>89</i>
<i>Carte 11 : Évolution de la population dans les terrains d'études de Saint-Brieuc et Guingamp entre 2011 et 2016 (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, Admin Express 2019 ; IGN, BD FLA 2006 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE RP 2011-2016)</i>	<i>90</i>
<i>Carte 12 : Indice de vieillesse dans les terrains d'études de Boulogne-sur-Mer et Berck en 2016 (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, Admin Express 2019 ; IGN, BD FLA 2006 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE RP 2016)...</i>	<i>91</i>
<i>Carte 13 : Indice de vieillesse dans les terrains d'études de Saint-Brieuc et Guingamp en 2016 (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : : IGN, Admin Express 2019 ; IGN, BD FLA 2006 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE RP 2016) .</i>	<i>92</i>
<i>Carte 14 : Part des ménages non-motorisés dans les terrains étudiés de Boulogne-sur-Mer et Berck en 2016 (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, Admin Express 2019 ; INSEE, EPCI 2017 ; IGN, BD FLA 2006 ; INSEE RP 2016).....</i>	<i>96</i>

<i>Carte 15 : Part des ménages non-motorisés dans les terrains étudiés de Saint-Brieuc et Guingamp en 2016 (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, Admin Express 2019 ; INSEE, EPCI 2017 ; IGN, BD FLA 2006 ; INSEE RP 2016).....</i>	<i>97</i>
<i>Carte 16 : Une faible recomposition intercommunale dans le boulonnais et le montreuillois (Pas-de-Calais) entre 2016 et 2017 avec un territoire boulonnais toujours fragmenté mais un territoire montreuillois à une échelle fonctionnelle. (Réalisation : Delebarre, 2020. Source : IGN, BD FLA 2015 ; INSEE, EPCI 2016-2017 ; INSEE, ZAU 2010).....</i>	<i>134</i>
<i>Carte 17 Une recomposition intercommunale massive dans les Côtes d’Armor entre 2016 et 2017 mais un territoire briochin encore fragmenté et un territoire guingampais hypertrophié. (Réalisation : Delebarre, 2020. Source : IGN, BD FLA 2015 ; INSEE, EPCI 2016-2017 ; INSEE, ZAU 2010)</i>	<i>135</i>
<i>Carte 18 : Zone d’étude de l’aire urbaine étendue de Boulogne-sur-Mer en 2019 (Réalisation : Delebarre, 2020. Source : IGN, BD FLA 2015-2016 ; IGN, BD Route 500 2018 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE, RP 2008 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail ; INSEE, ZAU 2010 ; Pays du Boulonnais, 2019 ; SNCF Réseau, 2018).....</i>	<i>143</i>
<i>Carte 19 : Zone d’étude de l’aire urbaine de Saint-brieuc en 2019 (Réalisation : Delebarre, 2020. Source : IGN, BD FLA 2015-2016 ; IGN, BD Route 500 2018 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE, RP 2008 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail ; INSEE, ZAU 2010 ; PETR Pays de Saint-Brieuc, 2019 ; SNCF Réseau, 2018)</i>	<i>144</i>
<i>Carte 20 : Zone d’étude de l’aire urbaine étendue de Berck en 2019 (Réalisation : Delebarre, 2020. Source : IGN, BD FLA 2015-2016 ; IGN, BD Route 500 2018 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE, RP 2008 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail ; INSEE, ZAU 2010 ; Pays Maritime et Rural du Montreuillois, 2019 ; SNCF Réseau, 2018).....</i>	<i>145</i>
<i>Carte 21 : Zone d’étude de l’aire rubaine étendue de Guingamp-Paimpol en 2019 (Réalisation : Delebarre, 2020. Source : IGN, BD FLA 2015-2016 ; IGN, BD Route 500 2018 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE, RP 2008 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail ; INSEE, ZAU 2010 ; PETR Pays de Guingamp, 2019 ; SNCF Réseau, 2018)</i>	<i>146</i>

Organigramme

<i>Organigramme 1 : Schéma du concept de mobilité selon Vincent Kaufmann (Réalisation : Delebarre, 2020. Source : Kaufmann in : Lévy, Lussault, 2013).....</i>	<i>44</i>
<i>Organigramme 2 : Organigramme des services de la Direction des Transports Scolaires et Interurbains et du Département Pas-de-Calais en 2018. (Source : Région Hauts-de-France, DTSI, 2018)</i>	<i>153</i>
<i>Organigramme 3 : Organigramme des Services de la Direction des transports et des mobilités de la Région Bretagne en 2017.(Source : Région Bretagne, 2017)</i>	<i>154</i>

Graphiques

<i>Graphique 1 : Distribution de la population des grands pôles et aires urbaines en France métropolitaine en 2013 (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP2013 ; INSEE, EPCI, 2016 ; INSEE, ZAU 2010).....</i>	<i>56</i>
<i>Graphique 2 : Distribution de la population des grands pôles et aires urbaines en France métropolitaine hors Paris en 2013 (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP2013 ; INSEE, EPCI, 2016 ; INSEE, ZAU 2010)..</i>	<i>57</i>
<i>Graphique 3 : Classe 1 : Distribution de la population des grands pôles et aires urbaines en 2013 (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP2013 ; INSEE, EPCI, 2016 ; INSEE, ZAU 2010)</i>	<i>58</i>
<i>Graphique 4 : Classe 2 : Distribution de la population des grands pôles et aires urbaines en 2013 (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP2013 ; INSEE, EPCI, 2016 ; INSEE, ZAU 2010)</i>	<i>59</i>
<i>Graphique 5 : Classe 3 : Distribution de la population des grands pôles et aires urbaines en 2013 (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources INSEE, RP2013 ; INSEE, EPCI, 2016 ; INSEE, ZAU 2010)</i>	<i>60</i>
<i>Graphique 6 : Position relative des grands pôles et aires urbaines dans la hiérarchie régionale des Hauts-de-France ou de Bretagne en 2013. Ensemble des grands pôles et aires urbaines (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP2013 ; INSEE, ZAU 2010).....</i>	<i>64</i>
<i>Graphique 7 : Position relative des grands pôles et aires urbaines dans la hiérarchie régionale des Hauts-de-France ou de Bretagne en 2013. Sous-échantillonnage des classes 1 à 3 de la CAH de la population en valeur absolue (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP2013 ; INSEE, ZAU 2010)</i>	<i>65</i>
<i>Graphique 8 : Distribution de la population au sein des couples d'aires urbaines étendues sélectionnés (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP 2013).....</i>	<i>76</i>
<i>Graphique 9 : Distribution de la population dans les intercommunalités étudiées en 2016 (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : INSEE, RP 2016 ; INSEE, ZAU2010)</i>	<i>87</i>

Photographies

<i>Photographie 1 : Grille horaire de la ligne Oscar 505 non à jour, Abribus de la Place de France, Boulogne-sur-Mer, (Réalisation : Delebarre, photographie prise le 11/07/2017 à Boulogne-sur-Mer).....</i>	<i>186</i>
<i>Photographie 2 : Absence de grille horaire de la ligne 514, Abribus Cité Argeles à Rang-du-Fliers (Photographie : Réalisation : Delebarre, photographie prise le 13/07/2017 à Rang-du-Fliers)</i>	<i>186</i>
<i>Photographie 3 : Stationnement vélo abrité à proximité de l'arrêt de bus TUB « Pordic-centre » de la ligne 10, Pordic (Réalisation : Delebarre, photographie prise le 27/06/2017 à Pordic)</i>	<i>244</i>

Grille d'écriture : Forme d'écriture inclusive et accords neutres.

Quelles applications ?

Pourquoi une écriture inclusive ? Rendre visible par l'écriture les personnes de genre non-binaire.

L'écriture dite inclusive est une forme d'écriture « qui n'exclue pas, même involontairement, des personnes censées être incluses dans les propos » (Arbogast, 2017). Initialement, cette forme d'écriture a une volonté de mettre à égalité femmes et hommes en remettant en cause la règle du masculin l'emportant sur le féminin (Bescherelle, 1864 ; Vaugelas, 1647). Cette approche de l'écriture inclusive conserve une vision dichotomique du genre, distinguant femmes et hommes, là où une part croissante de la population se définit en dehors d'une binarité de genre (Alessandrin, 2017 ; Espineira, Thomas, 2015 ; Prieur, 2015 ; Wiels, 2017). On les nomme le plus souvent personnes non-binaires. Cette population est invisibilisé·e à plusieurs niveaux ; dans la langue française qui « comme toutes les langues romanes (à l'exception du roumain) ne connaît pas le genre grammatical « neutre » » (Michel L., 2015). Elle l'est également par l'État, la Cour de cassation estimant qu'à propos de la mention sexe à l'état-civil « Cette binarité poursuit un but légitime, car elle est nécessaire à l'organisation sociale et juridique, dont elle constitue un élément fondateur » (Cour de Cassation, 2017). Les personnes non-binaires sont aussi invisibilisé·e·s dans nombre de recherches hors des transstudies et des genderstudies (Alessandrin, 2017 ; Espineira, Thomas, 2015 ; Prieur, 2015 ; Wiels, 2017), notamment quand elles appuient leur échantillonnage sur les données INSEE, le recensement de la population se basant sur l'état-civil. Ces personnes sont enfin invisibilisé·e·s dans les médias jusqu'à une date récente, « Le changement de sexe est accordé sous la condition d'une adhésion totale à l'ordre binaire des genres. » (Espineira, 2014), ces populations représentant un « Tiers non nommé » (Espineira, Thomas, 2015).

De ce constat, il m'est apparu arbitraire de présupposer que les populations étudié·e·s dans mon travail de recherche puisse n'être composé·e·s que de femmes et d'hommes, ou encore que la norme du masculin l'emportant sur le féminin devait masquer toute une partie de ces populations. J'ai donc fait le choix, pour ce travail de thèse, d'utiliser une forme d'écriture inclusive avec des accords neutres pour inclure au mieux l'ensemble des personnes.

Quelle forme d'écriture inclusive adopter ? La nécessité de normes qui vont arbitrairement lisser la diversité.

De la nécessité de reconnaître la multiplicité des identités genrées et de les mettre à égalité par l'écriture se pose la question des normes à adopter. Pour commencer, l'adoption d'une norme d'écriture par nature, va forcément lisser la diversité des identités (Alessandrin, 2017). La norme adoptée, même si elle a pour but d'être la plus inclusive possible, ne saurait donc résumer toute la diversité des identités. Il est alors nécessaire d'effectuer un arbitrage quant aux modes d'écritures à adopter, afin d'aboutir à une « queerisation » de l'écriture scientifique (Prieur, 2015).

Ainsi, parmi les formes d'écritures inclusives, j'ai décidé de retenir la forme en point médian « · », laquelle ne maintient pas de binarité de genre, ne met en position de supériorité ou d'infériorité l'un·e ou l'autre comme dans les formes à parenthèses « (e) » ou à majuscule « E », et est lisible par les logiciels pour personnes mal-voyant·e·s (Arbogast, 2017). Cette forme d'écriture permet aux lecteur·e·s de choisir le genre qui leur correspond (féminin, masculin ou non-binaire). L'utilisation d'un pronom neutre s'impose également pour ce mode d'écriture, même si là encore, il existe une multiplicité de pronoms neutres développés par les personnes non-binaires. Je retiens ceux proposés par C. Prieur (Prieur, 2015), avec le « iel·s » (pronom neutre de il·s, elle·s), « ciel·ceulles » (pour celle·s, celui·ceux) ou « eulles » (pour elles, eux). Je recours également aux mots épiciènes mais en les accordant au neutre.

Enfin pour ce qui est de l'application de cette norme d'écriture, elle a pour but de ne pas présupposer du genre des personnes dans les cas généraux où ces dernier·e·s ne se seraient pas eulles même genré·e·s. Je ne l'emploierai donc que dans des cas généraux comme pour parler des *habitant·e·s du périurbain* ou des *usager·e·s des transports en commun* par exemple. Lorsqu'une personne marquera dans son discours son identité, je respecterai bien évidemment cette identité pour parler de *la chargée de missions* ou *le Vice-Président aux transports*. Enfin, je n'appliquerai pas la forme inclusive dans les cas où il s'agit de souligner un phénomène genré comme par exemple de dire que *les femmes sont plus souvent usagères des transports en commun*.

Conseils de lecture

Afin de faciliter la lecture de ce travail de thèse, je vous invite à lire dans le genre qui vous correspond. Si vous êtes une femme de lire *les habitantes*, si vous êtes un homme *les habitants* et si vous êtes une personne non-binaire selon le genre qui vous convient le mieux. Pour faciliter la lecture, je synthétise ci-dessous les accords et pronoms utilisés dans ce travail de thèse (Cf. Tableau 1).

Tableau 1 : Grille de lecture en écriture inclusive (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : Arbogast, 2017 ; Prieur, 2015)

Genres	Féminin	Masculin	Neutre
Accords	Noms		
	Habitantes	Habitants	Habitant·e·s
	Usagères	Usagers	Usager·e·s
	Actrices	Acteurs	Acteur·e·s
	Chercheuses / Chercheures	Chercheurs	Chercheur·e·s
	Participe passé		
	Les cyclistes sont minorées	Les cyclistes sont minorés	Les cyclistes sont minoré·e·s
	Adjectifs		
	Majoritaire	Majoritaire	Majoritaire
	Actives	Actifs	Actif·ve·s
	Inscrites	Inscrits	Inscrit·e·s
	Rurale	Ruraux	Ruraux·ales
	Pronoms	Pronoms	
Elle		Il	Iel
Elles		Ils	Iels
Celle		Celui	Ciel
Celles		Ceux	Ceulles
Elles		Eux	Eulles

Liste des acronymes :

- **ADAV** : Association Droit Au Vélo
- **AFBN** : Association Ferroviaire Bretagne Nord
- **AGIR** : Association pour la Gestion Indépendante des Réseaux de Transport public
- **AO** : Autorité Organisatrice
- **AOM** : Autorité Organisatrice de la Mobilité
- **AOMR** : Autorité Organisatrice de la Mobilité Régionale
- **AOTU** : Autorité Organisatrice des Transports Urbains
- **AUE** : Aire Urbaine Étendue
- **BAT** : Baie d'Armor Transports
- **BHNS** : Bus à Haut Niveau de Service
- **CA** : Communauté d'agglomération
- **CA2BM** : Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois
- **CAB** : Communauté d'Agglomération du Boulonnais
- **CAH** : Classification Ascendante Hiérarchique
- **CAT** : Côtes d'Armor Transports
- **CC** : Communauté de communes
- **CCDS** : Communauté de Communes de Desvres-Samer
- **CCT2C** : Communauté de Communes de la Terre des 2 Caps
- **CDCI** : Commission Départementale de Coopération Intercommunale
- **CDT** : Conseil de Développement Territorial
- **CESER** : Conseil Économique, Social et Environnemental Régional
- **CFTA** : Société générale de chemins de Fer et de Transports Automobiles
- **CGCT** : Code Général des Collectivités Territoriales
- **CGDD** : Commissariat Général au Développement Durable
- **CNFPT** : Centre National de la Fonction Publique Territoriale
- **COVID-19** : COronaVirus Disease 2019
- **CVAE** : Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises
- **DDTM** : Direction Départemental des Territoires et de la Mer
- **DGF** : Dotation Globale de Fonctionnement
- **DIACT** : Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité du Territoire

- **DSP** : Délégation de Service public
- **EPCI** : Établissement Public de Coopération Intercommunal
- **FNAUT** : Fédération Nationale des Usagers des Transports
- **GP3A** : Guingamp Paimpol Agglomération, de l'Armor à l'Argoat
- **IGN** : Institut National de l'Information Géographique et forestière
- **INSEE** : Institut National de la Statistique et des Études Économiques
- **LAC** : Leff Armor Agglomération
- **LOM** : Loi d'Orientation des Mobilités
- **MAPTAM** : Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles
- **MEDEF** : Mouvement des Entreprises DE France
- **NOTRe** : Loi Nouvelle Organisation Territoriale de la République
- **PACA** : Région Provence Alpes Côtes d'Azur
- **PDU** : Plan de Déplacements Urbains
- **PEM** : Pôle d'Échange Multimodal
- **PETR** : Pôle d'Équilibre Territorial et Rural
- **PGD** : Plan Global de Déplacements
- **PTU** : Périmètre de Transports Urbains
- **RATP Dev** : Régie Autonome des Transports Parisiens Développement
- **RCT** : Loi Réforme des Collectivités Territoriales
- **RP** : Recensement de la Population
- **RT** : Ressort Territorial
- **SAD** : Service À la Demande
- **SBAA** : Saint-Brieuc Armor Agglomération
- **SBABA** : Saint-Brieuc Agglomération Baie d'Armor
- **SDCI** : Schéma Départemental de Coopération Intercommunal
- **SMIRT** : Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports
- **SNCF** : Société Nationale des Chemins de Fer
- **SOeS** : Service de l'Observation et des Statistiques
- **SPL** : Société Publique Locale
- **SRADDET** : Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires

- **STUG** : Société de Transports Urbains de Guingamp
- **TAD** : Transport À la Demande
- **TEO** : Transports Est-Ouest : Nom commercial du projet de Bus à Haut Niveau de Service en site propre de Saint Briec Armor Agglomération
- **TER** : Train Express Régional
- **TSI** : Transport Scolaire et Interurbain
- **TUB** : Transports Urbains Briochins
- **TVAM** : Taux de Variation Annuel Moyen
- **UPIA** : Union Patronale Interprofessionnelle d'Armor
- **VLS** : Vélo Libre-Service
- **VM** : Versement Mobilité
- **VT** : Versement Transports
- **VTA** : Versement Transport Additionnel
- **ZAU** : Zonage en Aires Urbaines

Introduction

Entre approche biographique et poursuite d'un travail de recherche, cette étude des mobilités dans le périurbain mêlent plusieurs origines. Un espace vécu intimement d'une part puisque c'est celui où j'ai grandi et où j'ai pu observer et vivre la fragilité d'un projet résidentiel périurbain face aux aléas économiques. Ces aléas impactèrent notre motorisation et donc notre mobilité, nous rendant vulnérables dans cet espace offrant peu d'alternatives à l'automobile. Poursuite d'une recherche d'autre part, puisque faisant suite à un projet de recherche ADEME-Région Nord-Pas-de-Calais de lutte contre l'étalement urbain dans le SCoT Flandre-Dunkerque¹, auquel j'ai participé en tant qu'ingénieure d'études de septembre 2010 à mars 2013. Ce projet de recherche appréhendant la question de l'étalement urbain de manière transversale avait permis de mettre en perspective différents profils de parcours résidentiels dans le périurbain dunkerquois. Il a souligné une dynamique démographique portée par une deuxième voire une troisième génération d'habitant·e·s du périurbain revenu·e·s vivre dans leur territoire natal, la mise en couple et le projet parental venant concrétiser le retour dans le périurbain (Delebarre, Pfirsch, 2016). Loin d'un monocentrisme, les mobilités de ses habitant·e·s s'articulaient entre le pôle de Dunkerque et les petites villes du périurbain en fonction des motifs de déplacements, la voiture étant presque toujours au cœur de cette mobilité polycentrique (Delebarre, Pfirsch, 2016 ; Hellequin, Delebarre, 2013). Cette étude a notamment mis en lumière des éléments de vulnérabilité économique des ménages sur leur mobilité, notamment pour les ménages bi-actifs et bi-motorisés gagnant moins de 2000€/ménage qui dans l'enquête menée auprès des habitant·e·s du périurbain², avaient un taux d'effort lié à leur mobilité, c'est-à-dire une part de leurs revenus consacrés aux mobilités, beaucoup plus important que la moyenne des enquêté·e·s (Hellequin, Delebarre, 2013).

¹ **Note :** Projet TOUCH de lutte contre l'étalement urbain dans le SCoT Flandre-Dunkerque dont la direction scientifique était assurée par A.-P. Hellequin et le laboratoire TVES, en partenariat avec le laboratoire LARJ, la Communauté Urbaine de Dunkerque et le CETE Nord-Picardie. Projet ADEME-Région Nord-Pas-de-Calais de 2010 à 2013 (Hellequin, Delebarre, 2013).

² **Note :** Enquête NEMO : Enquête par questionnaires avec passation directe de novembre 2011 à janvier 2012 avec un échantillon d'habitant·e·s du périurbain du SCoT Flandre-Dunkerque de 311 enquêté·e·s (Hellequin, Delebarre, 2013).

Ainsi, de mon vécu d'habitante du périurbain mis en perspective par ce travail de recherche ainsi que par l'état de l'art sur le périurbain, j'ai pu objectiver ma posture de chercheuse travaillant sur cet espace familier et vécu. De la jonction de ces deux dimensions a émergé ce projet de thèse de doctorat sur les mobilités dans le périurbain, de leur gouvernance et de la vulnérabilité des ménages non-motorisés ou mal-motorisés.

Espace décrié pour son empreinte écologique, d'une certaine représentation de l'individualisme et d'un repli sur soi (Billard, Brennetot, 2009 ; Brennetot, 2013), les espaces périurbains sont pourtant toujours très attractifs et connaissent une croissance démographique plus importante que celle des grands pôles (INSEE RP 2011-2016). Produits par l'automobile et pour l'automobile, morphologiquement diffus et polycentriques (Delebarre, Pfirsch, 2016 ; Dodier (Dir.), Cailly et Al., 2012 ; Kaufmann et Al., 2001 ; Lévy, Lussault, 2014 ; Wiel, 2010), ces espaces répondent depuis un demi-siècle aux aspirations de nombreux ménages d'un accès à la propriété d'une maison avec un foncier moins onéreux qu'en ville, d'une ruralité et d'une nature mystifiée, dans un contexte d'automobilité longtemps vue comme un outil de libération des individus, ainsi que du desserrement de la ville et d'une certaine promiscuité (Cailly in : Lévy (Dir.), Lussault (Dir.), 2003 ; Merlin, Choay, 2015).

Dans ces espaces périurbains, ne pas être motorisé·e·s ou être mal-motorisé·e·s peut représenter un élément de vulnérabilité pour ses habitant·e·s, l'offre altermodale étant souvent restreinte dans son amplitude horaire, hebdomadaire et saisonnière, ses conditions d'accès mais aussi sa desserte spatiale. Dans un espace peu dense, diffus mais aussi dans un contexte où les services, commerces et emplois connaissent une concentration dans les grands pôles, ce manque de diversité de l'offre de mobilité pose un problème d'équité territoriale. L'équité territoriale, politique de réduction des inégalités spatiales par la mise en place d'outils de péréquation, viserait alors en un accès égalitaire entre des territoires périurbains dépendant aujourd'hui d'un mode de transport onéreux que représente l'automobile, et des territoires urbains où se concentrent l'offre de service, de commerces, d'emplois mais également la diversité de l'offre altermodale.

Cette iniquité territoriale rejaillit de façon conséquente sur les catégories de résident·e·s qui y sont présent·e·s, même si il existe des écarts selon les groupes sociaux, le genre, l'âge, les ressources financières, culturelles ou en termes d'accès à la mobilité (Beauvais, 1999 ; Coutras, 1997 ; Frère & Al., 2015 ; Gibout, Toupin, 2001 ; Gibout in : Denèfle, 2013 ; Pinçon-Charlot & Al., 1996 ; Spector, 1993 ; Vandersmissen & Al., 2001). Cette situation est d'autant plus prégnante que sur la question de la gouvernance, avant 2017, l'essentiel des communes périurbaines étaient couvertes par une Communauté de communes sans compétence obligatoire transports, et pour lesquelles seul·e·s les Départements et les Régions apportaient un service de transport minimal.

Toutefois, deux réformes territoriales, la Loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) du 27 janvier 2014 et la Loi Nouvelle Organisation Territoriale de la République (NOTRe) du 7 août 2015, ont impulsé des mutations dans l'organisation des territoires intercommunaux et dans la gouvernance des mobilités quotidiennes. Dès lors, ces réformes territoriales permettent-elles de renouveler et de diversifier l'offre altermodale dans ces territoires périurbains et d'apporter plus d'équité territoriale ? Si les espaces périurbains des Métropoles ont largement été abordés dans la littérature scientifique, ceux des villes moyennes et des petites villes restent encore largement à explorer par la recherche.

Ainsi dans cette thèse de doctorat en aménagement de l'espace, urbanisme, nous analyserons les mobilités, leur gouvernance et leurs évolutions sous l'impulsion des lois MAPTAM et NOTRe, appliquées à une série comparable d'espaces périurbains de villes moyennes. Se voulant la plus représentative des espaces périurbains français mais aussi des villes moyennes telles que caractérisées par la recherche, nous avons défini deux couples de villes moyennes et leur espace périurbain, avec les aires urbaines étendues³ de Saint-Brieuc et Guingamp en Bretagne, et celles de Boulogne-sur-Mer et Berck dans les Hauts-de-France. Pour les définir, nous avons qualifié les villes moyennes en fonction de leurs caractéristiques démographiques, absolues et relatives, des flux de déplacements entre territoires pour caractériser la dimension polycentrique et réticulaire de leurs espaces périurbains, ainsi que par leur morphologie urbaine discontinue et peu dense.

³ **Note** : Nous définirons l'aire urbaine étendue dans la Partie 1, Chapitre II, Sous-Partie A

A cette sélection nous avons évalué l'intérêt pour notre recherche et le caractère comparable de ces terrains d'études au regard des mutations institutionnelles impulsées par les lois MAPTAM et NOTRe, ainsi que de l'offre de mobilité existante dans ces territoires avant 2017.

Pour mener cette étude et vérifier si ces réformes ont permis d'apporter plus d'équité territoriale en terme de mobilité, nous appuyons notre méthodologie sur un travail bibliographique et une définition des contours conceptuels de nos objets d'études que sont l'équité territoriale dans les périurbains des villes moyennes au regard de la mobilité. Puis après avoir défini nos terrains d'études et les avoir qualifiés, nous effectuons une analyse documentaire appliquée à nos terrains de l'offre, des politiques d'aménagement et de mobilité et du cadre réglementaire, mise en perspective par des observations participantes en tant qu'usagers des transports publics dans les quatre espaces périurbains étudiés.

Ce premier travail préparatoire établi, nous avons mené une enquête qualitative auprès de 60 acteurs des territoires, institutionnels, associatifs ou entreprises de transport, au cours de 52 entretiens⁴. De ces entretiens, nous avons réalisé une étude monographique par terrain en suivant notre grille d'analyse, puis synthétisé et croisé les terrains afin de mettre en perspective les points de convergence ou de divergence entre nos terrains d'études, voire avec l'échelle nationale. Cette étude riche d'enseignements nous a permis de répondre avec nuance à notre problématique comme nous pourrons le voir dans les prochains chapitres.

Ainsi, nous développerons cette thèse en deux parties. La première partie met en perspective les origines et enjeux de cette recherche ainsi que le cadre conceptuel d'une part, et définit les terrains d'études, les caractéristiques de ces derniers et la méthodologie de l'étude d'autre part. Puis dans une seconde partie, divisées en trois chapitres, nous développerons tout d'abord, les conséquences des réformes sur l'organisation territoriale et la gouvernance, puis nous analyserons l'évolution de l'offre modale afin de vérifier si nous observons un renouvellement ou une diversification, et enfin nous mettrons en perspective les apports de ces réformes en matière d'équité territoriale, les évolutions à venir notamment avec la nouvelle Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) et les questions restées en suspens.

⁴ Note : Dont 50 exploitables. Cf. Partie 1, Chapitre II, Sous-partie C

**PARTIE 1 : ENJEUX DU PROJET DE THESE, MATERIAU ET
CADRE METHODOLOGIQUE**

Chapitre I : Origine et enjeux d'une thèse sur les mobilités dans les espaces périurbains des villes moyennes et les perspectives d'équité territoriale induites par les réformes institutionnelles

Introduction du chapitre :

Dans un espace discontinu, multipolarisé, peu dense et marqué par l'automobilité, la question de la vulnérabilité des ménages non-motorisés et mal-motorisés dans le périurbain des villes moyennes nous interroge dans un contexte territorial clivé et de superposition de la gouvernance des mobilités. Si les lois MAPTAM et NOTRe ont souhaité rebattre les cartes de la gouvernance intercommunale et de celle des mobilités, ces lois apportent-elles plus d'alternatives à l'automobile aux habitant·e·s les plus fragilis·e·s par leur manque de mobilité dans un système automobile très présent dans le périurbain ?

Ce projet de recherche s'inscrit dans la continuité des travaux de recherche menés sur le périurbain comme nous l'aborderons en première sous-partie de cette Partie 1, Chapitre I, et vient apporter un regard nouveau sur les espaces périurbains des villes moyennes encore peu étayé dans l'état de l'Art, contrairement aux espaces périurbains métropolitains. Après avoir énoncé notre problématique, nous qualifierons dans les trois sous-parties suivantes, les contours conceptuels du périurbain des villes moyennes, de la mobilité et de l'équité territoriale.

Enfin, dans une dernière sous-partie, nous développerons les apports réglementaires, ainsi que les premières limites des lois MAPTAM et NOTRe dans notre champ d'étude

A : Mise en perspective du sujet dans l'état de l'Art, apports dans la recherche et problématique

L'espace périurbain⁵ constitue un espace souvent stigmatisé (Billard, Brennetot, 2009 ; Brennetot, 2013) mais dont l'attractivité et l'expansion se poursuit. En 2016, 25% de la population de France Métropolitaine vivait dans l'espace périurbain⁶ ; ces espaces connaissant entre 2011 et 2016 une croissance démographique deux fois plus importante que celle des grands pôles⁷, soit 0,8%/an⁸.

Les mobilités quotidiennes dans le périurbain sont marquées par « l'automobilité » (Sajous, 2003), voire l'autosolisme, motrice de la « pulvérisation périurbaine » (Wiel, 1999). Cette expansion de l'attractivité des villes accroît les distances parcourues, qui atteignent en moyenne en 2008 30km/jour par habitant·e de l'espace périurbain (SOeS, CGDD, 2010).

Morphologiquement diffus et structurés sur un réseau de communes rurales et de petites villes (Delebarre, Pfirsch, 2016 ; Dodier (Dir.), Cailly et Al., 2012 ; Kaufmann et Al., 2001 ; Lévy, Lussault, 2014 ; Wiel, 2010), ces espaces se sont notamment développés avec l'accession des ménages à l'automobile, avec bien souvent peu d'offres alternatives, dans un contexte de gouvernance des mobilités très fragmentée. Ainsi, les ¾ de la population des espaces périurbains vivait en 2013⁹ dans une Communauté de communes¹⁰ n'ayant pas de compétence obligatoire transports à l'inverse des Communautés d'agglomération, des Communautés urbaines ou des Métropoles. Si elles peuvent prendre la compétence facultative transports, ces Communauté de communes n'offrent tout au plus qu'un service de Transport À la Demande (TAD) ou la mise en place d'aires de covoiturage.

⁵ **Note** : Selon l'INSEE, l'espace périurbain regroupe la couronne périurbaine des grands pôles et l'espace des communes multipolarisées des grands pôles. (INSEE, 2015)

⁶ **Note** : L'espace périurbain représente 28% de la population des Hauts-de-France et 36% de Bretagne. (INSEE, ZAU 2010, RP 2016)

⁷ **Note** : Selon l'INSEE, les grands pôles sont les unités urbaines, c'est-à-dire les espaces urbanisés en continu d'au moins 2000 habitant·e·s, disposant d'au moins 10000 emplois. (INSEE, 2015)

⁸ **Note** : La croissance démographique de 2011 à 2016 est plus marquée dans l'espace périurbain de la Bretagne (1%/an contre 0,5%/an pour les grands pôles) que dans les Hauts-de-France (0,4%/an contre à 0,1%/an). (INSEE, ZAU 2010, RP 2011-2016)

⁹ **Note** : Données de Recensement de la Population de 2013 disponible pour les intercommunalités de 2016. Les données du RP ultérieures sont avec les zonages d'intercommunalités ultérieurs.

¹⁰ **Note** : En Région Hauts-de-France en 2013, les Communautés de communes regroupaient une part encore plus conséquente de la population de l'espace périurbain avec 81% d'habitant·e·s dans ces espaces. La Région Bretagne quant à elle en regroupait un peu moins qu'à l'échelle nationale avec 61% d'habitant·e·s de l'espace périurbain vivant dans une Communauté de communes. (INSEE, ZAU 2010, RP 2013, EPCI 2016)

L'essentiel de l'offre de transports en commun réguliers dans ces espaces périurbains sont les services routiers non-urbains réguliers et ainsi que les transports réservés aux scolaires¹¹, assurés dans la majeure partie des cas par les Départements jusqu'en 2016 ou par les Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU), voire de quelques dessertes de Trains Express Régionaux (TER) sous la compétence de la Région.

L'état de l'Art fait également apparaître des dynamiques centrifuges et de ségrégation sociale poussant les ménages les moins aisés à s'installer dans un périurbain de plus en plus lointain, peu accessible, pouvant se retrouver en situation de captivité (Rougé, 2009). Il montre également des effets clivants résultants des politiques d'aménagement et de planification des transports entre « des espaces densément peuplés et très bien équipés, où l'utilisation des transports en commun, de la marche ou du vélo domine, et des espaces peu denses, périurbains, ruraux ou montagnards, où les transports motorisés restent très majoritaires » (Kaufmann, 2012). Il en est de même pour les offres de service de transports partagés, Vélo Libre Services (VLS) ou autopartage, qui se concentrent également dans les espaces urbains denses voire dans les espaces métropolitains (Frère et Al., 2018).

Ainsi, en concrétisant leur projet résidentiel dans un budget contraint, les habitant·e·s des espaces périurbains peuvent être doublement pénalisé·e·s, repoussé·e·s dans des zones peu denses et faiblement accessibles sans voiture, où la gouvernance des mobilités est peu développée et l'offre modale peu diversifiée. Iels peuvent être d'autant plus pénalisé·e·s que ces espaces périurbains sont moins pourvus en services publics ou commerces, et que les dynamiques d'économie d'échelle et d'économie d'agglomération viennent renforcer les grands pôles au détriment des espaces périurbains et ruraux dans un contexte de ségrégation modale où être non-motorisé·e·s ou mal motorisé·e·s¹² peut représenter un facteur de vulnérabilité et d'iniquité territoriale.

¹¹ **Note** : Appelés également Transports Scolaires et Interurbains (TSI)

¹² **Note** : Entendu comme disposant d'une seule voiture, le plus souvent ancienne ou en mauvais état, sans disposer des capacités financières pour l'entretenir ou de respecter le contrôle technique, avec un risque de panne important ou une interdiction de circuler à défaut d'un contrôle technique valable.

L'essentiel des études réalisées sur les mobilités dans les espaces périurbains furent le plus souvent dans les aires urbaines des Métropoles telles que Lille (Letniowska-Swiat, 2005 ; Nicolas et Al., 2012), Bordeaux, Lyon ou Marseille (Nicolas et Al., 2012), Rennes (Baudelle et Al., 2004 ; Guerrinha, Thébert, 2006 ; Thébert, 2005), Toulouse (Rougé, 2009) ou dans la Région urbaine d'Île de France (Coulombel, Leurent, 2012 ; Rocci, 2007). Très peu d'études portent sur les intercommunalités de taille moyenne ou n'ayant pas le statut de Métropole comme Tours (Cailly, 2008) ou Reims (Hasan, 2012).

Les réformes territoriales récentes ont apporté des mutations susceptibles d'impacter la gouvernance de ces espaces périurbains. La loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles de 2014 dite Loi MAPTAM (Assemblée Nationale, Sénat, 2014) et surtout la loi Nouvelle Organisation Territoriale de la République de 2015 dite Loi NOTRe (Assemblée Nationale, Sénat, 2015), ont apporté des transformations importantes dans la distribution des compétences entre collectivités territoriales, en redessinant le paysage intercommunal français. Nombre de communes se sont trouvées dès 2017 intégrées aux Communautés d'agglomération, Communauté urbaines ou aux Métropoles voisines, ou ont formé une nouvelle Communauté d'Agglomération. Ces fusions ont accru le nombre de communes dans le périmètre d'une Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM)¹³, entraînant une montée en compétence mobilité de ces territoires.

On peut alors se demander si dans un périurbain des villes moyennes, produit et dominé par l'automobilité et l'autosolisme, et fragmenté du point de vue institutionnel, les réformes territoriales récentes en matière de mobilité sont motrices d'un renouvellement et d'une diversification de l'offre de mobilité dans ces territoires diffus et peu denses, et permettent d'assurer une meilleure équité territoriale.

Au regard de cet état de l'Art, l'étude de la gouvernance des mobilités dans l'espace périurbain des villes moyennes apparaît pertinente et nécessite de définir plus précisément les contours conceptuels de notre objet d'étude à commencer par ce territoire spécifique que représente le périurbain des villes moyennes.

¹³ **Note :** La loi NOTRe modifie le statut d'Autorité Organisatrice des Transports, en celui de la Mobilité. (Assemblée Nationale, Sénat, 2015)

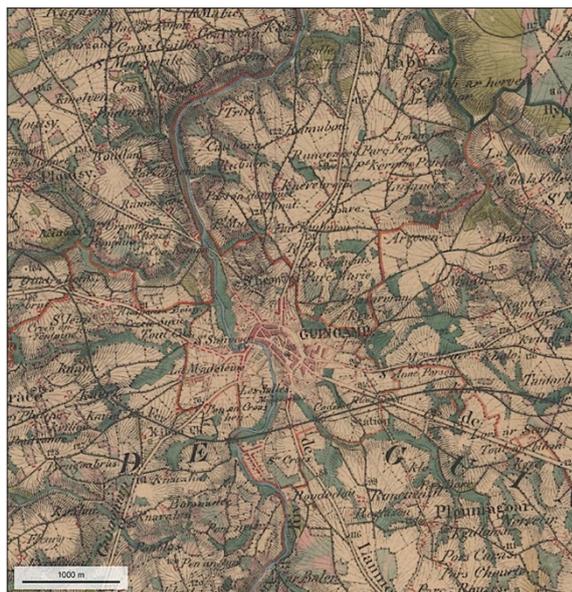
B : Le périurbain des villes moyennes : Un espace discontinu, divers et mal borné

Si dans le langage courant la ville semble être un terme bien défini, en réalité ses contours, sa structuration, sa nature et les représentations font l'objet d'acceptions très diverses. La ville se caractérise à l'origine par sa forte intensité sociale, son administration, sa gouvernance et par une agglomération d'habitations protégée et bien circonscrite (Brunet et Al., 1993 ; Picoche, 2002). La ville se définit également par un degré élevé « d'urbanité », c'est-à-dire du « couple densité/diversité » (Lévy in : Lévy (Dir.), Lussault (Dir.), 2013), à savoir une densité forte d'habitat, de services, de commerces, de population, d'emplois, etc. et une diversité de ces mêmes bâtis, fonctions ou type de population, ces deux dimensions étant indissociables. La ville serait alors pour J. Lévy, le gradient ultime de l'urbanité correspondant en Europe occidentale « aux géotypes centraux et péricentraux » (Lévy in : Lévy (Dir.), Lussault (Dir.), 2013) formant l'agglomération urbaine, soit en France pour l'INSEE « l'unité urbaine » (INSEE, 2015).

Ainsi le géotype central que formait la ville moderne, enserrée dans ses fortifications, va dans la plupart des cas s'en affranchir durant les révolutions industrielles. Les murailles deviennent boulevards urbains, les faubourgs des villes médiévales et modernes s'étendent sous l'effet de la croissance démographique pour devenir des banlieues. La ville n'est plus un espace clos et protégé mais devient plus réticulaire, s'ouvre sur ses périphéries, en passant de « la mobilité restreinte [...de la] ville pédestre » à la « mobilité facilité [... de la] ville motorisée » (Wiel, 1999) avec le développement des transports en commun, leur mécanisation, puis le développement de l'automobilité. L'évolution des modes de transports va contribuer à caractériser l'expansion morphologique de la ville, qui va d'abord s'effectuer en tache d'huile ou en doigts de gants, avec une urbanisation continue. Bien que morphologiquement continu et encore relativement dense en terme de population et de logement, l'espace péricentral que constitue la banlieue se différencie par une moindre diversité, notamment sous l'impulsion de l'urbanisme zonale et va marquer la limite de ce qui peut être qualifié de ville sans qu'il soit clairement aisé de la borner, en s'affranchissant souvent des limites communales (Cf. Figure 1).

Figure 1 : Ville de Guingamp du milieu du XIXème siècle (à gauche) à aujourd'hui(à droite) (Sources : IGN, Carte de l'état-major 1820-1866 ; IGN, Scan 25, Géoportail, 2019)

géoportail



géoportail



Le caractère communal et même celui de la commune urbaine reste encore prégnant dans l'acception du concept de ville parmi les acteur·e·s du territoire, qu'ils soient institutionnel·le·s ou non, ces dernier·e·s soulignant essentiellement le pouvoir municipal et les frontières de son action, tout comme l'agglomération sera pour eulles la Communauté d'Agglomération et pas l'unité urbaine au sens de l'INSEE¹⁴.

En France, la ville en tant qu'unité urbaine est définie par l'INSEE comme une ou plusieurs communes, sur des critères démographiques d'une part avec 2000 habitant·e·s ou plus, et d'autre part une continuité bâtie inférieure à 200m entre chaque bâtiment (INSEE, 2015). Néanmoins cette discrétisation démographique et morphologique relève d'un caractère arbitraire et diffère selon les pays¹⁵, certains pays incluant également des notions de densités d'habitant·e·s et d'emplois¹⁶ (Houillon, Thomsin, 2001).

¹⁴ **Note :** Issu des entretiens acteur·e·s. Cf. Partie 1, Chapitre II, Sous-partie C.

¹⁵ **Note :** Mais variant de 200 habitants au Danemark à 10000 habitants en Grèce. (Houillon, Thomsin, 2001)

¹⁶**Note :** L'Allemagne définit les concentrations urbaines par un ratio habitant·e·s/emplois de 1250 hab./emplois/km² dans une zone de 100km² comportant au moins 150000 habitant·e·s avec une densité de population de plus de 1000 habitant·e·s/Km². (Houillon, Thomsin, 2001)

Les termes de commune urbaine et d'unité urbaine de l'INSEE font ainsi l'objet de critiques puisqu'ils qualifient d'urbain des zones urbanisées disjointes qui relèveraient du périurbain (Dumont, 2016) ou qui ne permettent pas de distinguer des petites villes *historiques* ayant des attributs architecturaux et symboliques du pouvoir¹⁷, des communes rurales devenues urbaines car dépassant les 2000 habitant·e·s du fait de la périurbanisation (Delebarre, Pfirsch, 2016). Se pose alors la question de la nature du périurbain, de sa genèse, de ses dynamiques et de ses limites.

« Et chez nous la notion de hameau ou village est une notion quasiment patrimoniale et on a... quand on doit compléter une dent creuse, on vient vous dire faut que ce soit dans un village et pas un hameau, alors que chez nous les deux n'ont pas le même sens. » (Élu, SBAA, homme, 50-59 ans, entretien n°25, mai 2018)

Ainsi, la périurbanisation constitue le concept le plus couramment employé avec celui d'étalement urbain pour qualifier une dynamique centrifuge et de dispersion de l'espace urbain. Dès les années 60, la généralisation de l'automobile a accéléré la « mobilité facilitée » (Wiel, 1999) et a produit une dynamique de périurbanisation, c'est-à-dire d'« éparpillement des espaces bâtis [... avec l']absence de continuité » (Wiel, 2010). Le terme d'étalement urbain quant à lui renvoie au terme anglais de *urban sprawl* qui traduirait une expansion dégradée mais néanmoins continue de l'urbanité telle qu'on la retrouve dans les zones suburbaines Nord-américaines. Or la caractéristique de l'espace périurbain c'est bien sa discontinuité morphologique, avec un développement de l'urbanisation articulée sur le réseau de communes rurales et de petites villes préexistantes. Ce développement urbain est porté par la croissance démographique mais sa configuration spatiale maintient des densités moyennes à faibles, avec comme archétype de cette urbanisation le pavillon avec jardin.

« Je me soustraits de la densification de l'urbain pour passer à un système plus extensif mais avec une logique d'accès au fonction urbaine simplifiée grâce à l'automobile. L'automobile est centrale dans le fonctionnement du périurbain. Il ne se dissocie pas. Sans automobile il n'y pas de périurbain. » (Chargé de mission, SBAA, homme, 30-39 ans, entretien n°12, mars 2018)

¹⁷ **Note :** Comme par exemple les Beffrois dans l'ancien Comté de Flandres-Hainaut dans le département du Nord.

Si la périurbanisation est caractérisée pour certain·e·s par le repli de ses habitant·e·s sur la sphère familiale, domestique représentée par la maison en propriété, par l'automobile, par une réduction de la fréquentation des espaces publics et une certaine urbaphobie associée à un idéal campagnard, (Cailly in : Lévy (Dir.), Lussault (Dir.), 2003) elle est aussi liée à des impératifs économiques d'accès à un foncier moins onéreux et des conditions de financement du logement accessibles (Merlin, Choay, 2015). A ces facteurs s'ajoute la quête d'un meilleur cadre de vie, avec le « calme », une « nature » ordinaire et « l'air pur » (Hellequin et Al., 2013) en opposition d'une ville rejetée pour sa densité, son intensité, sa minéralité et sa pollution, s'inscrivant dans « le Mythe du village et de la nature retrouvée » (Cailly in : Lévy (Dir.), Lussault (Dir.), 2013).

« Le défaut de définition partagée fait qu'aujourd'hui on ne se préoccupe pas assez de ces territoires périurbains » (Cheffe de service, Région Bretagne, femme, 40-49 ans, entretien n°28, juin 2018)

Même si beaucoup d'acteur·e·s connaissent le terme de périurbain, en l'associant au pavillon, à la commune dortoir, à la faible densité et à la discontinuité, ce concept est toutefois apprécié de manière plus diverses en l'associant aux zones suburbaines ou uniquement à la première couronne de communes hors de la zone agglomérée, le reste de l'aire urbaine étant du rural¹⁸. L'opposition urbain-rural est encore présente pour certain·e·s élu·e·s de ce périurbain, servant d'ancrage identitaire et politique pour les opposer aux grands pôles comme nous le verrons plus loin. Certain·e·s acteur·e·s soulignent les limites du zonage en aire urbaine de l'INSEE, trop expansif et le terme non territorialisé de « zone peu dense » vient de plus en plus remplacer celui de périurbain dans le discours.

« C'est un concept très centralisateur l'urbain, le périurbain. C'est un concept pour les parisiens ça. Parce que nous nous avons des zones denses et des zones peu denses. » (Élu, Conseil de développement, PETR Pays de Saint-Brieuc, membre du CESER Bretagne, homme, 60-69 ans, entretien n°24, mai 2018.)

¹⁸ **Note :** Issu des entretiens acteur·e·s. Cf. Partie 1, Chapitre II, Sous-partie C.

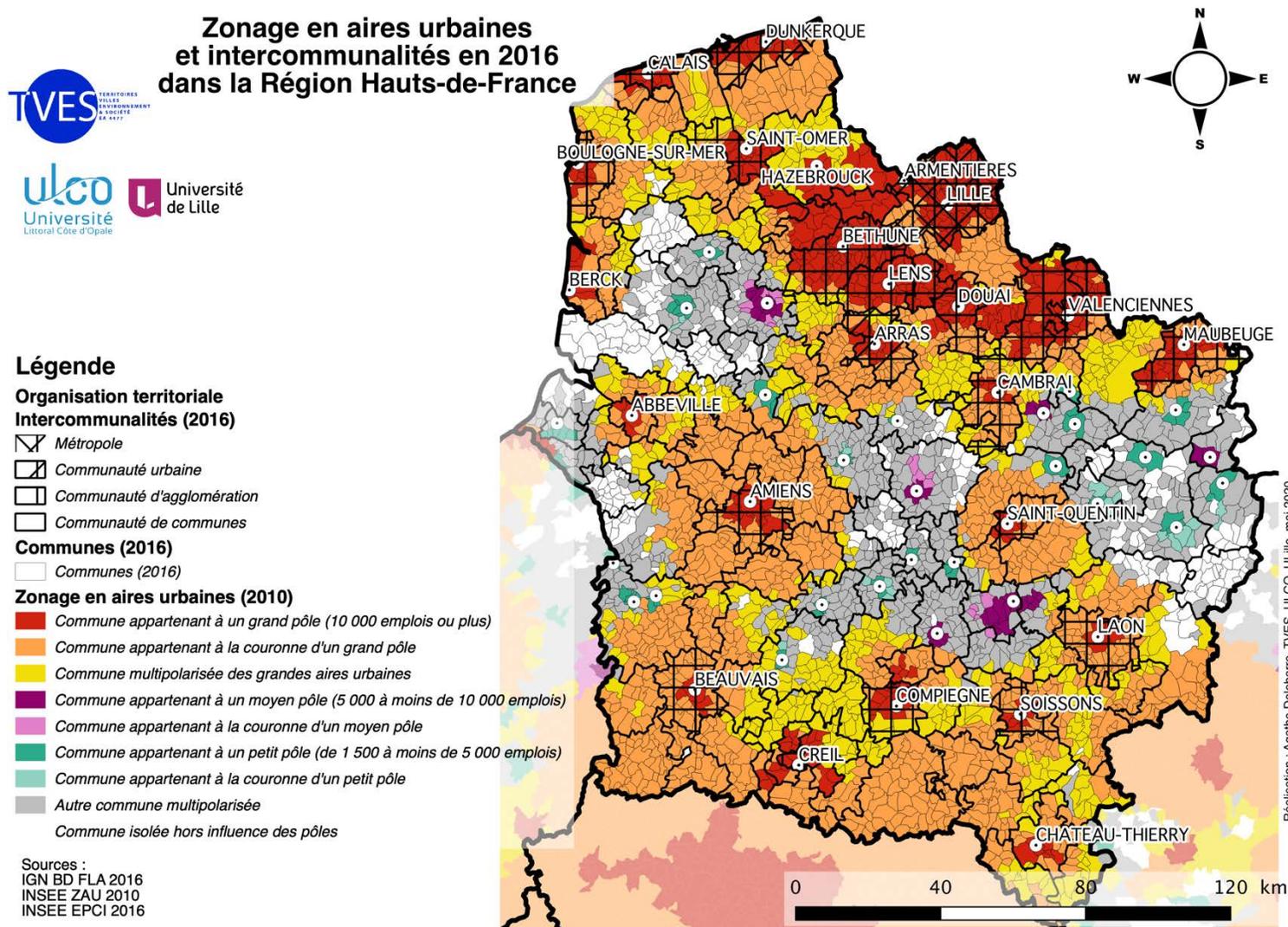
Le concept de périurbain est encore mouvant dans la recherche, certain·e·s auteur·e·s le qualifiant par des densités moyennes (Berger, 2018), les zones de faible densité plus éloignées et plus pauvres ne relevant plus alors du périurbain mais d'une autre forme d'urbanité périphérique, « L'hypo-urbain » qui désigne lui des « zones de faibles densités des périphéries externes aux aires urbaines » et « l'infra-urbain (les zones les plus éloignées des villes) », caractérisés dans les deux cas par « des personnes à faibles ou très faibles revenus ne pratiquant qu'épisodiquement les villes et qui profitent du coût modéré du foncier » (Lévy, Lussault, 2014). D'autres auteur·e·s qualifient aussi cet espace à l'interface du périurbain et du rural de « pré-urbain » (Marchal, Stébé, 2017).

Pour qualifier le périurbain, l'INSEE définit un Zonage en Aire Urbaine (ZAU) qui associe le caractère morphologique et démographique de la ville avec un caractère fonctionnel lié aux déplacements domicile-travail dans une approche radiale, centre ⇔ périphérie. Il distingue le pôle urbain¹⁹, de la couronne périurbaine et l'espace des communes multipolarisées qui sont sous son influence²⁰ (Cf. Carte 1). Ce zonage est critiqué pour sa méthode itérative qui étend l'aire d'influence d'un pôle tout en lissant les polarités secondaires qui servent de relais au sein d'une aire (Dumont, 2016). Le zonage en aire urbaine considère les espaces comme des gradients d'urbanité comme c'est le cas pour J. Lévy, alors que ces espaces pourraient être considérés comme purement ruraux pour d'autres (Dumont, 2016). Une autre critique porte sur le fait que ce zonage ne se base que sur les déplacements domicile-travail, ne représentant en France Métropolitaine en 2008 que 27% des motifs de déplacements (SoeS, CGDD, 2010) et ne prenant pas en compte la complexité des chainages de déplacements, très importants dans les mobilités quotidiennes dont celles des espaces périurbains, ne donnant qu'une vision limitée des mobilités quotidiennes.

¹⁹ **Note :** Unité urbaine comportant 10000 emplois ou plus pour les grands pôles, 5000 à 9999 emplois pour les pôles moyens et 1500 à 4999 emplois pour les petits pôles (INSEE, 2015)

²⁰ **Note :** La couronne périurbaine comporte les communes dont 40% ou plus des actif·ve·s travaillent dans le pôle urbain ou dans une commune sous son influence. L'espace des communes multipolarisées comporte les communes dont 40% des actif·ve·s travaillent dans au moins deux aires urbaines voisines. (INSEE, 2015)

Carte 1 : Zonage en aires urbaines et intercommunalités en 2016 dans la Région Hauts-de-France. L'espace périurbain est représenté en orange et en jaune.
 (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN GEO FLA 2016, INSEE ZAU 2010, INSEE, EPCI 2016)



Le ZAU ne prend pas la mesure de l'importance des polarités secondaires pour les autres motifs de déplacements (achats, scolaires, loisirs, etc.), avec « des centralités multiples, recomposées par ses habitants » (Kaufmann et Al., 2001). Les relations centres-périphéries doivent donc être questionnées dans un contexte de mobilité facilitée par l'automobilité, et nous permettre d'appréhender le périurbain de façon « réticulaire » plutôt que « radiale » (Dumont, 2016) à la fois à l'échelle d'une aire urbaine entre les différentes polarités qui la compose mais également dans les mobilités de ses habitant·e·s entre ces aires. Ce zonage en aire urbaine, malgré ces défauts, conserve néanmoins pour atout une méthode comparable à l'échelle nationale pour établir une limite à l'espace périurbain sans décrire sa diversité.

« La frontière du périurbain on a du mal à la définir. Le périurbain rennais ne serait pas le périurbain briochin. » (Chargé de mission, SBAA, homme, 30-39 ans, entretien n°12, mars 2018)

Ainsi, la question du périurbain laisse de plus en plus place dans le débat scientifique à celles des périurbains qui se singularisent en fonction de l'héritage régional agricole et urbain, des réseaux de villes présents, des typologies d'habitat (Delebarre, Pfirsch, 2016), des dimensions culturelles et sociales ou de la gouvernance de ces territoires. Une des questions portant sur les périurbains portent sur la taille de la ville sur laquelle se structure un espace périurbain et si ses dynamiques, son fonctionnement, ses formes et sa composition sociale se différencient entre les Métropoles, les villes intermédiaires, les villes moyennes et les petites villes (Rougé, 2018). L'une des premières questions étant de les différencier et notamment dans notre optique de définir la ville moyenne.

Si les contours de la ville, de l'agglomération urbaine ou des périphéries urbaines sont difficiles à définir et deviennent arbitraires, la question de quantifier et qualifier la ville moyenne n'est guère plus aisée. La ville moyenne est un concept mal défini, considéré comme un « objet réel non identifié » (Brunet, 1997) ayant une « hétérogénéité extrême » (Demazière, 2012). Elle a une influence qui sans être uniquement locale n'est pas complètement structurante à l'échelle régionale mais difficile à borner de par la multiplicité des seuils de poids démographique, de position dans la hiérarchie urbaine régionale, ainsi que des fonctions que ces villes opèrent dans l'espace régional (Santamaria, 2012). Plusieurs auteur·e·s tentent de la définir (Demazière, 2014 ; Esparre (Dir.), Baron-Yelles et Al., 2007 ; Santamaria, 2000 ; Santamaria, 2012 ; Toinard, 1996 ; Vye, 2010) et presque tou·te·s s'appuient sur les travaux de M. Michel (Michel M., 1977), caractérisant la « ville moyenne » comme une unité urbaine de 20000 à 100000 habitant·e·s²¹, ou sur les travaux de la Délégation Interministérielle à l'Aménagement et à la Compétitivité des Territoires (DIACT) la définissant comme une aire urbaine de 30000 à 200000 habitant·e·s (Demazière, 2014 ; Esparre (Dir.), Baron-Yelles et Al., 2007). Ces deux intervalles statistiques nous permettent d'appréhender la ville moyenne selon deux dimensions, la première morphologique et démographique, considérant la ville comme entité agglomérée, continue et peuplée de l'unité urbaine, et la seconde fonctionnelle, radiale et discontinue de l'aire urbaine et donc de la couronne périurbaine. La construction de ces intervalles démographiques nous interroge sur la ville en tant qu'entité statistiquement moyenne.

La question de la population mesurée pour évaluer la taille de la ville est également importante dans les villes touristiques où peut exister une amplitude saisonnière importante entre population résidente recensée par l'INSEE et population présente, pour lesquelles les méthodes d'évaluation sont plus complexes à mettre en œuvre et difficilement comparables (Vacher, Vye, 2012). Par ailleurs, outre la valeur absolue d'une taille de ville considérée comme moyenne, sa position relative la hiérarchie urbaine régionale ou départementale doit être également considérée, ce que M. Michel appelle « la relativité dans l'espace » et la « relation dans l'espace » (Michel M., 1977). Enfin, « la diversité des fonctions » (Michel M., 1977), des équipements, toujours dans un référentiel départemental, régional ou national est un outil de discrétisation des villes moyennes comme n'ayant pas de fonctions métropolitaines, dont des fonctions de gouvernance régionale.

²¹ **Note :** Même si les seuils varient de 20000, 30000 voire 50000 habitant·e·s à 100000 ou 200000 habitant·e·s. (Demazière, 2014 ; Esparre (Dir.), Baron-Yelles et Al., 2007, Michel, 1977)

« La ville moyenne ça dépend de l'endroit où on est. [...] On est quasiment tous la ville moyenne de quelqu'un. » (Élu, SBAA, homme, 50-59 ans, entretien n°25, mai 2018)

« C'est une ville à taille humaine. [...] une ville qui dispose de toutes les structures dont on doit disposer, que l'on peut parcourir, enfin qui est facilement accessible. » (Chargée de mission, GP3A, femme, 30-39 ans, entretien n°13, mars 2018)

Enfin, tout comme le concept de ville est souvent utilisé par les acteur·e·s pour parler de commune urbaine, la ville moyenne est presque toujours considérée comme la municipalité d'une commune de taille moyenne par les acteur·e·s des territoires, et non comme celle d'une unité urbaine moyenne ou d'une aire urbaine moyenne²².

Nous voyons donc que la ville moyenne est un concept difficile à circonscrire et qu'au-delà d'un simple intervalle démographique se pose la question de son inscription dans une hiérarchie urbaine départementale et régionale. Son espace périurbain est quant à lui tout aussi divers, aux limites géographiques et conceptuelles encore discutées. Ainsi, les espaces périurbains des villes moyennes ont en commun la discontinuité morphologique, des densités de population moyennes à faibles associées à un type d'habitat archétypale, le pavillon. Qu'en est-il des mobilités dans ces territoires ? Comment se définissent-elles dans cet espace polymorphe et multipolarisé ?

²² **Note** : Issu des entretiens acteur·e·s. Cf. Partie 1, Chapitre II, Sous-partie C.

C : Les mobilités dans le périurbain : Le domaine de l'autosolisme

La mobilité est un terme polysémique. Si ce terme est souvent utilisé en tant que mobilité résidentielle dans l'état de l'Art pour parler du changement de logement auxquels nous préférerons migrations résidentielles, nous parlerons ici des mobilités quotidiennes. Les acteur·e·s institutionnel·le·s utilisent encore le terme de mobilité pour les seules politiques publiques en faveur des modes actifs²³ qui ne sont définis dans la loi que depuis la Loi d'Orientation de la Mobilité de 2019 (LOM) comme « l'ensemble des modes de déplacements où la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. » (Assemblée Nationale, Sénat, 2019, Article 8), les distinguant des transports en commun.

Dans notre approche, la mobilité se définit comme « une des modalités de gestion de la distance consistant en un déplacement matériel des opérateurs d'un lieu à un autre » (Kaufmann in : Lévy, Lussault, 2013). Elle dépend de 3 facteurs : le champ des possibles (l'offre de transports, le temps disponible et le coût du déplacement), la motilité (le projet de déplacement, les compétences à utiliser un mode de transport, l'accessibilité sociale, physique et pécuniaire) et la résultante des deux autres, le déplacement (le mode de déplacement et le motif) (Kaufmann in : Lévy (Dir.), Lussault (Dir.), 2013). (Cf. organigramme 1)

Ainsi, de nombreux facteurs vont entrer en jeu pour permettre la mobilité d'une personne ou la limiter. Parmi eux, la diversité du champs des possibles constitue le premier élément pouvant affecter la mobilité des personnes. Un·e habitant·e adulte d'une zone urbaine dense, disposant d'une offre large va avoir un champ des possibles très important alors qu'une personne adulte vivant dans le périurbain aura une offre plus restreinte, réduisant ses possibilités de déplacements²⁴.

²³ **Note** : Issu des entretiens acteur·e·s. Cf. Partie 1, Chapitre II, Sous-partie C.

²⁴ **Notes** :

- Exemple d'offre urbaine dense : automobile personnelle ou partagée bien qu'onéreuse, transports en commun réguliers bien cadencés avec une bonne amplitude horaire et peu onéreux car subventionné par la fiscalité, un vélo personnel ou en libre-service peu onéreux, des commerces et services à proximité et praticables à pied.
- Exemple d'offre périurbaine : Voiture personnelle ou partagée très onéreuse, autocar avec deux dessertes par jour en semaine en période scolaire, absence d'aménagements pour les modes actifs avec des axes routiers sur des distances à parcourir importantes pour accéder aux services et commerces.

De ce premier aspect découle la motilité qui peut également produire des iniquités d'accès, dans le cas par exemple un·e jeune adulte vivant dans une commune du périurbain desservie par un service TAD et une ligne d'autocar souhaitant se rendre à une formation dans le pôle urbain voisin dans le cadre de sa réinsertion. Le TAD est réservé aux personnes âgé·e·s ou dont le ménage ne dispose pas de voiture, et le service d'autocar est réservé aux scolaires sauf par dérogation auprès du Département. Or, si la personne vit dans un ménage avec une voiture mais utilisée par un·e de ses parents pour se rendre au travail, et qu'iel ne connaît pas les procédures pour être autorisé·e·s à emprunter l'autocar scolaire à titre dérogatoire, elle verra son projet de déplacement contraint.

Il y a donc ici une limitation de sa motilité de par ses conditions d'accès restreintes au TAD et à l'autocar ainsi qu'une compétence limitée pour l'usage de l'autocar scolaire, auxquels pourront s'ajouter des freins psycho-sociaux vis à vis du transport scolaire. Le fait que le champs des possibles ou la motilité soit plus ou moins important·e·s ou restreint·e·s vont donc conditionner la possibilité et la capacité d'une personne à effectuer un déplacement. Le rapport d'un·e individu à l'espace et à leur mobilité ne va pas uniquement différer en fonction du lieu de résidence mais aussi de « la composition sociale des différents contextes résidentiels », de leur « statut socio-économique » et de la « position de l'individu dans son itinéraire bibliographique » (Dodier (Dir.), Cailly et Al., 2012).

« Ce qui nécessite que vous preniez votre voiture pour travailler dans la ville centre . Même si vous pouvez avoir un réseau de bus qui passe pas très loin en général, le réseau de bus en périphérie est souvent un réseau qui attire les jeunes, les scolaires, les étudiants, parfois les travailleurs quand même, ou les milieux un peu socialement plus défavorisés. Mais dans les configurations que je connais vous êtes dans le périurbain quand vous avez deux voitures par ménage par exemple, parce que la voiture est essentielle à votre mobilité pour accéder à tous les services de la vie courante. » (Directeur, Région Bretagne, homme, 50-59 ans, entretien n°44, septembre 2018)

Dans le contexte d'un périurbain modelé par et pour l'automobile, la voiture apparaissant pour ses habitant·e·s comme faisant « partie du mode de vie rural » et comme « un mode de locomotion obligé » (Baudelle et Al., 2004), la mobilité ne peut s'exercer pleinement qu'à travers l'automobilité ; les autres modes, lorsqu'ils existent, étant contraints et adaptés à un type de public particulier (scolaires, personnes âgé·e·s, ménages non-motorisés), avec des limitations dans l'usage ne permettant pas à tou·te·s de le pratiquer (conditions d'accès, tarifs, amplitude horaire, cadencement, etc.). Dans ce contexte les ménages non motorisés ou mal motorisés sont dotés d'une « compétence de mobilité amoindrie » (Rougé, 2010) pour accéder à l'emploi, aux services ou aux commerces. Cette situation provoque-t-elle des situations d'exclusion, ce que Dodier et Al. classent dans « les figures de souffrance : reclus, repliés et captifs » (Dodier (Dir.), Cailly et Al., 2012)²⁵ ?

Bien qu'ils ne constituent pas l'essentiel de la diversité des populations périurbaines, les ménages non-motorisés représentent en 2016 un peu moins de 8% de la population des espaces périurbains en France²⁶ et sont même plus présents dans les espaces des communes multipolarisés, souvent plus lointaines des grands pôles²⁷. Il est plus difficile d'évaluer les mal-motorisé·e·s sans données sur le taux d'effort des ménages dans leur budget mobilité et leur reste à charge, mais on les retrouvera parmi les 41% de ménages mono-motorisés de l'espace périurbain français en 2016²⁸, qui sont aussi surreprésentés dans les communes multipolarisées par rapport à celles des couronnes périurbaines²⁹.

²⁵ **Note** : Bien évidemment, tous les ménages ne sont pas en situation d'exclusion dans ces « figures de souffrances » et d'autres figures de mobilité sont visibles dans le périurbain telles que les « figures équilibrées : villageois, navetteurs et périphériques » ou les « figures métropolitaines : hyper-mobiles, absents et multi-compétents » (Dodier (Dir.), Cailly et Al., 2012)

²⁶ **Note** : 7,6% soit environ 500000 ménages sur 6,5 millions de ménages de l'espace périurbain en France Métropolitaine. Dans les Hauts-de-France ces ménages représentent 9,3% (=62000 ménages) et en Bretagne, 6,9% soit (=34000 ménages) en 2016. (INSEE, RP2016, ZAU2010).

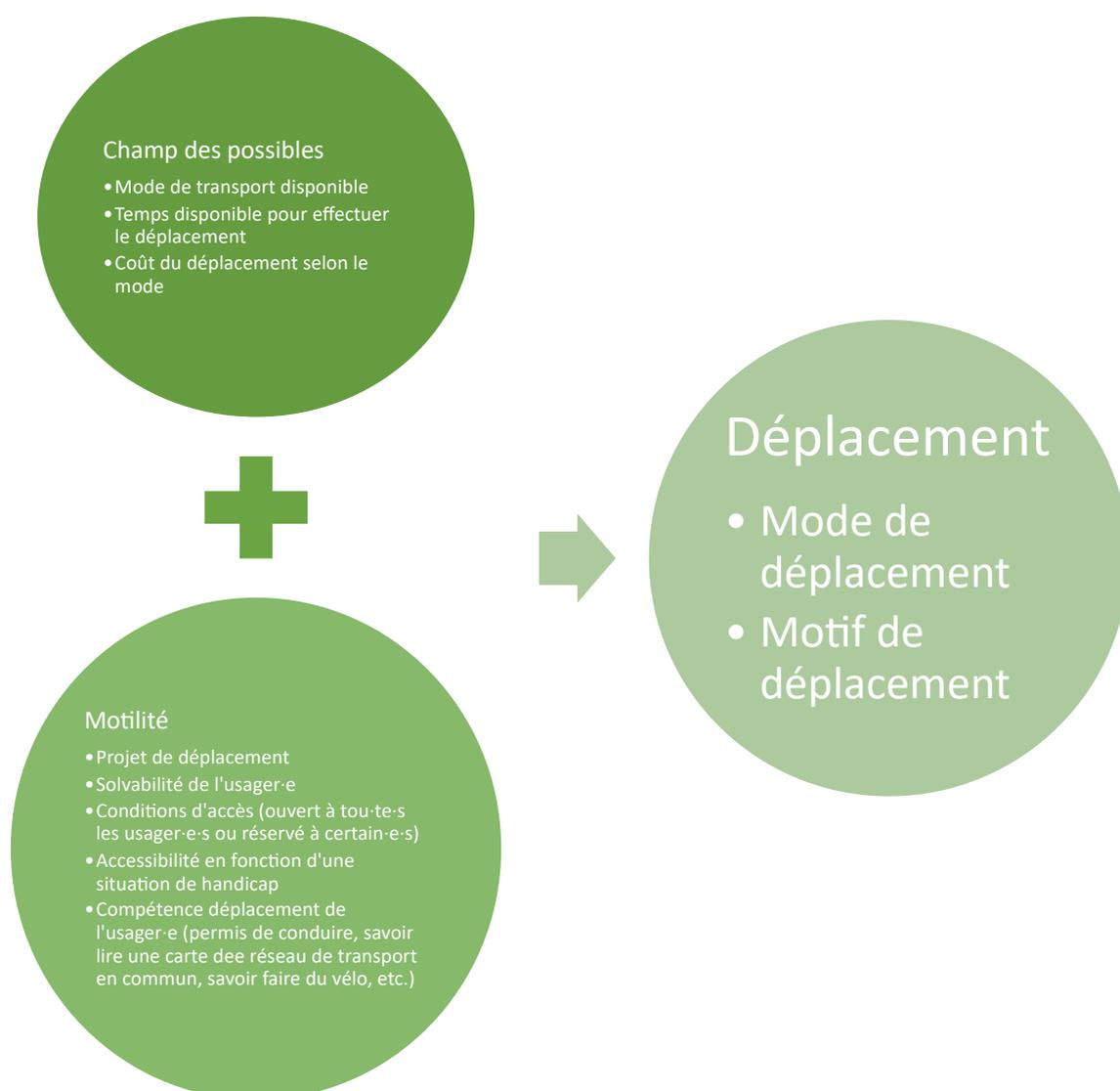
²⁷ **Note** : 9,1% soit environ 125000 ménages sur 445000 de ménages de l'espace des communes multipolarisées en France Métropolitaine. Dans les Hauts-de-France ces ménages représentent 10,2% (=21000 ménages) et en Bretagne, 7,7% soit (=8000 ménages) en 2016. (INSEE, RP2016, ZAU2010).

²⁸ **Note** : 40,7% soit environ 2,6 millions de ménages sur 6,5 millions de ménages de l'espace périurbain en France Métropolitaine. Dans les Hauts-de-France ces ménages représentent 41,5% (=270000 ménages) et en Bretagne, 41,7% soit (=200000 ménages) en 2016. (INSEE, RP2016, ZAU2010).

²⁹ **Note** : 42,9% soit environ 600000 ménages sur 1,4 millions de ménages de l'espace des communes multipolarisées en France Métropolitaine. Dans les Hauts-de-France, ces ménages représentent 42,5% (=89000 ménages) et en Bretagne, 44% soit (=46000 ménages) en 2016. (INSEE, RP2016, ZAU2010).

Face à ce risque d'exclusion dans un système périurbain dominé par l'automobilité, la question de l'altermodalité, c'est-à-dire « les valeurs et pratiques dans l'adoption de comportements de déplacements durables [...] constituées de modes de déplacements alternatifs à la voiture, tels que les transports collectifs, le vélo ou encore le covoiturage » (Vincent-Geslin, 2014) se pose pour impulser un renouvellement et une diversification de l'offre de mobilité dans le périurbain. Elle pose également la question du droit à la mobilité et donc des modes de gouvernance de la mobilité équitable dans ces territoires périurbains.

Organigramme 1 : Schéma du concept de mobilité selon Vincent Kaufmann (Réalisation : Delebarre, 2020. Source : Kaufmann in : Lévy, Lussault, 2013)



D : Mobilité et équité territoriale : Quels enjeux dans l'espace périurbain ?

Il existe dans l'espace périurbain une vulnérabilité des ménages qui ne peuvent accéder à l'automobilité pour des raisons liées à leur motilité, que cela soit par l'absence de permis de conduire, la contrainte financière ne permettant pas de posséder une voiture ou de l'entretenir en garantissant la pérennité de son potentiel de mobilité.

Se pose alors la question de l'accès aux services publics qui dans le modèle français s'appuie sur une « conception de l'intérêt général : continuité, obligation de fourniture, égalité, péréquation des tarifs dans la zone géographique couverte, recherche du moindre coût adaptabilité et préparation de l'avenir. » (Bauby, 1994 in : Verdeil, 1998). Or l'approche égalitaire du service public a été remise en cause en particulier dans les « territoires éclatés et « archipelisés » » où il est difficile d'apporter un même service aux usager·e·s (Badie, 1995 in : Verdeil, 1998).

« La notion d'équité est focalisée sur la menace d'exclusion, sociale et spatiale » (Verdeil, 1998) et deviendrait une réponse aux besoins et aux attentes différencié·e·s en opposition à la mise en place d'un service unique pour tou·te·s (Baudy, 1994 in : Verdeil, 1998). L'équité est à l'origine vue par J. Rawls, sous l'angle de « l'optimisation des inégalités destinée à la promotion maximale des plus modestes » (Rawls, 1971 in : Gervais-Lambony, Dufaux, 2009) avec le principe de différence, où « les inégalités [...] ne sont acceptables que si elles contribuent à l'augmentation du bien collectif » (Rawls, 1971 in Langevin, 2013) et le principe de réparation garantissant plus à ceux ayant le moins dans une optique de réduction des inégalités par une forme de discrimination positive (Rawls, 1971 in : Bret, 2008). L'équité territoriale s'interprète comme un objectif politique de réduction « des inégalités spatiales de développement, [en concentrant] ses moyens sur les territoires les moins dotés, [...] les plus en retard, [...] les plus éloignés des grands axes de circulation » (Langevin, 2013) et serait le pendant spatialisé de la justice sociale. (Verdeil, 1998).

L'équité territoriale doit se distinguer de l'équité sociale dans la mesure où toutes les inégalités n'étant pas spatialisées, des populations pauvres pouvant vivre dans des territoires riches, les politiques d'équité et de redistribution peuvent s'exprimer par ces deux approches (Langevin, 2013). Appliquée aux territoires périurbains, l'équité territoriale est marquée par une volonté d'égalité en terme d'accessibilité, aux politiques de mobilité et de services publics (Langevin, 2013).

« Donc moi quand on a fait la fusion des territoires je n'ai jamais parlé d'égalité en terme de transports publics, j'ai parlé d'équité. Pour moi il fallait, il faut, que chaque habitant de notre territoire puisse avoir accès, aux services publics de transports en commun. Et quand je dis aux services c'est au pluriel parce qu'il n'y en a pas qu'un. » (Élu, SBAA, homme, 50-59 ans, entretien n°25, mai 2018)

Néanmoins, la mise en place d'une politique d'équité territoriale, nécessite « des moyens de transfert, [...] et d']accepter d'accompagner les territoires en difficulté par les transferts de recettes et de dépenses » entre communes d'un même territoire (Langevin, 2013). Face à la baisse des recettes des collectivités, la question du coût du service public et de sa rationalisation ferait que où « l'égalité dans l'accès aux services permet à tous de bénéficier d'un minimum et de satisfaire ses besoins les plus vitaux [...] le principe de l'équité et de vérité des prix [...] risquent de faire les frais de mutations qui conduisent [...] au démantèlement de la notion même de service public, en ce sens qu'ils perdront les garanties, autrefois offertes par la puissance publique, de l'obligation de service universel. » (Verdeil, 1998).

Dans cette approche, l'équité n'apporte pas plus de moyens pour réduire les inégalités mais adapte la qualité du service public rendu en rationalisant le coût, devenant une forme dégradée de l'égalité d'accès aux services publics. Plusieurs acteur·e·s institutionnel·le·s des territoires³⁰ prennent donc cette approche d'un service minimal proportionné par des moyens restreints dans les zones peu denses plutôt que de compenser le manque de mobilité de certaines populations par des transferts de moyens plus importants pour ces territoires. Cela pose problème dans un contexte où les logiques d'économies d'échelle et d'agglomération portées par les politiques publiques avec la concentration des services publics et des commerces dans les grands pôles, obligent à plus de mobilité, dans un paradigme d'une automobilité quasi-exclusive mais onéreuse pour laquelle l'offre altermodale serait appréhendée dans une vision d'une équité territoriale biaisée par les logiques de rationalisation des coûts.

³⁰ **Note :** Issu des entretiens acteur·e·s. Cf. Partie 1, Chapitre II, Sous-partie C.

Les gilets jaunes furent en 2018-2019 une expression des tensions portées par l'automobilité dans les espaces périurbains, dont le mouvement serait représenté par des classes moyennes et des classes populaires (Delpirou, 2018 ; Mucchielli, 2018) qui « rappellent avec force qu'ils habitent des zones où ils ont besoin de leur véhicule et subissent une forte pression fiscale » (Lévy in : *Revue des deux mondes*, 2018). Toutefois, certain·e·s auteur·e·s estiment que leur révolte ne serait pas liée au coût perçu de leur mobilité mais « d'une fragilisation généralisée du pouvoir d'achat et d'une injustice sociale dans les efforts fiscaux demandés aux ménages par le gouvernement. » (Delpirou, 2018) et que les « 20% de Français non motorisés demeurent un impensé [...] en majorité des jeunes sans qualification et sans emploi » (Delpirou, 2018) n'ayant que très peu participé à ce mouvement.

J. Lévy estime par ailleurs, que parmi les gilets jaunes qui expriment une fatalité de vivre dans ces espaces périurbains, il faut distinguer ceulles vivant dans les aires urbaines, « qui concentrent le moins de pauvres en France » et qui auraient fait le « choix de mode de vie qui valorise le déplacement en voiture et l'espace privé » (Lévy in : *Revue des deux mondes*, 2018) de ceulles qui habitent loin des villes, plus pauvres, n'ayant pas d'autres alternatives dans leur choix résidentiel et par conséquent « assez captifs » (Lévy in : *Revue des deux mondes*, 2018). A. Brennetot quant à lui estime que c'est « entre 10 et 20 kilomètres des villes d'au moins 10000 habitants que l'on trouve le plus de ménages en situation de vulnérabilité face à l'augmentation des prix du carburant. » (Brennetot in : Maslard, 2018).

Ainsi, l'équité territoriale, devant compenser les inégalités socio-spatiales, serait réduite par plusieurs acteur·e·s institutionnel·le·s à une forme dégradée d'égalité d'accès aux services, où le coût conditionne un service minimal. Si cette logique est évoquée dans certains territoires périurbain, qu'en est-il dans les Communautés de communes sans gouvernance locale des mobilités? Les réformes récentes représentent-elles une opportunité d'étendre cette gouvernance à des territoires et de diversifier et renouveler l'offre de mobilité dans les espaces périurbains des villes moyennes ?

E : Les réformes territoriales Lois MAPTAM et NOTRe : Quels apports pour la gouvernance des mobilités dans les territoires périurbains des villes moyennes ?

Deux réformes territoriales structurantes, la loi MAPTAM (Assemblée Nationale, Sénat, 2014) et la loi NOTRe (Assemblée Nationale, Sénat, 2015) ont impulsé des changements importants dans le fonctionnement et la structuration des collectivités territoriales. La loi MAPTAM, qui porte essentiellement sur les Métropoles, apporte quelques éléments en matière de mobilité tels que le renforcement de la Région comme Cheffe de file « à l'intermodalité et à la complémentarité entre les modes de transports » ainsi que pour les communes et EPCI en matière de « mobilités durables » (Assemblée Nationale, Sénat, 2014, Article 3).

Néanmoins, c'est surtout la loi NOTRe qui apporte des changements importants dans ces territoires périurbains des villes moyennes qui se composent pour l'essentiel de Communautés d'agglomération et de Communauté de communes en 2016. Ainsi, elle renforce la Région dans son rôle d'autorité organisatrice des transports d'intérêt régional en complétant la compétence transport ferroviaire régional apporté par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain de 2010 dites loi SRU, par la compétence des « Services de transports non-urbains, réguliers ou à la demande » (Assemblée Nationale, Sénat, 2015, Article 15) auparavant attribués aux Départements, appelés aussi Transports Scolaires et Interurbains (TSI)³¹, et transférés au 1^{er} janvier 2017 pour les transports interurbains et au 1^{er} septembre 2017 pour les transports scolaires (Assemblée Nationale, Sénat, 2015, Article 15). Elle impose également à la Région la mise en place d'un Schéma Régional d'Aménagement, de Développement Durable et d'Égalité des Territoires, appelé SRADDET, visant à fixer « les objectifs de moyen et long terme » dont le « désenclavement des territoires ruraux [...et l']intermodalité et développement des transports » (Assemblée Nationale, Sénat, 2015, Article 10).

³¹ **Note :** La Région devient également compétente en matière de transports maritimes réguliers publics de personnes et de biens pour la desserte des îles françaises, sauf dans les cas où une île appartient au territoire d'une commune continentale (Assemblée Nationale, Sénat, 2015, Article 15)

Surtout, la loi NOTRe a modifié le seuil de création d'un Établissement Public de Coopération Intercommunal (EPCI), relevé de 5000 à 15000 habitant·e·s (CGCT, 2015a, Art. L5210-1-1)³² imposant aux Communautés de communes de fusionner entre elles pour atteindre ce nouveau seuil, en devenant dans certains cas Communauté d'agglomération ou en fusionnant avec une Communauté d'agglomération, Communauté urbaine ou une Métropole préexistante. Ces fusions s'appliquant au 1^{er} janvier 2017 ont accru la taille des EPCI et leur ont permis d'acquérir ou d'étendre la compétence mobilité à de nouvelles communes de l'espace périurbain ne disposant jusque-là que des seuls TSI départementaux. Cela a induit dans notre perspective des territoires périurbains des villes moyennes, une montée en compétence mobilité comme nous le verrons plus loin³³.

Par ailleurs, la loi NOTRe étend un changement de terminologie introduit par la MAPTAM, les Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU) devenant Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) et voient ainsi le champ de compétences obligatoires étendu de l'organisation des seuls transports urbains réguliers et à la demande, au développement des modes actifs, à l'autopartage et au covoiturage en plus des transports publics de personnes (C. Transp., 2014, Art. L1231-1). La loi NOTRe étend dans ce cadre le Périmètre de Transports Urbains (PTU) à l'ensemble du ressort territorial de l'AOM, élargissant par conséquent la politique de mobilité d'une vision strictement urbaine à l'intégration des mobilités dans leur ensemble, urbaines comme périurbaines, et les « transports urbains de personnes » devenant « transports publics de personnes » dans le ressort territorial (C. Transp., 2015a, Art. L1231-1).

³² **Note** : La communauté de communes peut conserver un minimum de 5000 habitant·e·s dans certains cas bien définis par la loi NOTRe : si la densité démographique est inférieure à la densité nationale, si 50% ou plus des communes sont en zone de montagne ou insulaire, ou si l'EPCI a plus de 12000 habitant·e·s suite à une fusion entre le 1^{er} janvier 2012 et le 7 août 2015 où fut promulgué la loi NOTRe (CGCT, 2015a, Art. L5210-1-1)

³³ **Note** : Cf. Partie 2, Chapitre I, Sous-partie A

Toutefois ce sont surtout les Métropoles au centre de ces réformes territoriales qui bénéficient le plus de nouvelles compétences pour les mobilités avec la participation des Métropoles avec la Région à la gestion des gares TER (CGCT, 2014a, Art. 5217-2), ainsi que la possibilité de transfert par convention de la voirie départementale sur son ressort territorial (CGCT, 2015b, Art. 5217-2). La prise en main de la Métropole de la voirie départementale sur son territoire peut ainsi simplifier la mise en cohérence de la trame viaire hors zone urbaine, notamment dans des projets d'aménagements cyclables dans le périurbain.

Les compétences relatives aux mobilités des autres intercommunalités ne sont pas grandement modifiées, les Communautés urbaines ou Communautés d'agglomération n'ayant que le changement de paradigme des transports urbains vers les mobilités (CGCT, 2014b, Art. 5215-20 ; CGCT, 2014c, Art. 5216-5) et les lois NOTRe et MAPTAM n'apportant pas la mobilité comme compétence obligatoire aux Communautés de communes, qui peuvent en revanche toujours prendre la compétence facultative pour mettre en place un service TAD par exemple.

Ainsi, cette étude aura donc pour objet d'évaluer si les réformes loi MAPTAM et NOTRe permettent d'enclencher directement ou indirectement une diversification et un renouvellement de la mobilité dans les espaces périurbains des villes moyennes.

Conclusion de chapitre :

Les espaces périurbains des villes moyennes sont marqués par leurs discontinuités, leurs densités moyennes à faibles et ainsi que certaines formes d'habitat individuel et de modes d'habiter entre recherche d'un cadre campagnard idéalisé et l'automobilité pour conserver le lien avec l'urbanité. Leurs contours et les différenciations au sein de ces espaces restent encore des objets débattus par la recherche qui marque la complexité d'un objet géographique que l'on aurait tort de qualifier d'homogène ou reproductible.

Au sein de ces espaces, la question de la mobilité, de par la diversité et la qualité de l'offre disponible, mais aussi de la motilité des habitant·e·s du périurbain va être une source de vulnérabilité pour certains ménages, dans un contexte où les contraintes budgétaires finançant les services publics de mobilités viennent modifier la conception d'égalité d'accès au service en une forme biaisée de l'équité territoriale.

Les lois MAPTAM et NOTRe ont impulsé des changements réglementaires et de la gouvernance dont nous étudierons dans les chapitres suivants les effets sur la gouvernance des mobilités, la diversification et le renouvellement de son offre, et vérifier si ces dynamiques ont permis une amélioration de l'équité territoriale.

Dans le chapitre suivant nous développerons ainsi le cadre méthodologique et les caractéristiques de nos terrains d'études.

Chapitre II : Les terrains et la méthodologie : Analyse de la gouvernance et de l'offre de mobilité dans le périurbain de 4 villes moyennes des Hauts-de-France et de Bretagne

Introduction de chapitre :

Nous l'avons vu dans le premier chapitre, les espaces périurbains sont largement étudiés par la recherche, même si ceux des villes moyennes sont encore peu abordés et constituent un objet d'étude aux contours encore discutés et aux caractéristiques en pleine évolution. Les mobilités dans ces espaces se caractérisent par la forte automobilité, les faibles alternatives à celle-ci mais aussi les difficultés d'accès à l'alternativité. De cet état de fait découle une probable vulnérabilité d'une partie des ménages à partir de laquelle le concept d'équité territoriale, censé apporter une forme d'égalité à tous, semblent avoir évolué dans le discours des acteurs vers une forme dégradée d'égalité d'accès contrainte par les arbitrages économiques. Les lois MAPTAM et NOTRe, si elles ont bien apporté des changements importants dans la gouvernance des collectivités territoriales, notamment sur les questions de mobilité, ces changements ont surtout impactés les Métropoles, même si nous le verrons plus loin, les territoires des villes moyennes ont également bénéficié des changements institutionnels de ces lois.

Pour réaliser notre étude de la gouvernance des mobilités dans le périurbain des villes moyennes, la définition de nos terrains constitue un préalable indispensable. Les espaces périurbains des villes moyennes sont des objets aux contours mal définis et pluriels. Définie à la fois par sa taille en valeur absolue que par sa position relative dans la hiérarchie urbaine, cerner les limites de la ville moyenne nécessite donc de la repositionner dans un référentiel national et régional.

De là nous définissons nos terrains d'études dans cette première sous-partie de la Partie 1, Chapitre II à partir de leur poids démographique absolue, de leur position dans la hiérarchie urbaine des régions Hauts-de-France et Bretagne, ainsi que des caractéristiques de mobilités domicile-travail dans une approche multipolarisée et réticulaire de l'espace périurbain, nous permettant de définir 2 couples de villes moyennes, Saint-Brieuc et Guingamp en Bretagne et Boulogne-sur-Mer et Berck dans les Hauts-de-France. Puis dans une deuxième sous-partie, nous avons qualifié nos terrains d'études dans leurs dimensions sociodémographiques, morphologiques et de la situation des mobilités. Enfin, dans une dernière sous-partie, nous abordons la méthodologie indispensable à la réalisation de cette étude, en croisant l'étude bibliographique et réglementaire, le diagnostic participatif in-situ et des techniques d'enquête qualitative auprès des acteur·e·s, en interrogeant les dynamiques actuelles sur les mobilités périurbaines et vérifiant si les réformes lois NOTRe et MAPTAM ont permis d'apporter plus d'équité dans les territoires périurbains.

A : Définition des terrains d'études : L'espace périurbain de Boulogne-sur-Mer, Berck, Saint-Brieuc et Guingamp

Pour mener notre étude sur les mobilités et leur gouvernance dans le périurbain des villes moyennes, il nous faut définir des terrains d'études comparables. Pour commencer, nous avons retenu les Régions Hauts-de-France et Bretagne pour des raisons de localisation et liées au financement de cette recherche.

Nous l'avons vu dans le premier chapitre, la ville moyenne reste un concept encore mal borné et qui se caractérise autant par son poids démographique absolu que relatif, et des considérations fonctionnelles dans la hiérarchie urbaine régionale. Si l'unité urbaine fut longtemps utilisée comme échelon urbain pour mesurer la taille d'une ville, la DIACT utilise le Zonage en Aire Urbaine pour borner la ville moyenne (Esparre (Dir.), Baron-Yelles et Al., 2007). Notre étude portant sur le périurbain des villes moyennes, il nous apparaît important de caractériser à la fois la ville agglomérée avec les pôles urbains que les aires urbaines qui sont liées à ces grands pôles malgré les limites méthodologiques et conceptuelles évoquées précédemment³⁴.

Nous avons dans un premier temps effectué un classement de la population des pôles urbains et de leur aire urbaine³⁵ (Cf. graphique 1). Ce croisement nous permet d'observer que le pôle parisien et son aire urbaine se singularisent très nettement des autres agglomérations de France métropolitaine avec une population 5,5 à 6,5 fois plus importante que le·a deuxième pôle urbain et aire urbaine, à savoir Lyon³⁶. Il apparaît donc évident que conserver Paris dans l'échantillon afin de définir les villes moyennes va fausser celui-ci. L'échantillonnage de la population des grands pôles et de leur aires urbaines sans le pôle parisien souligne notamment la grande singularité d'un point de vue démographique des Métropoles³⁷ (Cf. Graphique 2).

³⁴ **Note :** Cf. Partie 1, Chapitre I, Sous-partie B

³⁵ **Note :** Nous nous sommes basés sur les données les plus récentes au commencement de notre étude à savoir celles du Recensement de la Population (RP) de 2013 pour le Zonage en Aires Urbaines (ZAU) de 2010 en France métropolitaine

³⁶ **Note :** Paris : Pôle urbain \approx 10,6 millions habitant·e·s et Aire urbaine \approx 12,4 millions habitant·e·s ; Lyon : Pôle urbain \approx 1,6 millions habitant·e·s et Aire urbaine \approx 2,2 millions habitant·e·s (INSEE, RP 2013 ; INSEE, ZAU 2010)

³⁷ **Note :** Métropole au sens du Code général des Collectivités Territoriales et définie en 2016 (CGCT, 2017a, Art. L5217-1 ; INSEE, RP 2013 ; INSEE, EPCI 2016)

En effet, elles correspondent à des pôles et aires urbaines de grandes tailles³⁸, bien supérieures à la moyenne des grandes aires urbaines³⁹. Les Métropoles ne constituent d'ailleurs en 2016 que 14 grands pôles et aires urbaines sur 228⁴⁰.

Ainsi, nous avons donc retiré les Métropoles de notre échantillon statistique pour recentrer notre définition de grands pôles et aires urbaines de villes moyennes. Nous avons croisées les variables de population des grands pôles et de leur aire urbaine dans une Classification Ascendante Hiérarchique (CAH). La CAH a été réalisée à partir des populations principales des grands pôles et des grandes aires urbaines de France Métropolitaine⁴¹ (INSEE, RP 2013 ; INSEE, ZAU 2010 ; INSEE, EPCI 2016). Trois CAH ont été réalisées, une avec l'ensemble des grands pôles et de leur aire urbaine, une sans celui de Paris et enfin une sans les Métropoles, afin de vérifier la pertinence de notre première sélection par taille et statut des pôles.

La classification aboutit à 5 classes pour la première CAH, 4 pour la deuxième et 3 pour la classification hors Métropoles. Les seuils séparant les classes concordent entre les 3 CAH nous permettant de retenir uniquement la dernière excluant les Métropoles dont Paris et aboutissant donc à 3 classes de grands pôles et aires urbaines :

- Classe 1 : Grands pôles = 128111 - 562011 habitant·e·s ; Aires urbaines = 215408 - 611978 habitant·e·s
- Classe 2 : Grands pôles = 37326 - 133721 habitant·e·s ; Aires urbaines = 72019 - 216977 habitant·e·s
- Classe 3 : Grands pôles = 10255 - 63512 habitant·e·s ; Aires urbaines = 10255 - 79876 habitant·e·s

Les moyennes des populations des grands pôles et de leur aire urbaine ont été ajoutées pour nous permettre de centrer notre étude sur les agglomérations les plus proches statistiquement de la moyenne⁴².

³⁸ **Note** : Pôle urbain \approx 200000 - 1600000 habitant·e·s ; aire urbaine \approx 300000 - 2200000 habitant·e·s (INSEE, RP 2013 ; INSEE, ZAU 2010 ; INSEE, EPCI 2016)

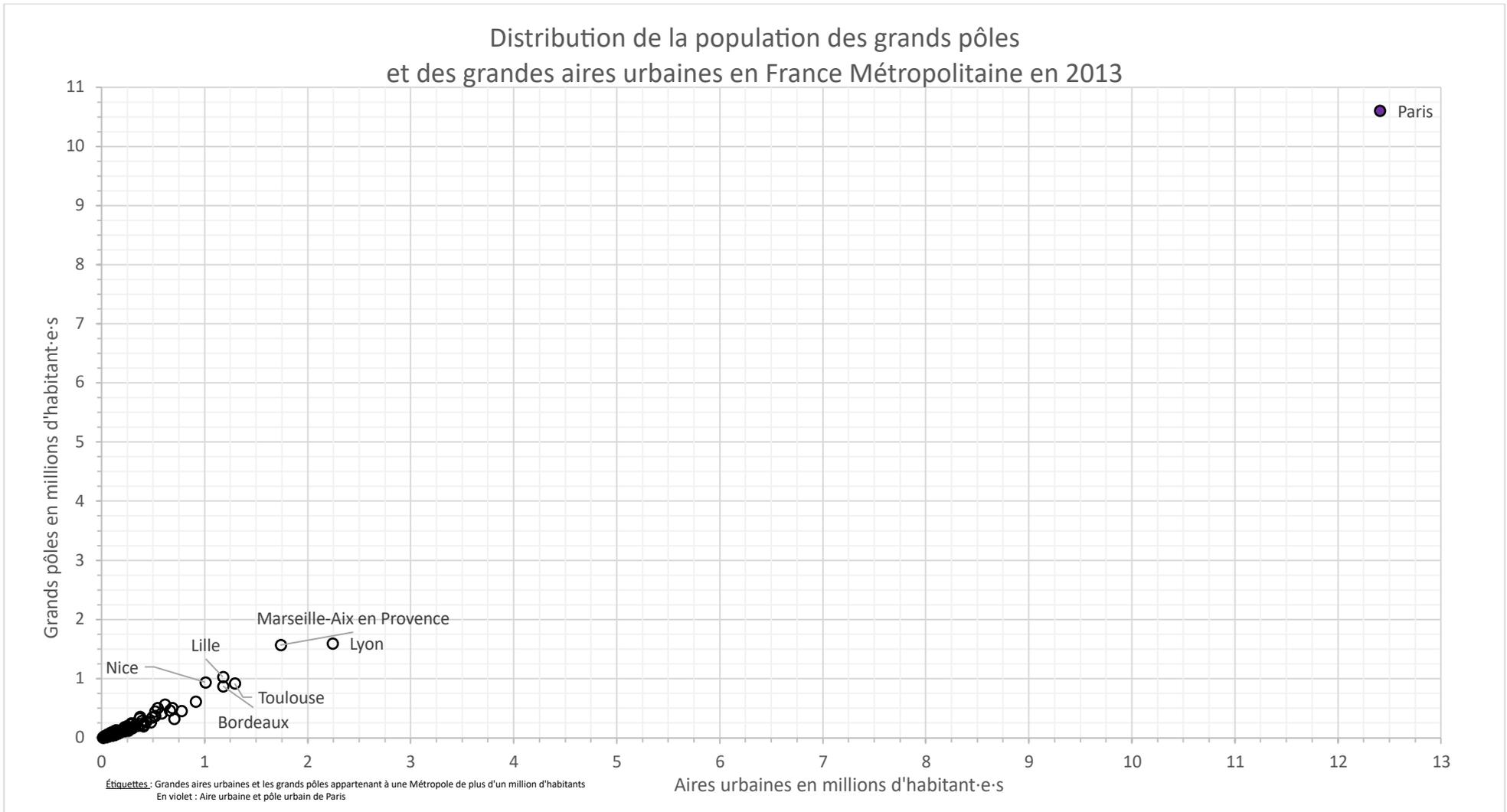
³⁹ **Note** : Moyenne des grands pôles = 162333 habitant·e·s et 215608 habitant·e·s pour leur aire urbaine ; Moyenne des grands pôles hors Paris = 116549 habitant·e·s et 162144 habitant·e·s pour leur aire urbaine. (INSEE, RP 2013 ; INSEE, ZAU 2010)

⁴⁰ **Note** : Dont le Grand-paris (INSEE, EPCI 2016 ; INSEE, ZAU 2010)

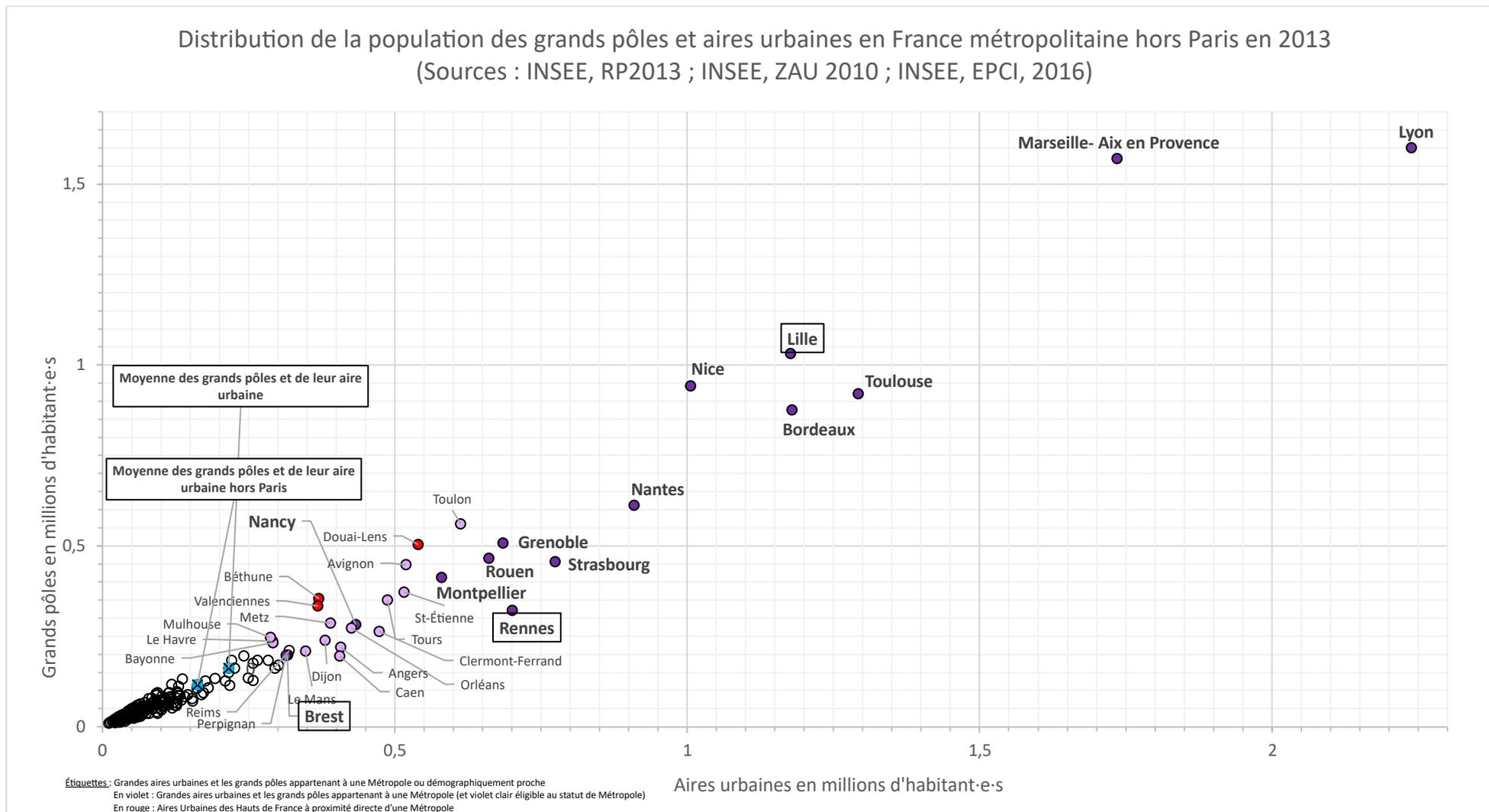
⁴¹ **Note** : Soit 2 variables croisées avec une méthode de Ward en distance euclidienne

⁴² **Note** : Nous avons calculé les moyennes pour les 3 échantillons utilisés pour la CAH à savoir : L'ensemble des grands pôles et aires urbaines, l'ensemble sans le Grand pôle de Paris et son aire urbaine, l'ensemble sans les Métropoles dont Paris.

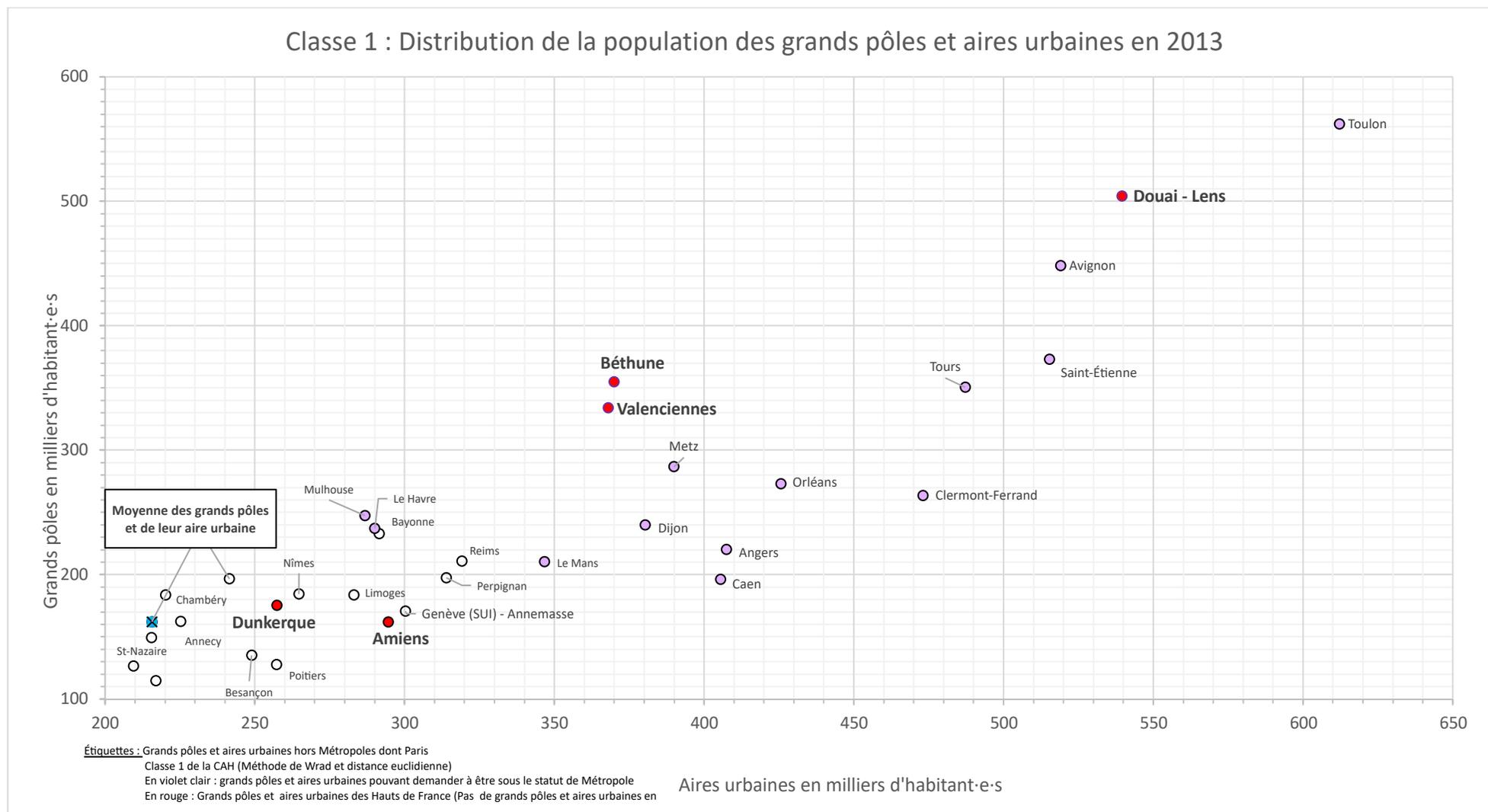
Graphique 1 : Distribution de la population des grands pôles et aires urbaines en France métropolitaine en 2013 (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP2013 ; INSEE, EPCI, 2016 ; INSEE, ZAU 2010)



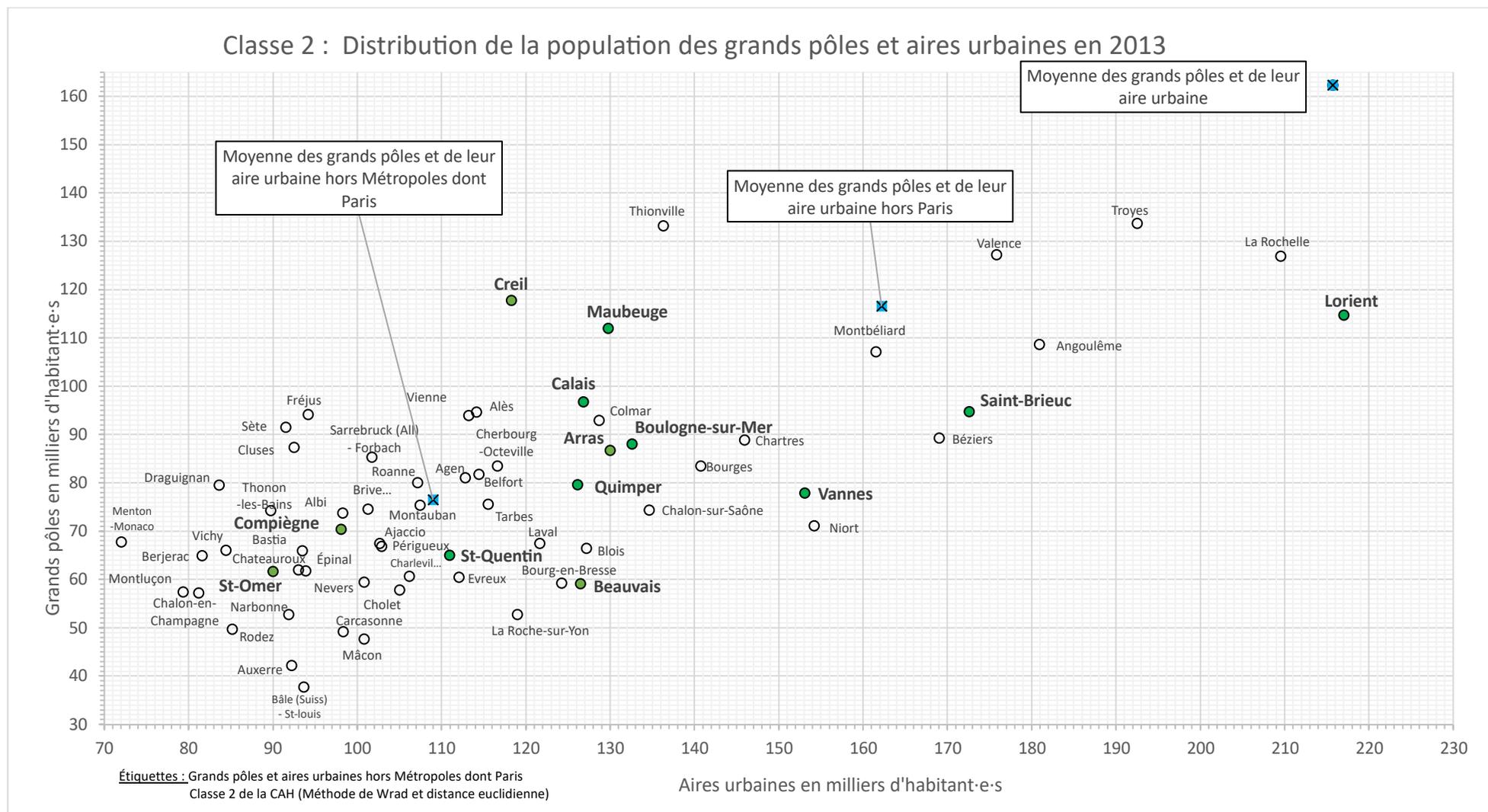
Graphique 2 : Distribution de la population des grands pôles et aires urbaines en France métropolitaine hors Paris en 2013 (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP2013 ; INSEE, EPCI, 2016 ; INSEE, ZAU 2010)



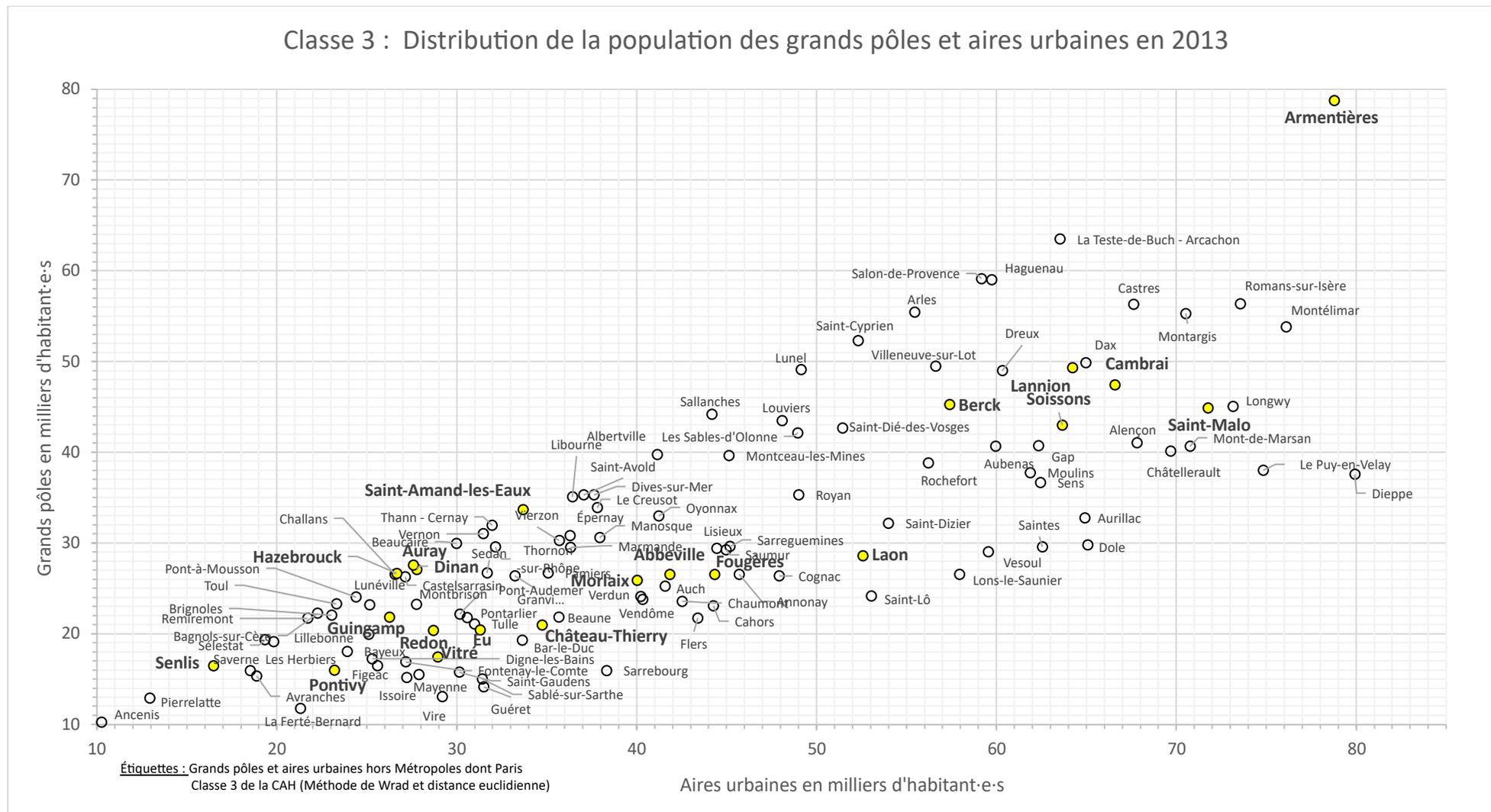
Graphique 3 : Classe 1 : Distribution de la population des grands pôles et aires urbaines en 2013 (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP2013 ; INSEE, EPCI, 2016 ; INSEE, ZAU 2010)



Graphique 4 : Classe 2 : Distribution de la population des grands pôles et aires urbaines en 2013 (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP2013 ; INSEE, EPCI, 2016 ; INSEE, ZAU 2010)



Graphique 5 : Classe 3 : Distribution de la population des grands pôles et aires urbaines en 2013 (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources INSEE, RP2013 ; INSEE, EPCI, 2016 ; INSEE, ZAU 2010)



La classe 1 se compose de pôles et aires urbaines de taille intermédiaire (Cf. Graphique 3) entre des petites Métropoles⁴³ ou pouvant accéder à ce statut⁴⁴ (Cf. Point en violet clair dans le Graphique 3) et ce qui est retenu dans la littérature scientifique comme une ville moyenne⁴⁵. Enfin, ces grands pôles et leur aire urbaine sont bien au-dessus de la moyenne des grands pôles et aires urbaines hors Métropoles⁴⁶, le seuil minimal de cette classe statistique étant deux fois supérieur à cette moyenne.

La classe 2 représente des grands pôles et aires urbaines qui entrent pleinement dans la tranche haute des seuils démographiques d'une ville moyenne présents dans la littérature scientifique⁴⁷ (Cf. Graphique 4). Ce sont des villes et aires urbaines très proches statistiquement de la population moyenne des grands pôles et aires urbaines de France métropolitaine⁴⁸.

Enfin, la classe 3 est constituée de grands pôles et aires urbaines qui sont dans la tranche basse des seuils démographiques développés dans la littérature scientifique⁴⁹ (Cf. Graphique 5). Elles apparaissent néanmoins comme des agglomérations de plus petites tailles et plus éloignées de la moyenne des grands pôles et aires urbaines⁵⁰.

Nous privilégierons à cette étape les grands pôles et aires urbaines de la classe 2, même si nous conservons également la classe 3 pour compléter l'approche multipolarisée des espaces périurbains comme nous le verrons plus loin. Appliqué à nos régions d'étude, les Hauts-de-France et la Bretagne, nous obtenons 13 aires urbaines moyennes potentielles (Cf. Tableau 2).

⁴³ **Note** : Montpellier, Nancy ou Brest

⁴⁴ **Note** : Un EPCI de plus de 400000 habitant·e·s, ou un EPCI centre d'une zone d'emploi de plus de 400000 hab. qui exerce déjà des compétences métropolitaines (Définie par le CGCT, 2014b, L. 5217-2) ou comprenant le chef-lieu de Région, ou un EPCI de plus de 250000 habitant·e·s, centre d'une zone d'emploi de plus de 500000 habitant·e·s comprenant le chef-lieu de Région (CGCT, 2017a, Art. L5217-1)

⁴⁵ **Note** : Pôle urbain 20 000 – 100 000 habitant·e·s ; Aire urbaine 30 000– 200 000 habitant·e·s (Cf. Partie 1, Chapitre I, Sous-partie B).

⁴⁶ **Note** : Moyenne des grands pôles hors Métropoles = 76473 habitant·e·s et 108976 habitant·e·s pour leurs aires urbaines (INSEE, EPCI 2016 ; INSEE, ZAU 2010)

⁴⁷ **Note** : Sauf les agglomérations les plus importantes de cette classe : Lorient, La Rochelle (Pour la taille du pôle et de l'aire urbaine), Troyes, Valence, Angoulême, Montbéliard, Maubeuge, Creil et Thionville (uniquement pour la taille du pôle urbain)

⁴⁸ **Note** : Entre ½ et moins de 2 fois la taille moyenne des pôles et aires urbaines hors Métropole dont Paris

⁴⁹ **Note** : Sauf les agglomérations les moins importantes de cette classe comme par exemple : Senlis, Pontivy, Vitré pour ne citer que celles présentes en Région Haut-de-France ou Bretagne.

⁵⁰ **Note** : Entre 1/10 et moins de ½ fois la taille moyenne des pôles et aires urbaines hors Métropole dont Paris

Tableau 2 : Population des aires urbaines de la classe 2 et répartition de leur population entre grand pôle et couronne périurbaine (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP2013 ; INSEE, ZAU2010)

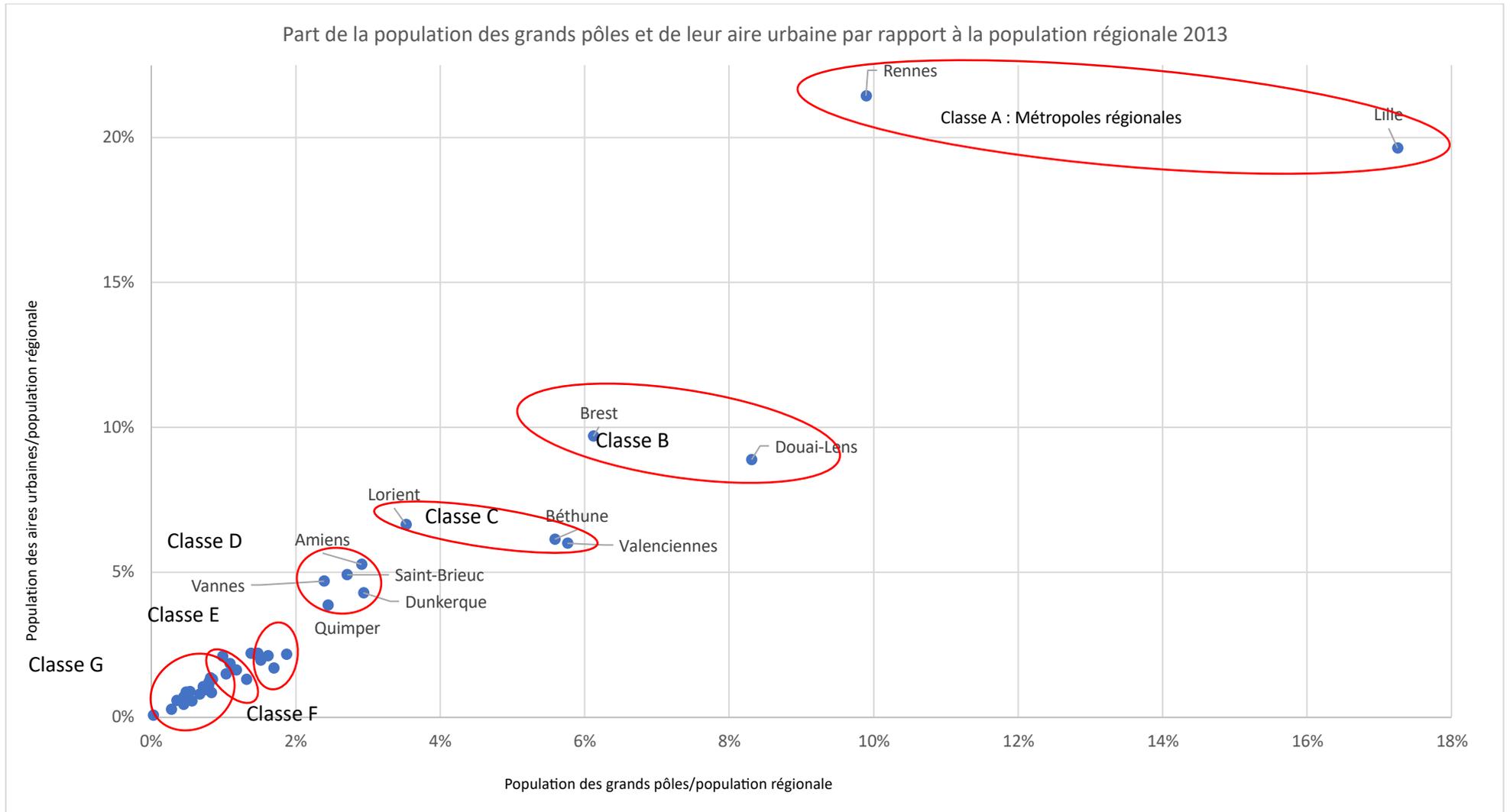
Région	Aire urbaine	Population en 2013 (en habitant·e·s)			Part de la population 2013 de l'aire urbaine (en %)	
		Grand pôle	Couronne périurbaine	Aire urbaine	Part du grand pôle	Part de la couronne périurbaine
Bretagne	Lorient	114755	102222	216977	53%	47%
	Saint-Brieuc	94793	77165	171958	55%	45%
	Vannes	77950	75102	153052	51%	49%
	Quimper	79683	46417	126100	63%	37%
Hauts-de-France	Boulogne-sur-Mer	88089	44457	132546	66%	34%
	Arras	86711	43233	129944	67%	33%
	Maubeuge	112054	17698	129752	86%	14%
	Calais	96831	29943	126774	76%	24%
	Beauvais	59146	66984	126130	47%	53%
	Saint-Quentin	65042	45840	110882	59%	41%
	Creil	101526	525	102051	99%	1%
	Compiègne	70441	27607	98048	72%	28%
	Saint-Omer	61691	28324	90015	69%	31%

Afin de compléter cette première approche démographique en valeurs absolues, nous avons mesuré sa part relative à l'échelle régionale, ce que M. Michel appelle la « relativité » et « la relation dans l'espace » (Michel M., 1977). L'auteur croise la population des unités urbaines de plus de 50 000 habitants par rapport à la population départementale et la population régionale, afin d'évaluer le positionnement de chaque agglomération dans la hiérarchie urbaine à ces deux échelles. Toutefois, l'évolution des villes depuis les années 1970 avec la périurbanisation et son inscription dans un espace régional plus étendu depuis les fusions de Régions de 2016, renforcé par les lois MAPTAM et NOTRe, nous poussent à adapter cette approche à la nouvelle configuration de la hiérarchie urbaine. Il nous apparaît donc plus pertinent de considérer les grands pôles et aires urbaines moyennes à l'échelle des nouvelles Régions Hauts-de-France et Bretagne⁵¹ et non à celle des Départements.

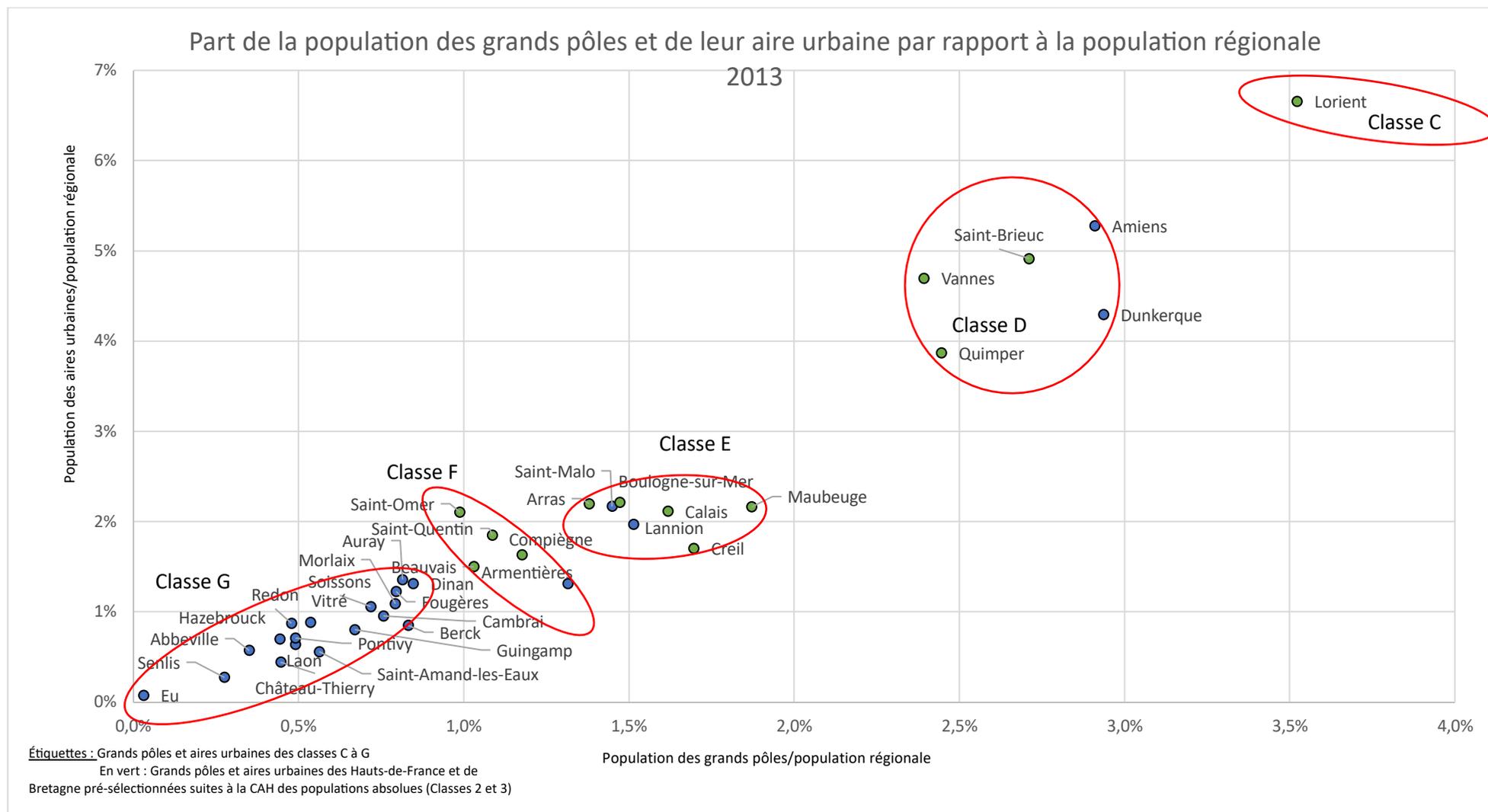
Au sein des régions Hauts-de-France et Bretagne (Cf. Graphique 6), les Métropoles, cheffes lieux de Région se démarque très nettement par leur position dans la hiérarchie urbaine régionale (Classe A : Lille et Rennes). La Métropole de Brest, les aires urbaines du bassin minier, ainsi que celle de Lorient (Classes B et C) constituent également des catégories d'aires urbaines positionnées trop hautes dans la hiérarchie urbaine pour pouvoir être considérées comme moyennes. Nous avons donc resserré notre intervalle aux 4 dernières classes (Cf. graphique 7) qui mettent en relief des aires urbaines apparaissant plus proches de la moyenne. La classe D fait ressortir des aires urbaines intermédiaires en valeur absolue (Dunkerque, Amiens) mais dont le positionnement dans la hiérarchie urbaine est amoindri par le poids de la Métropole lilloise et du bassin minier. À l'inverse, Saint-Brieuc, Vannes et Quimper qui en valeur absolue correspondent mieux aux aires urbaines moyennes constituent dans le contexte breton des aires urbaines plus importantes dans la hiérarchie urbaine régionale. Les classes E et F correspondent parfaitement aux villes moyennes, en valeurs absolue et relative, avec une position modeste dans la hiérarchie urbaine régionale. Enfin, la classe G correspond à des aires urbaines de moindre importance ou des aires urbaines moyennes mais minorisées dans la hiérarchie urbaine régionale.

⁵¹ **Note :** La Région Hauts-de-France a connu la fusion des Régions Nord-Pas-de-Calais et de la Picardie alors que la Bretagne n'a connu aucune fusion.

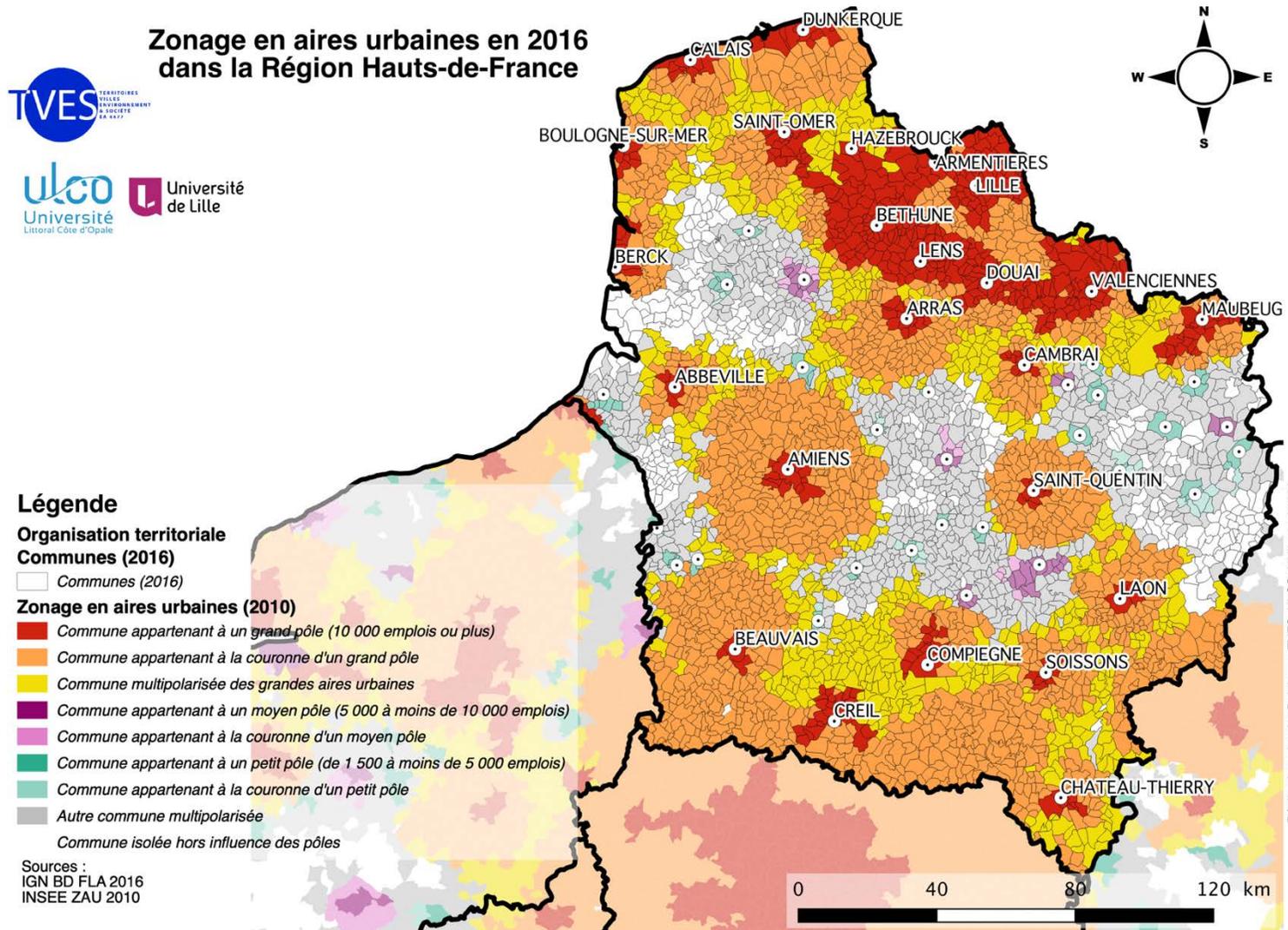
Graphique 6 : Position relative des grands pôles et aires urbaines dans la hiérarchie régionale des Hauts-de-France ou de Bretagne en 2013. Ensemble des grands pôles et aires urbaines (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP2013 ; INSEE, ZAU 2010)



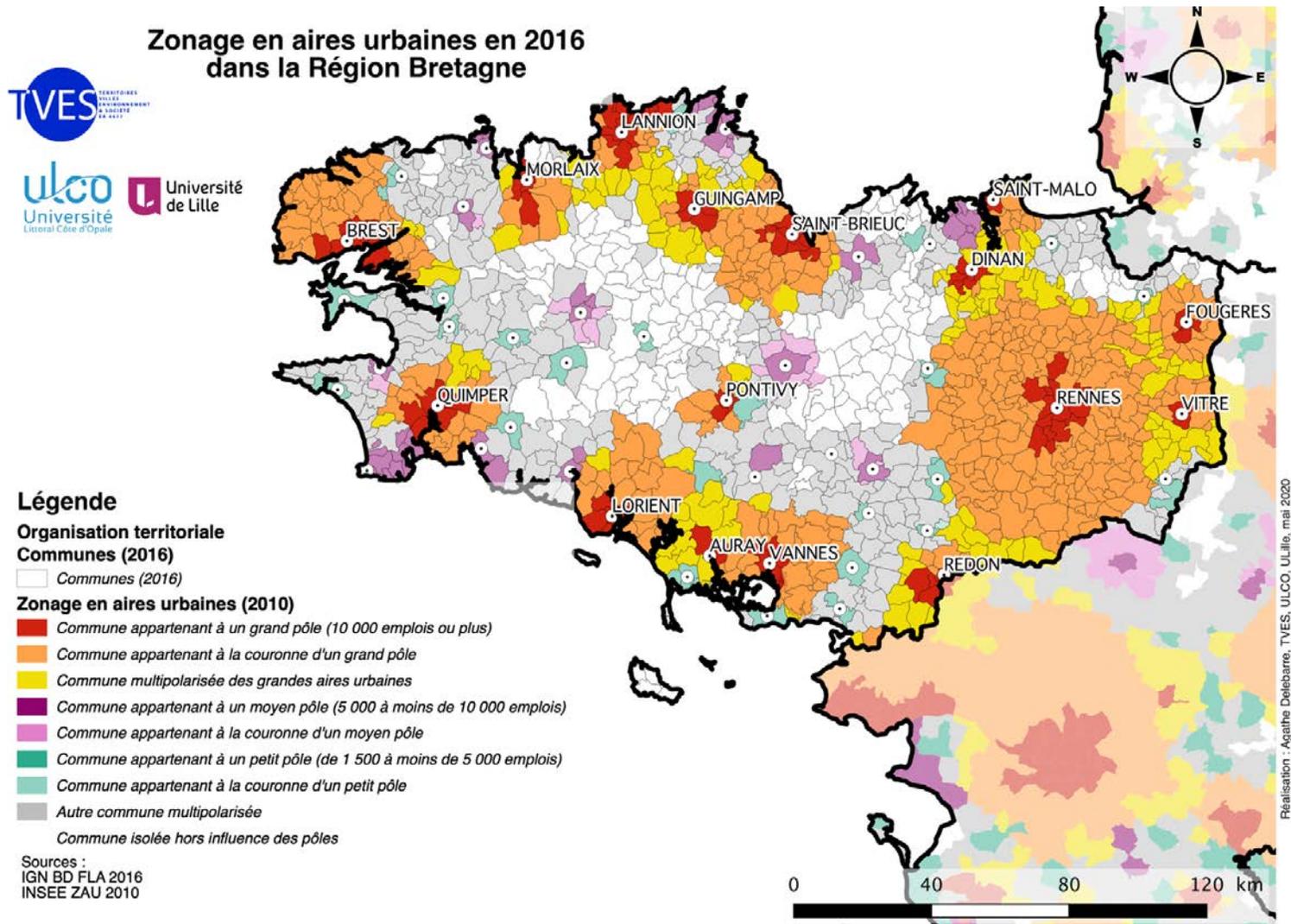
Graphique 7 : Position relative des grands pôles et aires urbaines dans la hiérarchie régionale des Hauts-de-France ou de Bretagne en 2013. Sous-échantillonnage des classes 1 à 3 de la CAH de la population en valeur absolue (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP2013 ; INSEE, ZAU 2010)



Carte 2 : Zonage en aires urbaines dans la Région Hauts-de-France (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, BD FLA 2016 ; INSEE, ZAU 2010)



Carte 3 : Zonage en aires urbaines dans la Région Bretagne (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : IGN, BD FLA 2016 ; INSEE, ZAU 2010)



Ainsi, le croisement de la taille d'une ville moyenne et de sa couronne périurbaine en valeur absolue à l'échelle nationale et de sa valeur relative dans la hiérarchie urbaine régionale des Hauts-de-France et de Bretagne, nous confirme une première sélection de 12 grands pôles et aires urbaines. Nous retirons Lorient qui était déjà à la limite de la classe 1 et 2 pour la classification en valeur absolue et s'avère également se rattacher aux villes de la classe C dans sa position relative. De même, nous conservons à l'écart de notre sélection Dunkerque et Amiens qui bien que répondant mieux à la catégorie des villes moyennes dans leur position relative au sein de la classe D, se distinguent comme des villes intermédiaires pour ce qui est de leur valeur absolue.

Ces premières étapes nous ont permis d'établir une première sélection de villes moyennes et de leur espace périurbain en s'appuyant sur le zonage en aires urbaines et pôles urbains. Néanmoins, ce dernier ne prend pas en compte les populations multipolarisées qui dans certains contextes, représentent la quasi-intégralité de l'espace périurbain⁵² d'une ville (Cf. Cartes 2 et 3). Pour évaluer de manière plus exhaustive l'étendue des aires urbaines, nous avons calculé la part des actif·ve·s occupé·e·s travaillant dans ces aires urbaines. Nous avons défini quels étaient les flux dominants dans les communes multipolarisées et retenu la principale aire urbaine de rattachement. Pour ce faire, à partir des fichiers détails sur les déplacements domicile-travail (INSEE, RP2013), nous avons calculé pour l'ensemble de la France métropolitaine les flux de navetteur·e·s travaillant dans les aires urbaines des grands pôles, en ne conservant que les habitant·e·s des grands pôles, couronnes périurbaines des grands pôles, communes multipolarisées des grands pôles et autres communes multipolarisées (Cf. Cartes 2 et 3).

⁵² **Note :** Entendu au sens INSEE, c'est-à-dire couronne périurbaine et espaces des communes multipolarisées des grands pôles. (INSEE, 2015)

Nous avons retenu pour chaque commune la part de navetteur·e·s la plus importante à destination d'une aire urbaine et avons réalisé avec ces parts, une CAH⁵³. Nous obtenons 6 groupes dont 4 sont significatifs en termes d'effectifs, en descendant le seuil de navetteur·e·s à 20% des actif·ve·s occupé·e·s d'une commune contre 40% pour les actif·ve·s occupé·e·s inclus·e·s dans une aire urbaine. L'INSEE estimant que les flux ne sont plus significatifs en dessous de 200 actif·ve·s occupé·e·s à destination d'une aire urbaine, nous avons regroupé les communes dont les flux dominants vont vers la même aire urbaine et dans les mêmes proportions⁵⁴. Enfin, nous avons rattaché les communes multipolarisées agrégées à l'aire urbaine dont elles dépendent le plus (1^{er} flux de navetteur·e·s à destination de cette aire urbaine avec au moins 20% et 200 des actif·ve·s occupé·e·s de la commune ou des communes agrégées). Nous obtenons ce que nous appelons, *l'aire urbaine étendue* (AUE) (Cf. Cartes 4 et 5) qui nous permet de retenir un zonage suffisamment large pour prendre en compte la diversité des espaces périurbains des villes moyennes.

Par ailleurs, afin de limiter toute influence des Métropoles sur les espaces périurbains étudiés, nous avons retirés les aires urbaines étendues en partie sous influence des aires urbaines des Métropoles⁵⁵. Nous avons également retiré les 2 seules aires urbaines étendues non-littorales retenues dans les Hauts-de-France⁵⁶, la Bretagne n'ayant que des villes moyennes littorales dans notre pré-sélection, permettant de conserver des terrains comparables entre les deux régions. Nous obtenons donc 5 aires urbaines étendues moyennes⁵⁷ (Cf. Tableau 3).

Toutefois, toujours dans un objectif de comparativité et de compléter l'approche réticulaire et multipolarisée dans la définition de nos aires urbaines étendues des villes moyennes, nous avons étudiés les relations entre les 5 aires urbaines étendues présélectionnées et les aires urbaines étendues voisines⁵⁸ au regard des flux domicile-travail pour retenir les couples d'aires urbaines étendues les plus comparables dans chacune des régions étudiées.

⁵³ **Note** : Méthode de Ward en distance euclidienne

⁵⁴ **Note** : Les communes appartenant à une même classe de part de navetteur·e·s et à destination de la même aire urbaine sont ainsi regroupées.

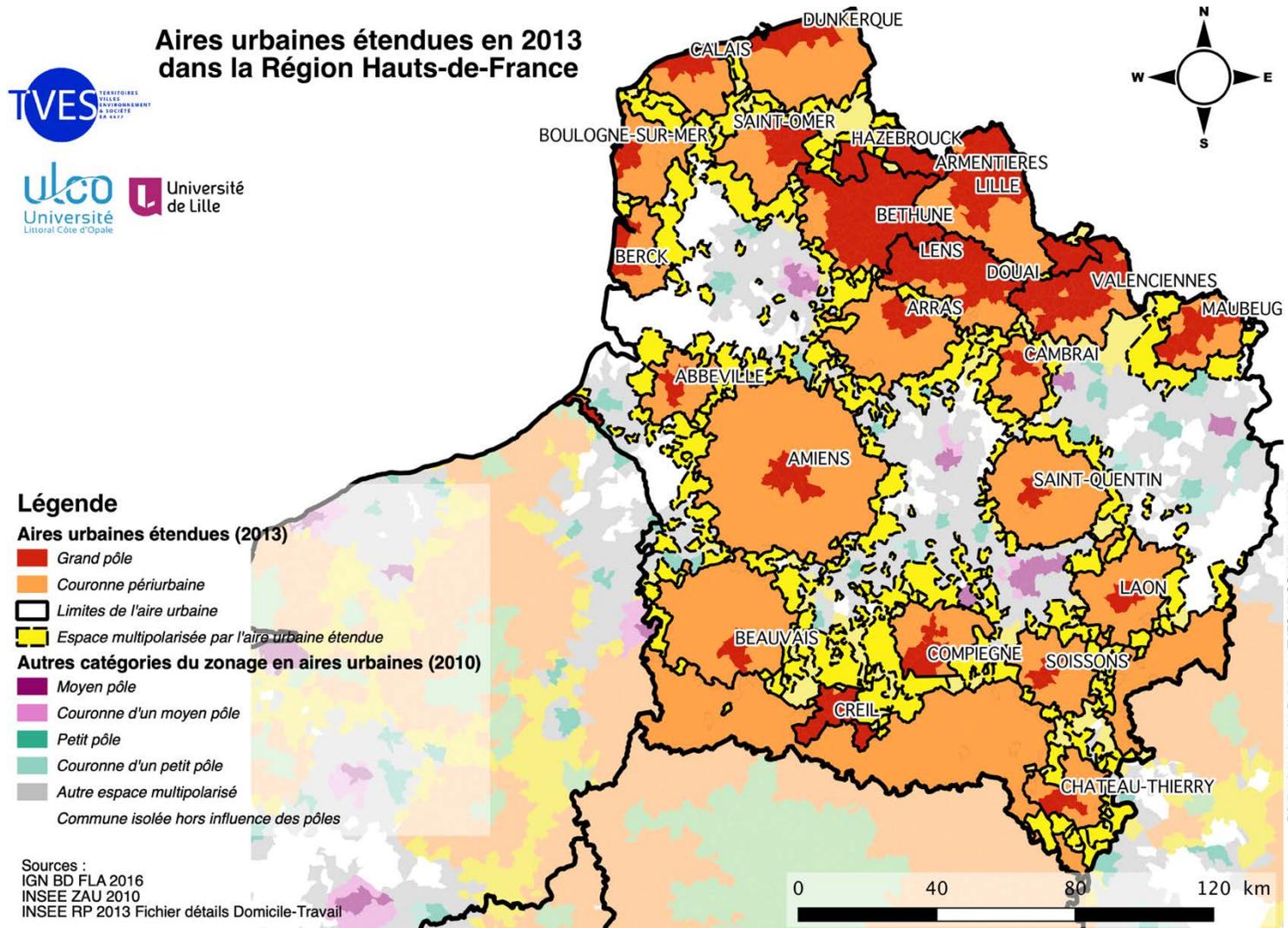
⁵⁵ **Note** : Nous avons retiré parmi les 12 aires urbaines étendues présélectionnées, Arras, Beauvais, Creil, Compiègne et Saint-Omer.

⁵⁶ **Note** : À savoir, Maubeuge et Saint-Quentin.

⁵⁷ **Note** : 3 en Bretagne et 2 dans les Hauts-de-France

⁵⁸ **Note** : Les aires urbaines voisines étant dans la classe 2 et 3 pour ce qui est de leur valeur démographique absolue et dans les classes D à G pour leur valeur relative dans la hiérarchie urbaine régionale.

Carte 4 : Aires urbaines étendues dans la région Hauts-de-France (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : IGN, BD FLA 2016 ; INSEE, RP2013 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail ; INSEE, ZAU 2010)



Carte 5 : Aires urbaines étendues dans la région Bretagne (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : IGN, BD FLA 2016 ; INSEE, RP2013 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail ; INSEE, ZAU 2010)

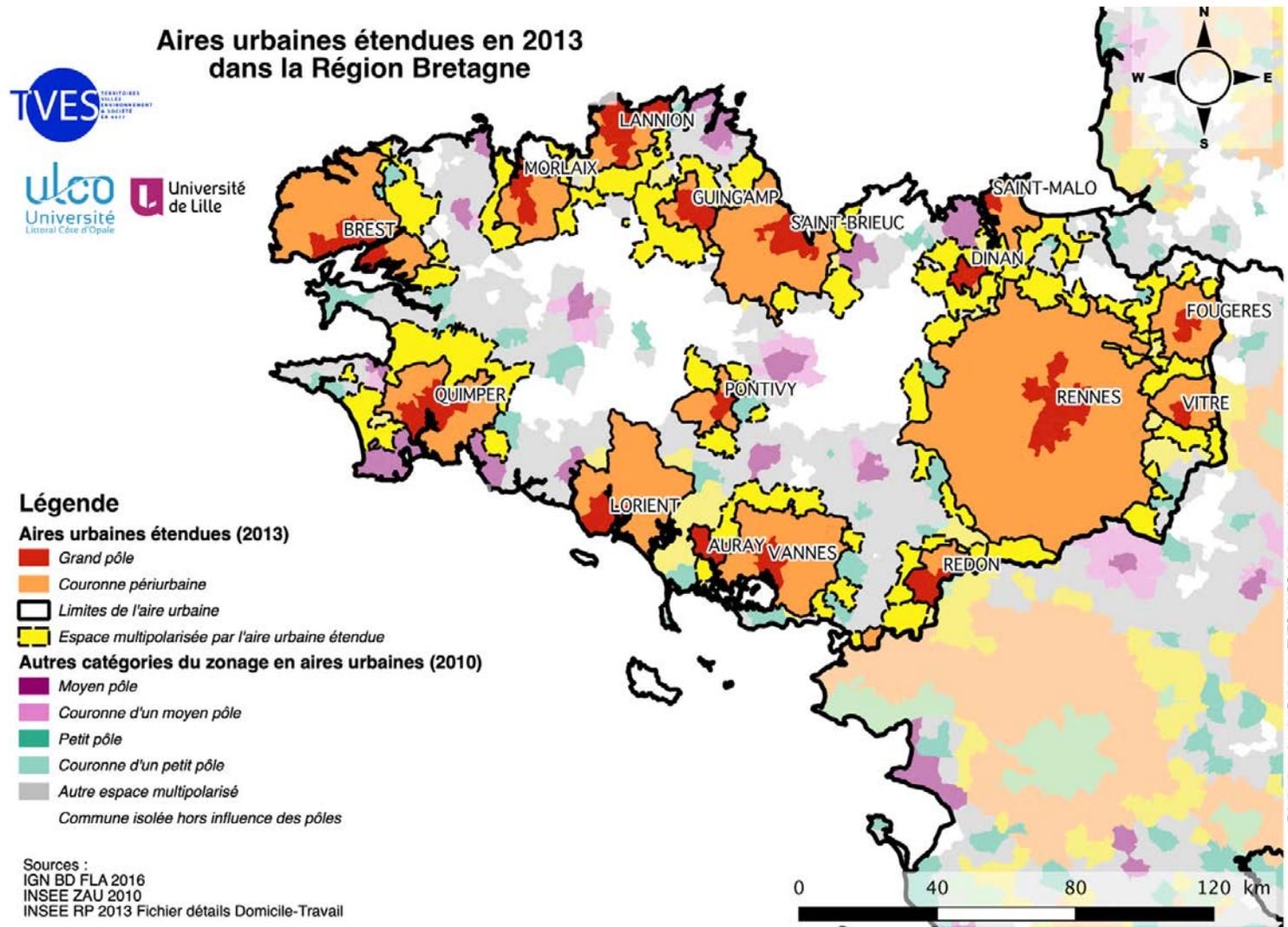


Tableau 3 : Population des aires urbaines étendues pré-sélectionnées et répartition de leur population entre grand pôle, couronne périurbaine, leur aire urbaine, leur espaces multipolarisés (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP2013 ; INSEE, ZAU2010)

Région	Aire urbaine	Population en 2013 (en habitant·e·s)			Part de la population de l'aire urbaine étendue en 2013 (en %)		
		Aire Urbaine Étendue (AUE)			Part de l'aire Urbaine Étendue (AUE)		
		Aire urbaine			Part de l'aire urbaine		
		Grand pôle	Espace périurbain		Part du grand pôle	Part de l'espace périurbain	
Couronne périurbaine	Espace multipolarisé par l'aire urbaine		Part de la couronne périurbaine	Part de l'espace multipolarisé par l'aire urbaine			
Bretagne	Saint-Brieuc	218727			100%		
		171958			79%		
		94793	123934		43%	57%	
			77165	46769		35%	21%
	Vannes	216984			100%		
		153052			71%		
		77950	139034		36%	64%	
			75102	63932		35%	29%
	Quimper	209446			100%		
		126100			60%		
		79683	129763		38%	62%	
			46417	83346		22%	40%

Région	Aire urbaine	Population en 2013 (en habitant·e·s)			Part de la population de l'aire urbaine étendue en 2013 (en %)		
		Aire Urbaine Étendue (AUE)			Part de l'aire Urbaine Étendue (AUE)		
		Aire urbaine			Part de l'aire urbaine		
		Grand pôle	Espace périurbain		Part du grand pôle	Part de l'espace périurbain	
Couronne périurbaine	Espace multipolarisé par l'aire urbaine		Part de la couronne périurbaine	Part de l'espace multipolarisé par l'aire urbaine			
Hauts-de-France	Boulogne-sur-Mer	160675			100%		
		132546			79%		
		88089	72586		43%	57%	
			44457	46769		35%	44457
	Calais	140962			100%		
		126774			71%		
		96831	44131		36%	64%	
			29943	63932		35%	29943

A partir des fichiers détails domicile-travail (INSEE, RP 2013), nous avons calculé les effectifs à destination des grands pôles de Bretagne et des Hauts de France et au départ des aires urbaines étendues en France Métropolitaine. Nous avons calculé les effectifs et les parts d'actif·ve·s occupé·e·s à destination des grands pôles et calculé les effectifs et parts moyennes dans les Hauts de France et en Bretagne. Nous avons retenu les flux significatifs, c'est-à-dire dont les parts d'actif·ve·s occupé·e·s à destination d'un grand pôle sont supérieures à la moyenne de Bretagne ou des Hauts de France. Comme pour les intervalles de population, nous avons exclu les flux vers les Métropoles dont le pôle parisien. Nous avons ensuite restreint notre sélection aux flux significatifs bidirectionnels afin de n'avoir que des couples d'aires urbaines pertinents. Nous obtenons les couples suivants : Vannes ↔ Auray, Saint-Brieuc ↔ Guingamp, Boulogne-sur-Mer ↔ Berck et Calais ↔ Boulogne-sur-Mer. (Cf. Tableau 4). Quimper a été exclu car n'ayant pas de grand pôle voisin comme pour les autres aires urbaines étendues.

On note que le couple Vannes↔Auray, se singularise nettement des autres couples d'aires urbaines par l'intensité des échanges entre l'aire urbaine d'Auray vers le pôle urbain de Vannes⁵⁹. Les flux allant de l'aire urbaine étendue d'Auray vers Vannes sont semblables en effectifs à ceux de Boulogne-sur-Mer vers Calais, mais l'aire urbaine étendue de Boulogne-sur-Mer est trois fois plus peuplée que celle d'Auray. Cela s'explique notamment par la très grande proximité des centres d'Auray et de Vannes (environ 20km de distance parcourue, soit 1,5 à 2 fois plus proche que les centres des autres couples d'aires urbaines⁶⁰) mais également par le différentiel de population entre les deux aires urbaines (L'aire urbaine de Vannes étant quatre fois plus peuplée que celle d'Auray). Le couple Calais↔Boulogne-sur-Mer, bien qu'ayant des flux de navetteur·e·s assez comparables, tant en effectifs qu'en parts, est constitué de deux aires urbaines de tailles proches contrairement aux couples Saint-Brieuc↔Guingamp et Boulogne-sur-Mer↔Berck. L'analyse de la population des couples d'aires urbaines étendues nous confirme que le couple Calais↔Boulogne-sur-Mer est bien plus important que les autres couples d'agglomérations moyennes sélectionnées et ne peut être comparable.

⁵⁹ **Note :** 20% des actif·ve·s occupé·e·s vivant dans l'aire urbaine étendue d'Auray travaillent dans le pôle urbain de Vannes soit 4-5 fois plus qu'entre les autres couples d'aires urbaines étendues

⁶⁰ **Note :** Distance parcourue la plus courte : 40 km Boulogne-sur-Mer↔Berck, 35 km Calais ↔ Boulogne-sur-Mer, 30 km Saint-Brieuc↔Guingamp et 20km Vannes↔Auray

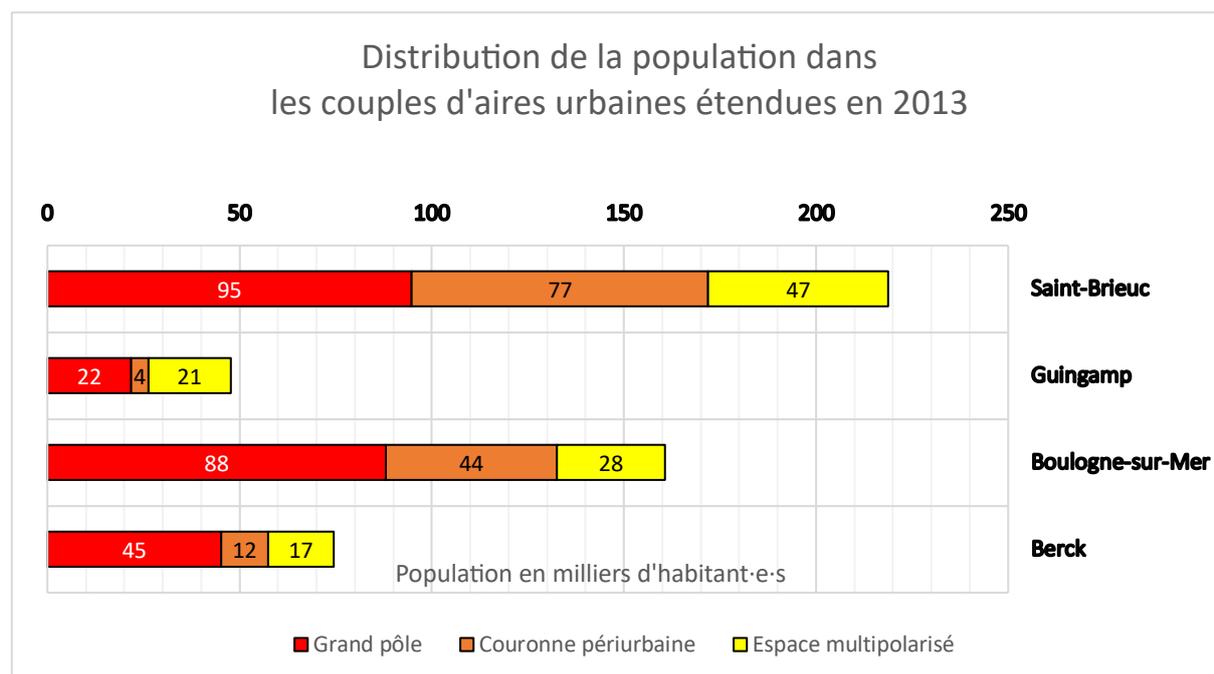
Tableau 4 : Flux domicile-travail d'une aire urbaine étendue vers un grand pôle et population en 2013
(Réalisation : Delebarre, 2017. Source : INSEE, RP2013 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail)

Région	Flux de navetteur·e·s d'une aire urbaine étendue vers un pôle urbain		Effectifs de navetteur·e·s (en actif·ve·s occupé·e·s)	Population de l'AUE de résidence en 2013 (en habitant·e·s)	
	Part de navetteur·e·s (en %)	AUE de résidence		Total du couple d'AUE	
Bretagne	Auray => Vannes	20 %	2077	48385	265369
	Vannes => Auray	2 %	1775	216984	
	Guingamp => Saint-Brieuc	4,9 %	931	47687	266414
	Saint-Brieuc => Guingamp	1,6 %	1558	218727	
Hauts-de-France	Boulogne-sur-Mer => Calais	2,7 %	2064	160675	301637
	Calais => Boulogne-sur-Mer	1,6 %	1239	140962	
	Berck => Boulogne-sur-Mer	2,6 %	955	74575	235250
	Boulogne-sur-Mer => Berck	1,9 %	1441	160675	

Nous avons finalement retenu, les couples Saint-Brieuc↔Guingamp et Boulogne-sur-Mer↔Berck qui nous apparaissent comme les plus comparables tant par leurs flux de navetteur·e·s, leur poids démographique, la répartition de la population entre les aires urbaines, avec à chaque fois des distances séparant les centres des grands pôles de 30-35 km en distance parcourue. Par ailleurs, ces deux couples permettent de comparer dans les régions Hauts-de-France et Bretagne, 4 aires urbaines littorales avec dans chaque cas, la tranche haute et la tranche basse d'une ville moyenne d'un point de vue démographique (Cf. Graphique 8), avec un pôle urbain de 20000 à 100000 habitant·e·s et une aire urbaine de 30000 à 200000 habitant·e·s, comme souligné par l'état de l'Art.

Nos terrains d'études étant à présent défini, il nous apparaît important de développer leurs caractéristiques, d'un point de vue institutionnel, démographique, morphologique et des mobilités.

Graphique 8 : Distribution de la population au sein des couples d'aires urbaines étendues sélectionnés (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, RP 2013)



B : Description des terrains

Comme nous l'avons vu précédemment⁶¹, la loi NOTRe a entraîné une mutation importante du paysage intercommunal français. Si nous développerons plus précisément dans le chapitre suivant⁶² les dynamiques et les conséquences institutionnelles dans nos terrains d'études et notamment de l'extension des périmètres des intercommunalités et de leur compétences, il nous apparaît important de caractériser nos terrains d'études à l'échelle de ces nouvelles intercommunalités et pas uniquement des aires urbaines étendues qui la compose, les questions de gouvernance de la mobilité s'effectuant à cette échelle.

Ainsi, la plupart des intercommunalités composant nos couples d'aires urbaines étendues ont connu des fusions et recompositions intercommunales en 2017, à l'exception de celle de Boulogne-sur-Mer. Nous développerons donc les caractéristiques morphologiques, sociodémographiques et des mobilités à l'échelle des intercommunalités de 2017 pour plus de clarté (Cf. Tableau 5).

Pour ce qui est de leur situation géographique, les AUE de Boulogne-sur-Mer et de Berck sont situées dans le département du Pas-de-Calais dans la région Hauts-de-France et celles de Saint-Brieuc et de Guingamp sont dans le département des Côtes d'Armor dans la région Bretagne. Dans les deux cas, ces villes moyennes sont situées sur le littoral de la Manche, bordées par la côte d'Opale dans le premier cas, et la côte du Goëlo dans le second. Elles sont toutes éloignées des Métropoles de Lille, Rennes ou Brest et sont à l'interface entre d'autres villes moyennes⁶³ et des zones très rurales⁶⁴ (Cf. Carte 6 et 7). Les AUE de Saint-Brieuc et Guingamp se distinguent par la grande proximité des pôles moyens de Paimpol au nord de Guingamp appartenant à la même intercommunalité depuis 2017, et de Lamballe à l'est de Saint-Brieuc, formant pour sa part en 2017 une Communauté de communes indépendante⁶⁵ de Saint-Brieuc que nous ne retiendrons pas car peu comparable avec les autres terrains.

⁶¹ **Note** : Cf. Partie 1, Chapitre I, Sous-partie E

⁶² **Note** : Cf. Partie 2, Chapitre I

⁶³ **Note** : Calais et Saint-Omer au nord-est de Boulogne-sur-Mer ; Lannion à l'ouest de Guingamp

⁶⁴ **Note** : L'arrière-pays montreuillois et le Marquenterre à l'est et au sud de Berck ; le centre Bretagne dit l'Argoat au sud de Saint-Brieuc et de Guingamp

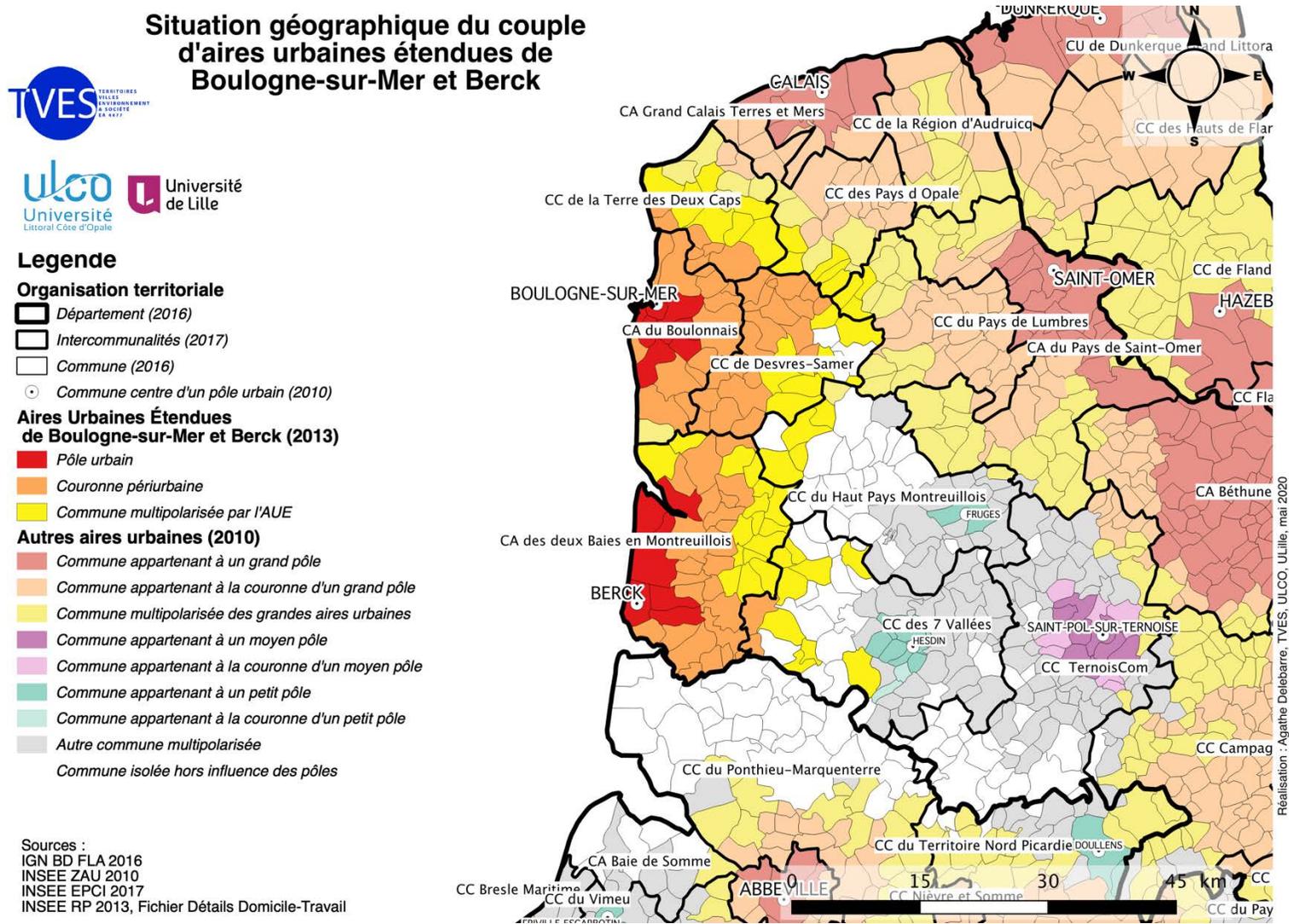
⁶⁵ **Note** : Lamballe Terre et Mer est devenue Communauté d'Agglomération en 2019 (Préfet des Côtes d'Armor, 2018)

Tableau 5 : Répartition des intercommunalités en 2017 et population en 2016 des terrains étudiés (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : INSEE, EPCI 2017 ; INSEE, RP2013 ; INSEE, ZAU 2010)

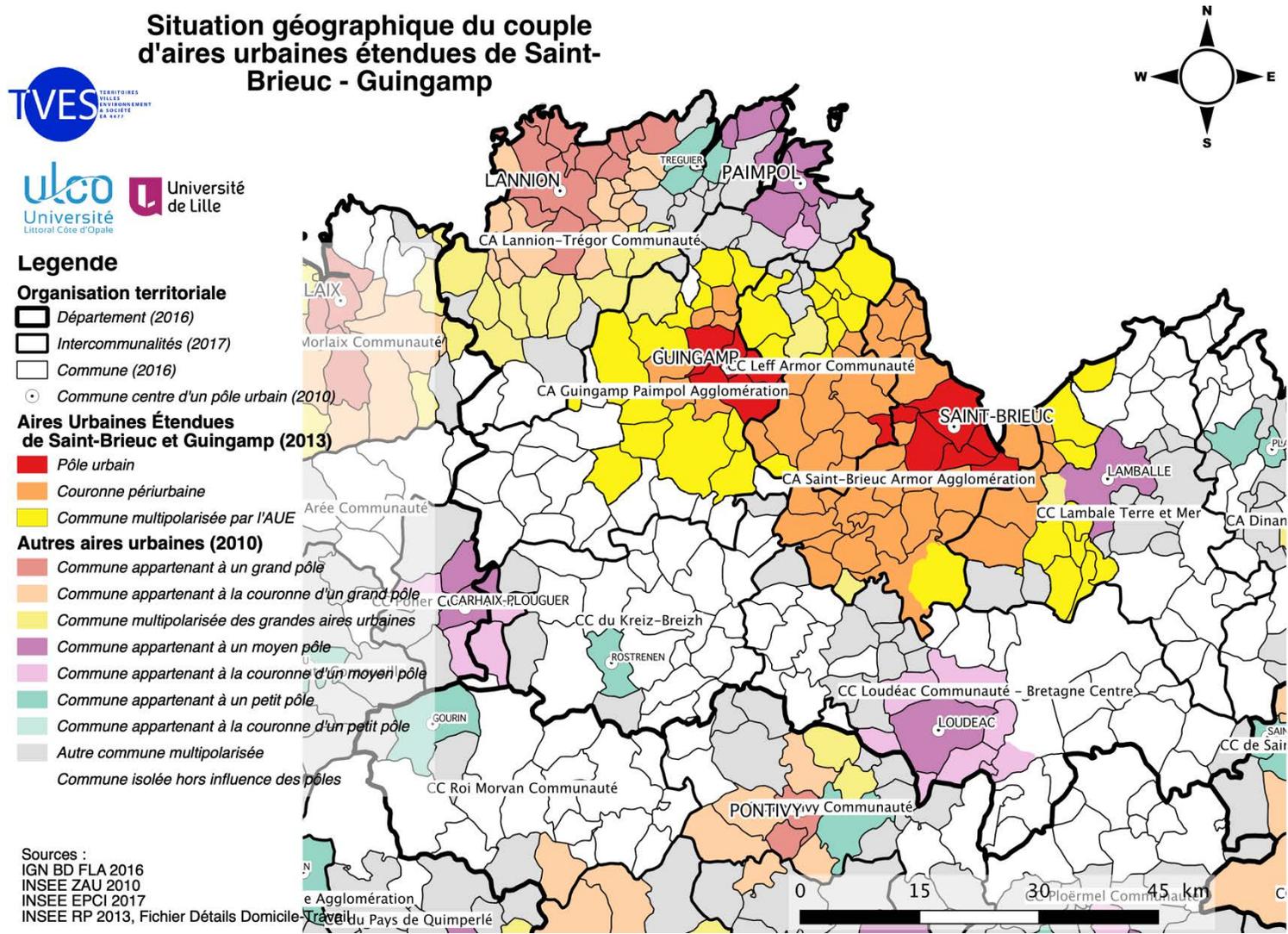
Région	Aire Urbaine Étendu (AUE)	Intercommunalités composant l'AUE	Statut de l'EPCI	Pôle grand, moyen ou petit	Retenu dans l'étude	Population en 2016 (en habitant·e·s)	Population totale de l'AUE étudiée (en habitant·e·s)
Bretagne	Saint-Brieuc	Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA)	CA - AOM	Grand pôle : Saint-Brieuc	Oui	151517	182775
		Leff Armor Communauté (LAC)	CC – compétence transports facultative	Non	Oui	31258	
		En partie : Lamballe Terre et Mer	CC - AOM	Moyen pôle : Lamballe	Non	67297	
	Guingamp	Guingamp Paimpol Agglomération, de l'Armor à l'Argoat (GP3A)	CA -AOM	Grand pôle : Guingamp Moyen pôle : Paimpol	Oui	73703	73703

Région	Aire Urbaine Étendu (AUE)	Intercommunalités composant l'AUE	Statut de l'EPCI	Pôle grand, moyen ou petit	Retenu dans l'étude	Population en 2016 (en habitant·e·s)	Population totale de l'AUE étudiée (en habitant·e·s)
Hauts-de-France	Boulogne-sur-Mer	Communauté d'Agglomération du Boulonnais (CAB)	CA - AOM	Grand pôle : Boulogne-sur-Mer	Oui	114762	159748
		Communauté de communes de Desvres-Samer (CCDS)	CC	Non	Oui	22852	
		En partie : Communauté de communes de la Terre des 2 Caps (CCT2C)	CC	Non	Oui	22134	
	Berck	Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois (CA2BM)	CA - AOM	Grand pôle : Berck	Oui	66584	66584

Carte 6 : Situation géographique du couple des aires urbaines étendues de Boulogne-sur-Mer et Berck (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, BD FLA 2006 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE RP 2013 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail ; INSEE, ZAU 2010)



Carte 7 : Situation géographique du couple des aires urbaines étendues de Saint-Brieuc et Guingamp (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources IGN, BD FLA 2006 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE RP 2013 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail ; INSEE, ZAU 2010)



L'orographie est assez marquée dans tous nos terrains à l'exception de la côte de Berck qui est constituée de la plaine maritime des Bas-Champs (Cf. Figure 2). Le reste des espaces étudiés sont marqués par des plateaux ou des collines d'environ 50 à 200m d'altitude (Cf. Figures 2 et 3) avec dans les Côtes d'Armor des vallées très encaissées, ce qui nous le verrons impacte l'utilisation des modes actifs.

Pour ce qui est de la morphologie urbaine, les espaces périurbains de nos terrains du Pas-de-Calais se distinguent plus nettement des terrains costarmoricains par des formes urbaines de villages rues ou bourgs, là où le périurbain et le rural briochin et guingampais va être caractérisé par une morphologie plus diffuse de hameaux (Cf. Cartes 8 et 9). Par ailleurs, le découpage communal est resté plus fin avec des communes de plus petite taille dans le Pas-de-Calais que dans les Côtes d'Armor, ce qui va induire une différence d'appréciation dans la population communale entre ces deux départements ; une commune du périurbain guingampais pouvant correspondre spatialement et démographiquement à plusieurs communes périurbaines du montreuillois⁶⁶. Ces espaces périurbains s'articulent sur un pôle urbain principal, Boulogne-sur-Mer et Saint-Brieuc pour les deux plus grandes AUE, ou plusieurs avec Guingamp et Paimpol pour l'AUE de Guingamp, ou Berck, Étapes et Montreuil pour l'AUE de Berck (Cf. Cartes 8 et 9). Ces espaces périurbains s'articulent également sur un réseau de pôles secondaires un peu plus importants dans les terrains briochins et Guingampais que dans les terrains boulonnais et montreuillois⁶⁷ (Cf. Cartes 8 et 9).

⁶⁶ **Note** : L'aire urbaine de Berck correspond au territoire du Montreuillois, puisque bien que démographiquement plus petit, Montreuil représente un pôle administratif important de l'arrondissement.

⁶⁷ **Note** : Pôles secondaires du périurbain et rural :

- Saint-Brieuc (d'ouest en est) : Plouha, Lanvollon, Châtaudren (Leff Armor Communauté (LAC)) ; Quintin, Étables-sur-Mer, Binic, Pordic, Plaintel, Plédran, Plouëc-l'Hermitage, Hillion (Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA))
- Guingamp (d'ouest en est) : Callac, Belle-Isle-en-Terre, Bourbriac, Pontrieux (Guingamp Paimpol Agglomération, de l'Armor à l'Argoat (GP3A)).
- Boulogne-sur-Mer (d'ouest en est) : Marquise, Rinxent (CC Terre des 2 Caps (CCT2C)) ; Wimereux, Neuf-Châtel-Hardelot (CA du Boulonnais (CAB)) ; Samer, Desvres (CC de Desvres-Samer (CCDS)).
- Berck : Montreuil (Communauté d'Agglomération des Deux Baies en Montreuillois (CA2BM))

Figure 2 : Relief en Bretagne. Extrait de l'Atlas annexe au rapport d'évaluation environnementale du schéma régional de raccordement du réseau de transport d'électricité aux énergies renouvelables (S3REnR) de la Région Bretagne (Source : DREAL Bretagne, 2014)

Carte 10 : Relief en Bretagne

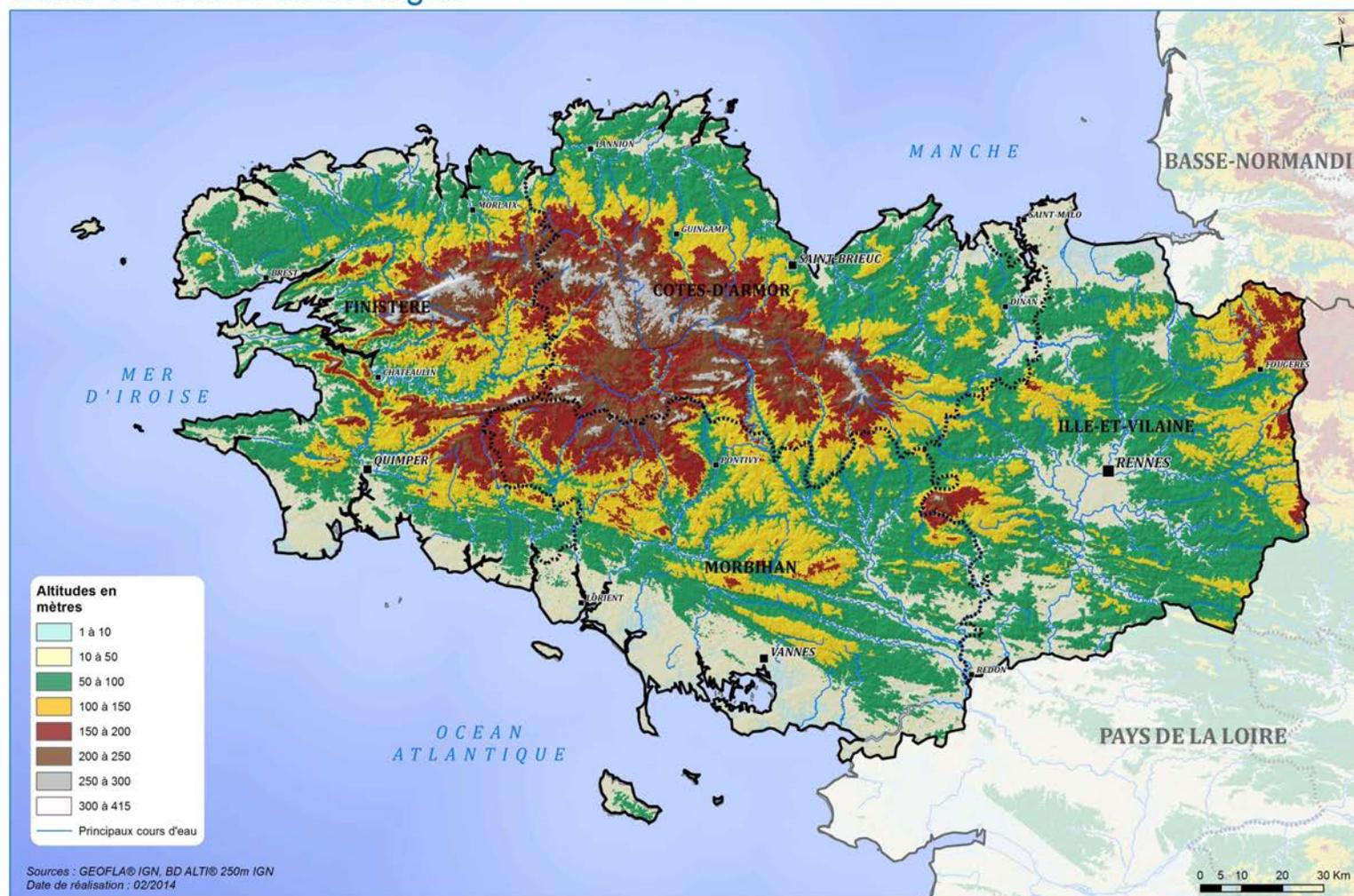
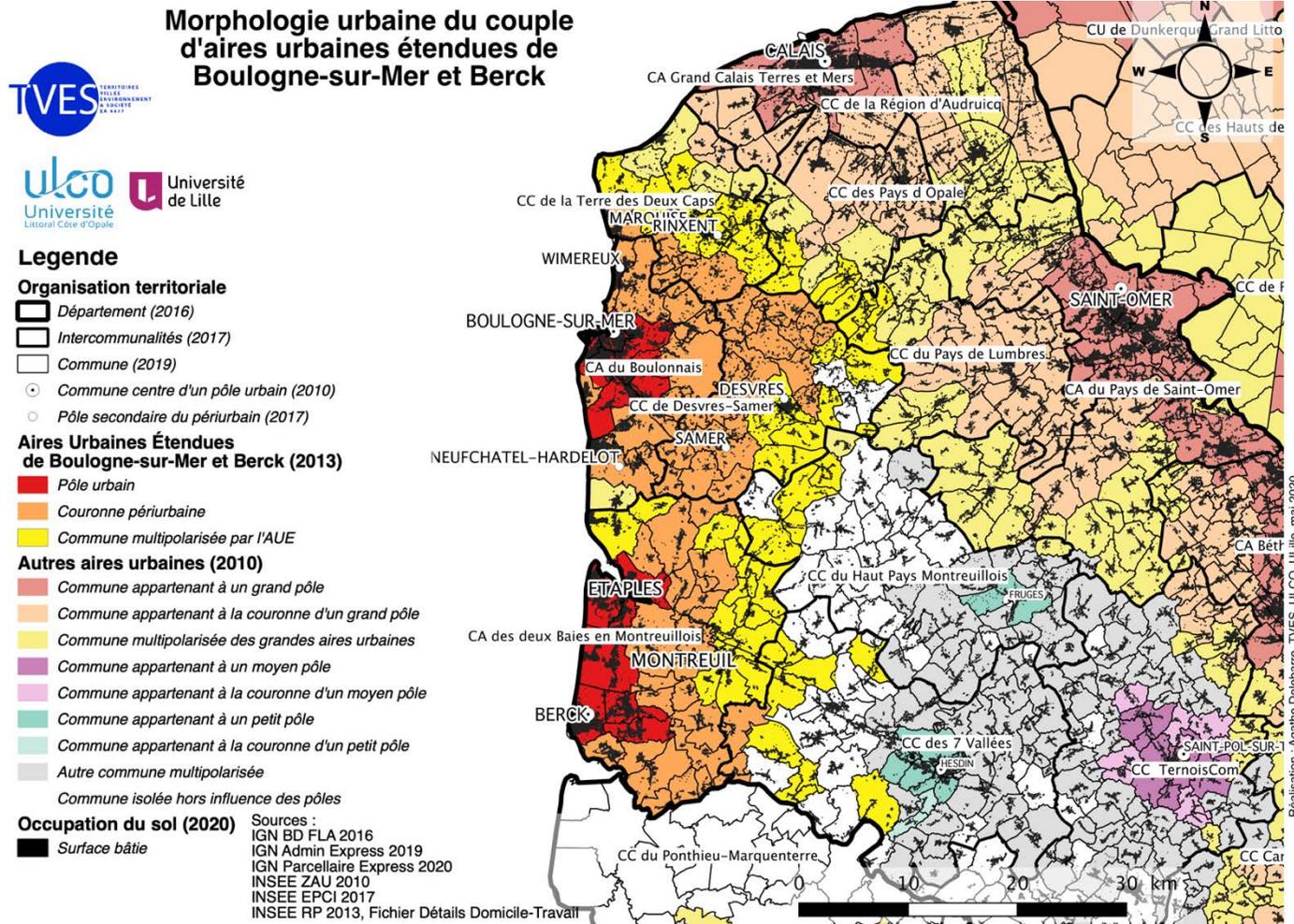


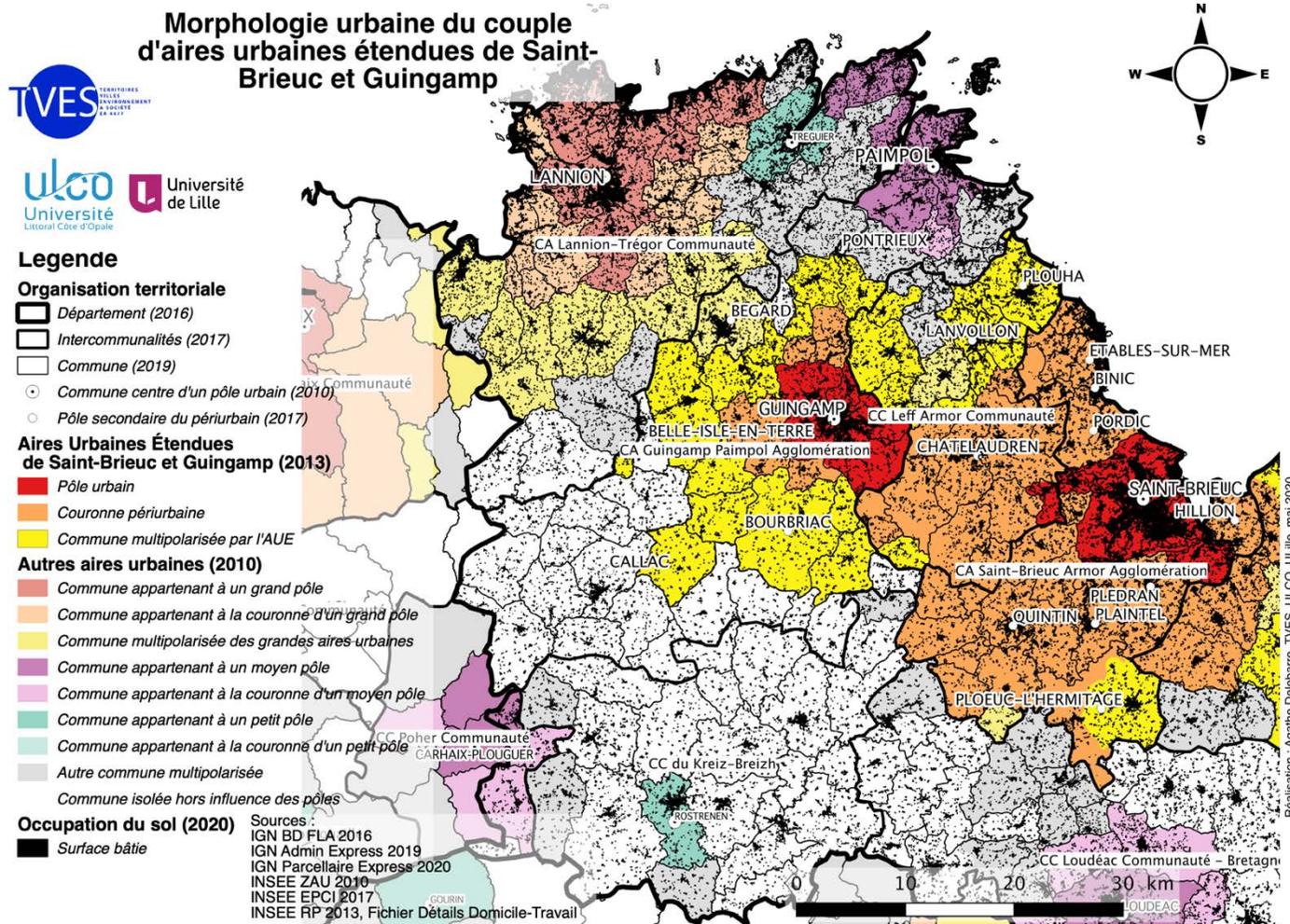
Figure 3 : Relief dans les Hauts-de-France. (Source : Région Nord-Pas-de-Calais-Picardie, 2015)



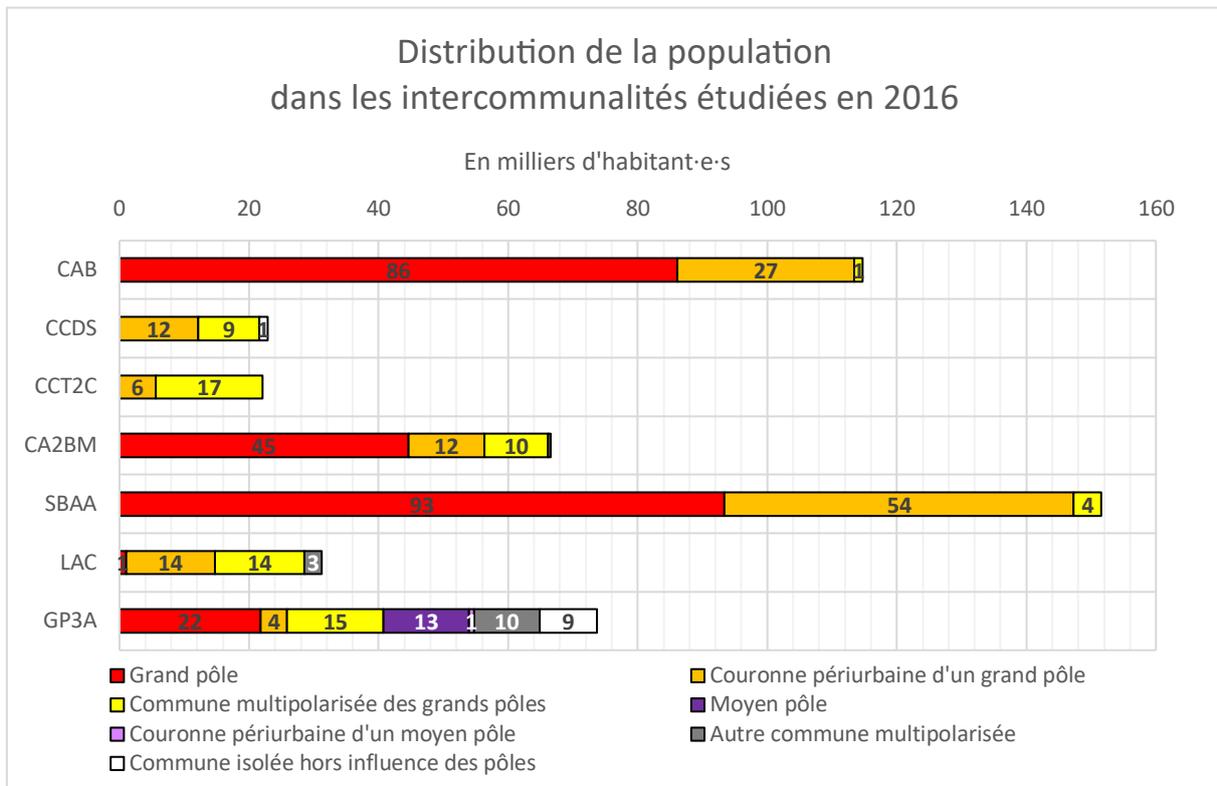
Carte 8 : Morphologie urbaine et pôles principaux et secondaires des aires urbaines étendues de Saint-Brieuc et Guingamp (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, Admin Express 2019 ; IGN, BD FLA 2006 ; IGN, Parcellaire Express 2020 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE RP 2013 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail; INSEE, ZAU 2010)



Carte 9 : Morphologie urbaine et pôles principaux et secondaires des aires urbaines étendues de Saint-Brieuc et Guingamp (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, Admin Express 2019 ; IGN, BD FLA 2006 ; IGN, Parcellaire Express 2020 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE RP 2013 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail; INSEE, ZAU 2010)



Graphique 9 : Distribution de la population dans les intercommunalités étudiées en 2016 (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : INSEE, RP 2016 ; INSEE, ZAU2010)



Du point de vue démographique, bien que les pôles grands et moyens représentent la majorité de la population des intercommunalités étudiées, 41% de la population vit dans l'espace périurbain voire le rural, soit plus que la moyenne nationale (25%) et régionale (Hauts-de-France : 28% ; Bretagne : 36%) (INSEE, RP2016). Toutes les Communautés de communes étudiées, à savoir la Communauté de Communes de Desvres-Samer (CCDS), la Communauté de communes de la Terre des 2 Caps (CCT2C) et Leff Armor Communauté (LAC) sont uniquement périurbaines et Guingamp Paimpol Agglomération (GP3A) se distingue des autres Communautés d'agglomération étudiées par la présence d'un grand pôle et d'un pôle moyen dans son territoire, ainsi que d'une zone rurale hors influence des pôles au sud (Cf. graphique 9 et Cartes 10 et 11).

La périurbanisation se poursuit dans tous les terrains d'études, notamment dans les couronnes périurbaines au détriment des grands pôles et du moyen pôle de Paimpol⁶⁸, avec entre 2011 et 2016 une croissance démographique de 0,4-0,5%/an dans les couronnes périurbaines de Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA), de GP3A et de la Communauté d'Agglomération des Deux Baies en Montreuillois (CA2BM) (INSEE, RP 2011-2016) (Cf. Cartes 10 et 11). Toutefois, cette évolution démographique n'est pas homogène, des Communautés de communes profitant largement de la concurrence territoriale avec les Communautés d'agglomération voisines, avec une croissance de 0,8%/an dans la couronne périurbaine de LAC située entre Guingamp, Paimpol et Saint-Brieuc, voire de 1,3%/an pour la CCDS qui capte la croissance démographique du boulonnais au détriment de la Communauté d'agglomération du Boulonnais (CAB) avec -0,6%/an pour sa couronne périurbaine et -0,5%/an pour son grand pôle (INSEE, RP 2011-2016). D'autres territoires restent relativement stables, comme la CCT2C située entre Boulogne-sur-Mer et Calais, et plus globalement les espaces multipolarisés, avec des TVAM de la population entre -0,2 et 0,2%/an (INSEE, RP 2011-2016). Enfin, le sud de GP3A, rural se distingue également par une décroissance démographique marquée.

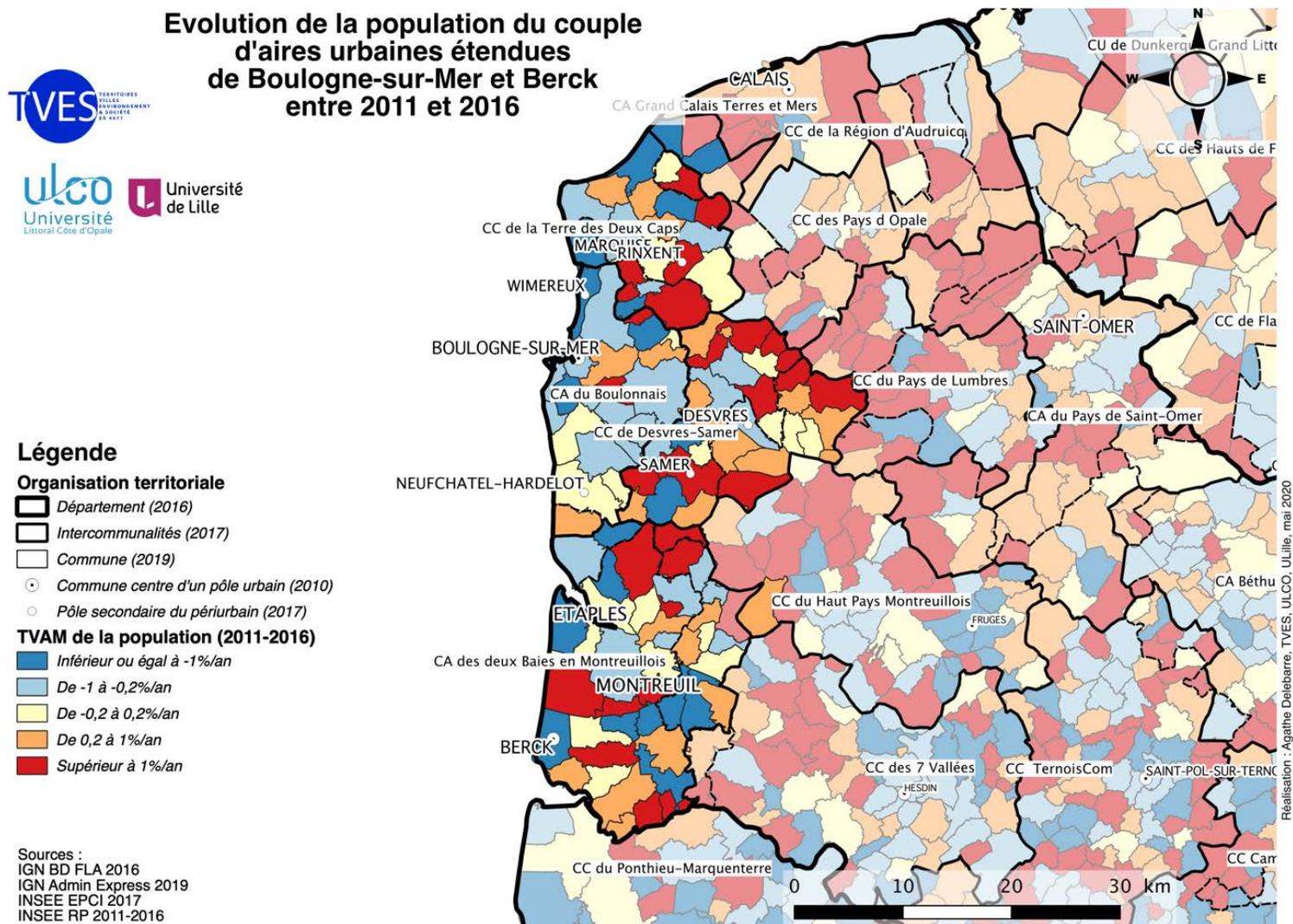
Si dans tous les terrains étudiés, le vieillissement de la population concerne toujours les communes balnéaires⁶⁹, le vieillissement dans l'arrière-pays est beaucoup plus marqué et homogène dans nos terrains costarmoricains, notamment guingampais et son sud rural, que dans les terrains du Pas-de-Calais même si le vieillissement est visible dans ses zones multipolarisées et rurales (Cf. Cartes 12 et 13).

⁶⁸**Note :** Les grands pôles de Saint-Brieuc, Guingamp et Berck sont stables (entre -0,2 et 0,2%/an entre 2011 et 2016), celui de Boulogne-sur-Mer est décroissant (-0,5%/an), tout comme le Pôle moyen de Paimpol (-0,6%/an) (INSEE, RP 2011-2016)

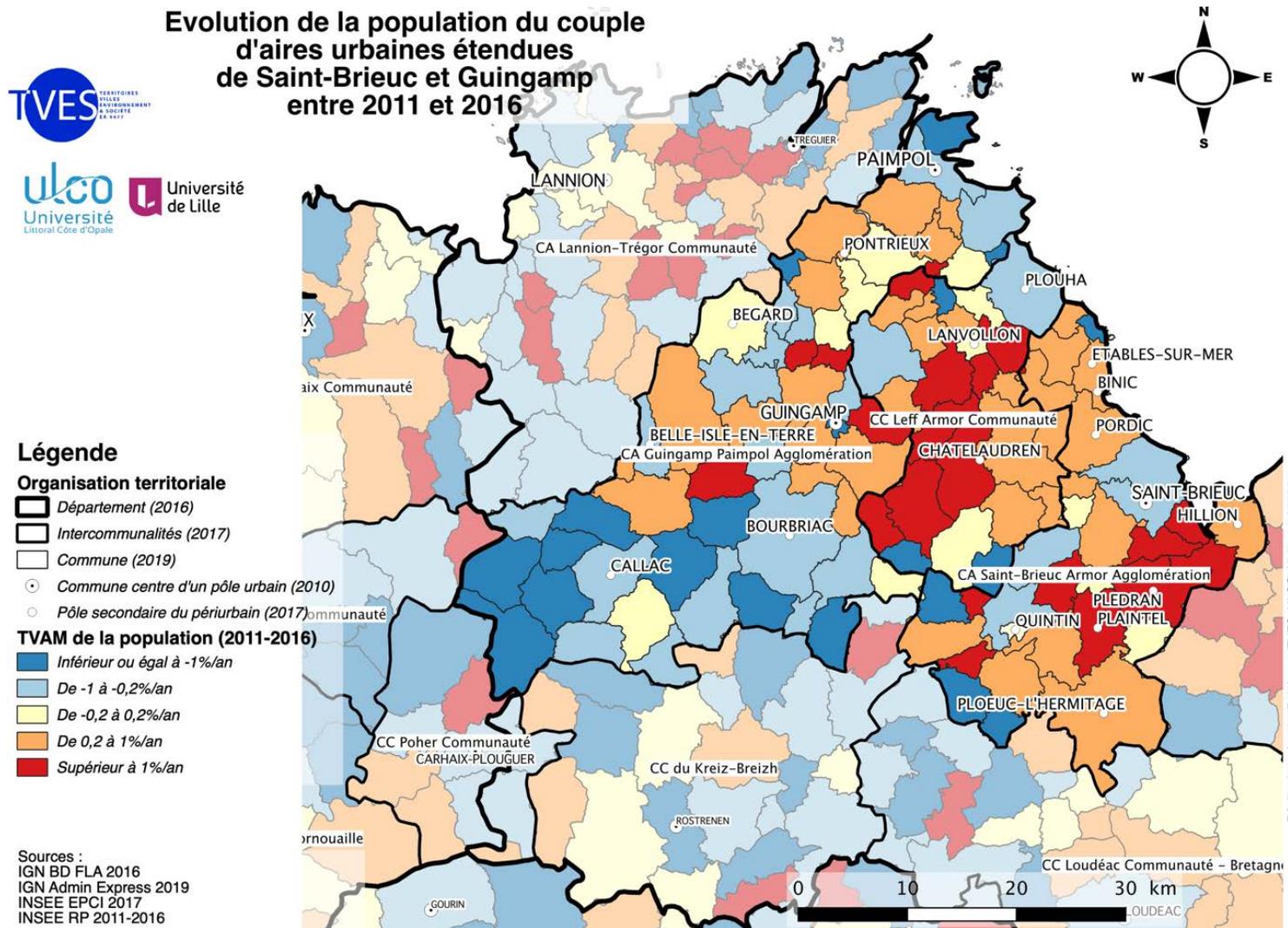
⁶⁹ **Notes :**

- Dans les Pas-de-Calais, du Nord au sud : Wissant et Tardinghen dans la CCT2C ; Wimereux et Neufchâtel-Hardelot dans la CAB, Camiers, Le Touquet, Cucq et Berck dans la CA2BM
- Dans les Côtes d'Armor, d'ouest en est : Ploubazlanec, Paimpol et Plouézec dans GP3A ; Plouha dans LAC ; Tréveneuc, Saint-Quay-Portrieux et Binic-Étables-sur-Mer dans SBAA

Carte 10 : Évolution de la population dans les terrains d'études de Boulogne-sur-Mer et Berck entre 2011 et 2016 (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, Admin Express 2019 ; IGN, BD FLA 2006 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE RP 2011-2016)



Carte 11 : Évolution de la population dans les terrains d'études de Saint-Brieuc et Guingamp entre 2011 et 2016 (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, Admin Express 2019 ; IGN, BD FLA 2006 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE RP 2011-2016)



Carte 12 : Indice de vieillesse dans les terrains d'études de Boulogne-sur-Mer et Berck en 2016 (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, Admin Express 2019 ; IGN, BD FLA 2006 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE RP 2016)

Indice de vieillesse du couple d'aires urbaines étendues de Boulogne-sur-Mer et Berck en 2016



Légende

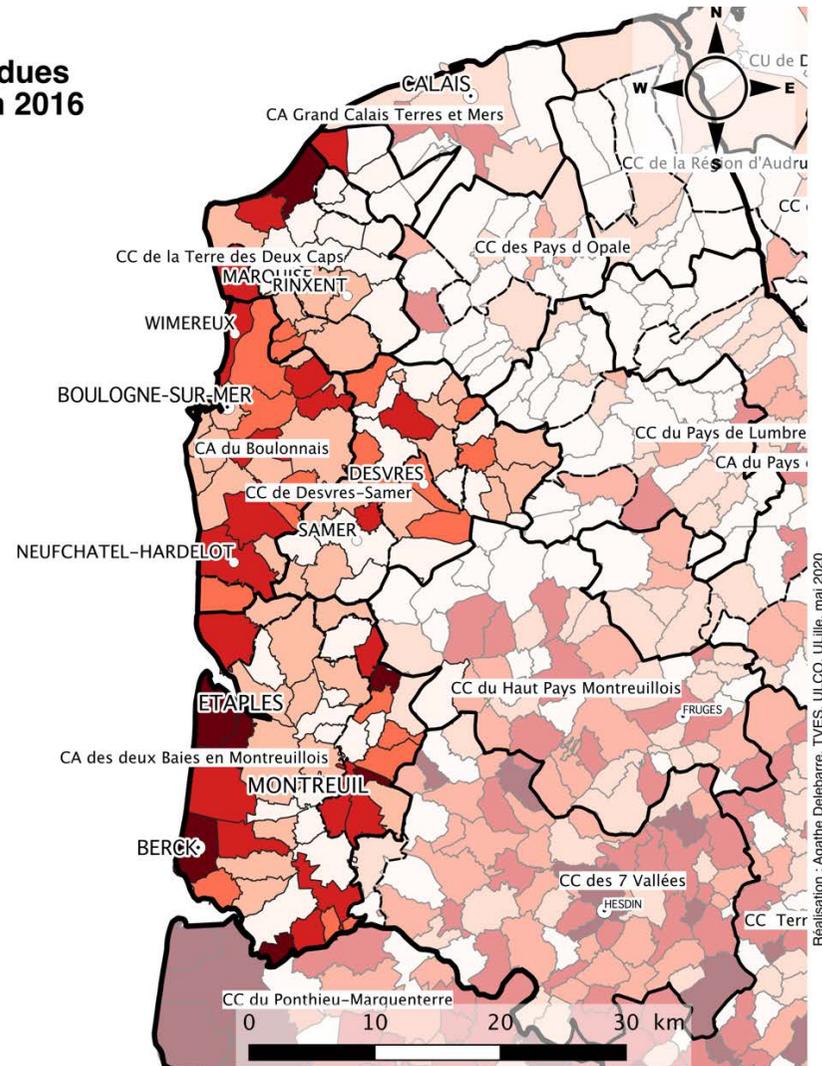
Organisation territoriale

- Département (2016)
- Intercommunalités (2017)
- Commune (2019)
- Commune centre d'un pôle urbain (2010)
- Pôle secondaire du périurbain (2017)

Indice de vieillesse (2016) (moins de 18ans/65 ans et plus*100)

- 0 - 60
- 60 - 80
- 80 - 100
- 100 - 150
- 150 - 3700

Sources :
IGN BD FLA 2016
IGN Admin Express 2019
INSEE EPCI 2017
INSEE RP 2016



Réalisation : Agathe Delebarre, TVES, ULCO, Lille, mai 2020

Carte 13 : Indice de vieillesse dans les terrains d'études de Saint-Brieuc et Guingamp en 2016 (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : : IGN, Admin Express 2019 ; IGN, BD FLA 2006 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE RP 2016)

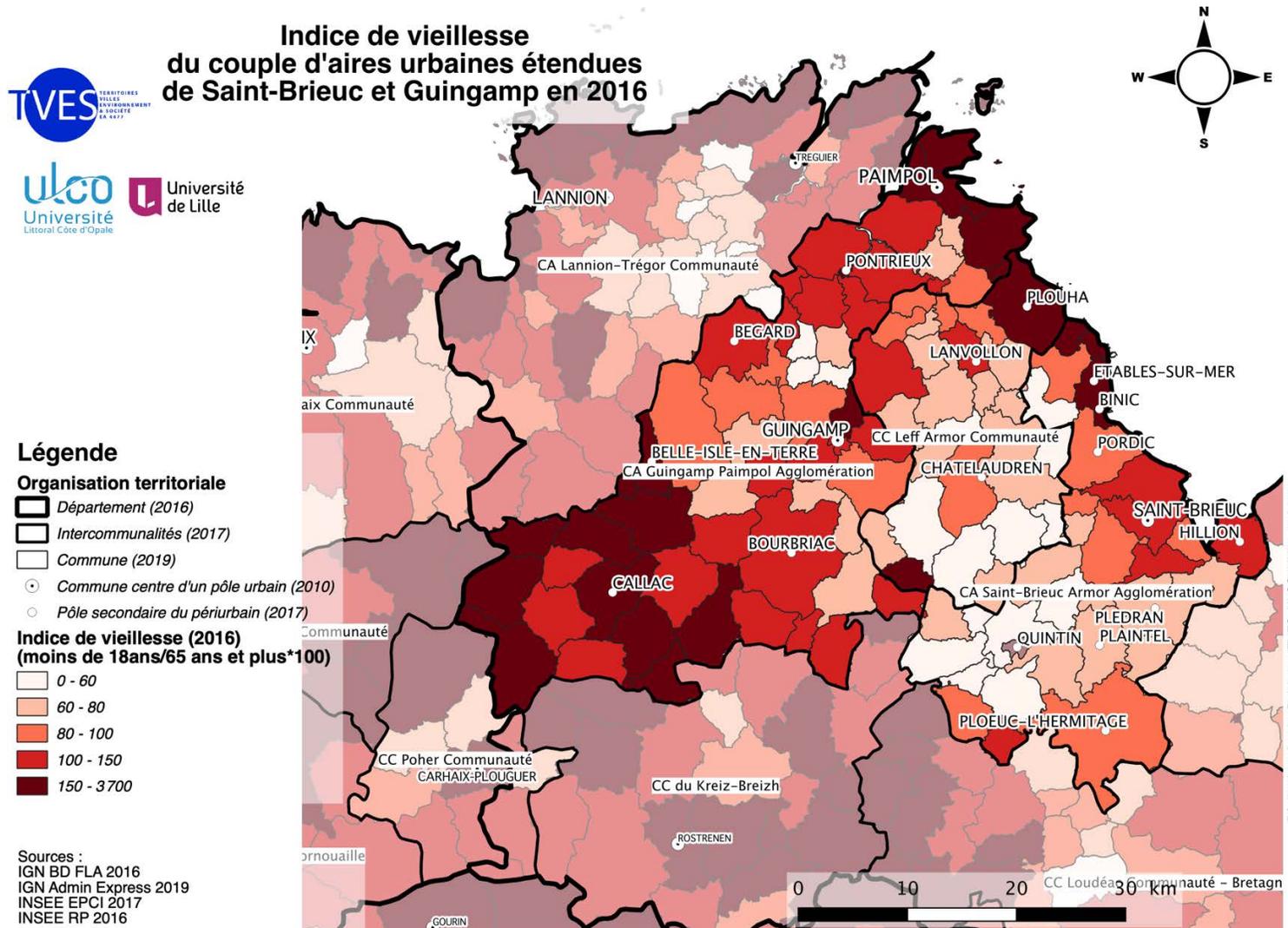


Tableau 6 : Effectifs et parts des ménages non-motorisés et mono-motorisés dans les intercommunalités étudiées (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : INSEE, EPCI 2017 ; INSEE, RP 2016 ; INSEE, ZAU 2010)

Intercommunalité et détails du zonage en aires urbaines	Données sur les ménages issues du RP 2016					
	Effectif des ménages sans voiture	Part des ménages sans voiture	Part des ménages avec une voiture	Effectif des ménages avec une voiture	Effectif total des ménages	Revenu médian des ménages par UC
CA du Boulonnais	12666	25%	24693	49%	50702	20800 €
Grand pôle	11298	29%	19228	50%	38703	19308 €
Couronne périurbaine d'un grand pôle	1332	12%	5220	45%	11474	21949 €
Commune multipolarisée des grands pôles	36	Non-significatif	245	47%	526	17786 €
CC de Desvres-Samer	1060	12%	3608	41%	8706	20383€
Couronne périurbaine d'un grand pôle	406	9%	1763	39%	4536	21094 €
Commune multipolarisée des grands pôles	624	17%	1673	45%	3691	19213 €
Commune isolée hors influence des pôles	31	Non-significatif	172	36%	479	18761 €
CC de la Terre des Deux Caps	925	11%	3738	43%	8698	21307 €
Couronne périurbaine d'un grand pôle	163	7%	959	42%	2266	22100 €
Commune multipolarisée des grands pôles	762	12%	2779	43%	6432	20712 €
CA des Deux Baies en Montreuillois	4542	15%	14880	50%	29770	20917 €
Grand pôle	3848	18%	10991	53%	20858	20663 €
Couronne périurbaine d'un grand pôle	249	5%	1718	38%	4566	21172 €
Commune multipolarisée des grands pôles	430	10%	2140	51%	4201	20694 €
Autre commune multipolarisée	15	Non-significatif	30	Non-significatif	145	20177 €
CA Saint-Brieuc Armor Agglomération	9583	14%	34275	49%	70347	20617 €
Grand pôle	7410	17%	22870	51%	44657	20912 €
Couronne périurbaine d'un grand pôle	2033	8%	10580	44%	23920	20678 €
Commune multipolarisée des grands pôles	140	8%	825	47%	1770	18889 €
CC Leff Armor Communauté	828	6%	6015	45%	13348	19736 €
Grand pôle	5	Non-significatif	149	36%	412	20525 €
Couronne périurbaine d'un grand pôle	301	5%	2402	43%	5632	20063 €
Commune multipolarisée des grands pôles	441	7%	2937	48%	6146	19753 €
Autre commune multipolarisée	81	Non-significatif	526	45%	1158	19032 €
CA Guingamp-Paimpol Agglomération de l'Armor à l'Argoat	4198	12%	16834	48%	34799	18616 €
Grand pôle	1637	16%	5255	51%	10357	19988 €
Couronne périurbaine d'un grand pôle	55	Non-significatif	646	39%	1658	19112 €
Commune multipolarisée des grands pôles	699	11%	2788	43%	6558	18713 €
Moyen pôle	952	14%	3340	50%	6676	20907 €
Couronne périurbaine d'un moyen pôle	5	Non-significatif	164	49%	339	19397 €
Autre commune multipolarisée	449	9%	2386	49%	4881	18909 €
Commune isolée hors influence des pôles	400	9%	2255	52%	4331	17136 €

Les ménages non-motorisés sont majoritairement présents dans les grands et moyens pôles de nos terrains, avec un taux 14 à 29% des ménages de ces pôles en 2016 (moyenne en France Métropolitaine étant de 25%) (INSEE, RP 2016). Si l'espace périurbain est logiquement plus motorisé de par l'automobilité comme l'un des moteurs de sa genèse, les ménages non-motorisés n'en sont pas pour autant absents avec entre 5 et 17% des ménages de l'espace périurbain dans les intercommunalités étudiées (moyenne en France Métropolitaine de 7% pour les couronnes grands pôles, 9% pour les espaces multipolarisés des grands pôles voire même 11% dans les zones rurales hors influence des pôles), soit entre 700 et 2200 ménages par intercommunalité étudiée (INSEE, RP 2016) (Cf. Tableau 6). Toutefois, les non-motorisés de l'espace périurbain et rural sont plus présents dans les pôles secondaires⁷⁰ (Cf. Cartes 14 et 15), où les populations sont plus âgées avec plus de petits ménages sans enfant dans de petits logements, que dans les villages du périurbain où les maisons et les ménages avec enfants sont plus présents (INSEE, RP 2016). Les communes côtières, pôles secondaires ou non, peuvent représenter également 60% (SBAA) voire 75% (CAB) des ménages non-motorisés de l'espace périurbain et rural d'une intercommunalité, ce qui les singularise des autres territoires (INSEE, RP 2016). Le boulonnais se distingue également légèrement des autres terrains par une part de ménages non-motorisés plus importante que dans les autres terrains, que cela soit dans le pôle ou dans l'espace périurbain (Cf. Tableau 6).

Nous ne sommes pas en mesure d'évaluer les ménages mal-motorisés, ce champ n'étant ni abordé dans les recensements de la population, ni dans les enquêtes ménages déplacements lorsqu'elles existent. En l'absence de données sur la motorisation des ménages (nombre de voitures, âge de celles-ci), sur leurs ressources, leurs charges énergétiques, le nombre de personne par ménage, etc., il ne nous est pas possible d'évaluer le taux d'effort des ménages pour leur mobilité ni d'estimer si leur reste à charge leur permet de conserver leur mobilité. Néanmoins, on peut supposer qu'on retrouvera une partie de ces ménages mal-motorisés dans les ménages mono-motorisés, représentant 38 à 51% des ménages de l'espace périurbain de nos terrains (moyenne en France Métropolitaine 40% dans les couronnes des grands pôles et 43 dans l'espace multipolarisés des grands pôles).

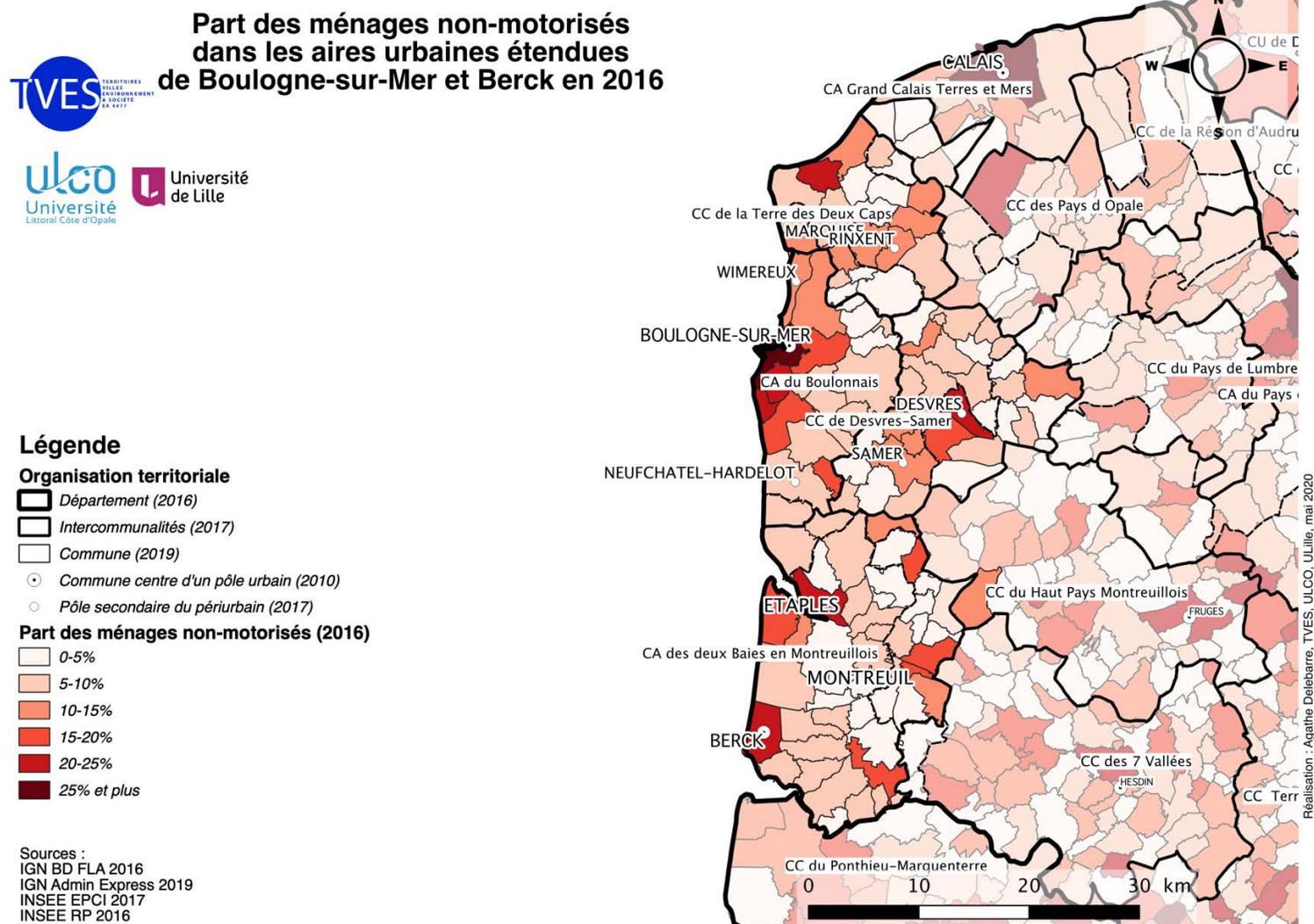
⁷⁰ **Note :** Entre 29% (CA2BM) et 70% (SBAA) des ménages non-motorisés de l'espace périurbain et rural vivent dans un pôle secondaire dans les intercommunalités étudiées. Ce chiffre est plus élevé lorsque ces pôles secondaires sont également des stations balnéaires. (INSEE, RP 2016)

Cette question est d'autant plus prégnante que si les couronnes périurbaines ont un revenu médian des ménages supérieur ou égal à celui de leur grand pôle (19k-22k€/an ; 22k€/an pour les couronnes des grands pôles en France Métropolitaine), les espaces multipolarisés des grands pôles ou autres multipolarisés ont un revenu médian par ménage plus faible que les pôles et leur couronne (18k-21k€ ; 21k€/an dans les espaces multipolarisés en France Métropolitaine) (INSEE, RP2016) (Cf. Tableau 6). La situation des ménages est encore plus précaire dans les zones rurales hors influence des pôles comme au sud de GP3A, avec un revenu médian de 17k€/an (19k€/an pour les communes hors influence des pôles en France Métropolitaine) (INSEE, RP 2016) (Cf. Tableau 6).

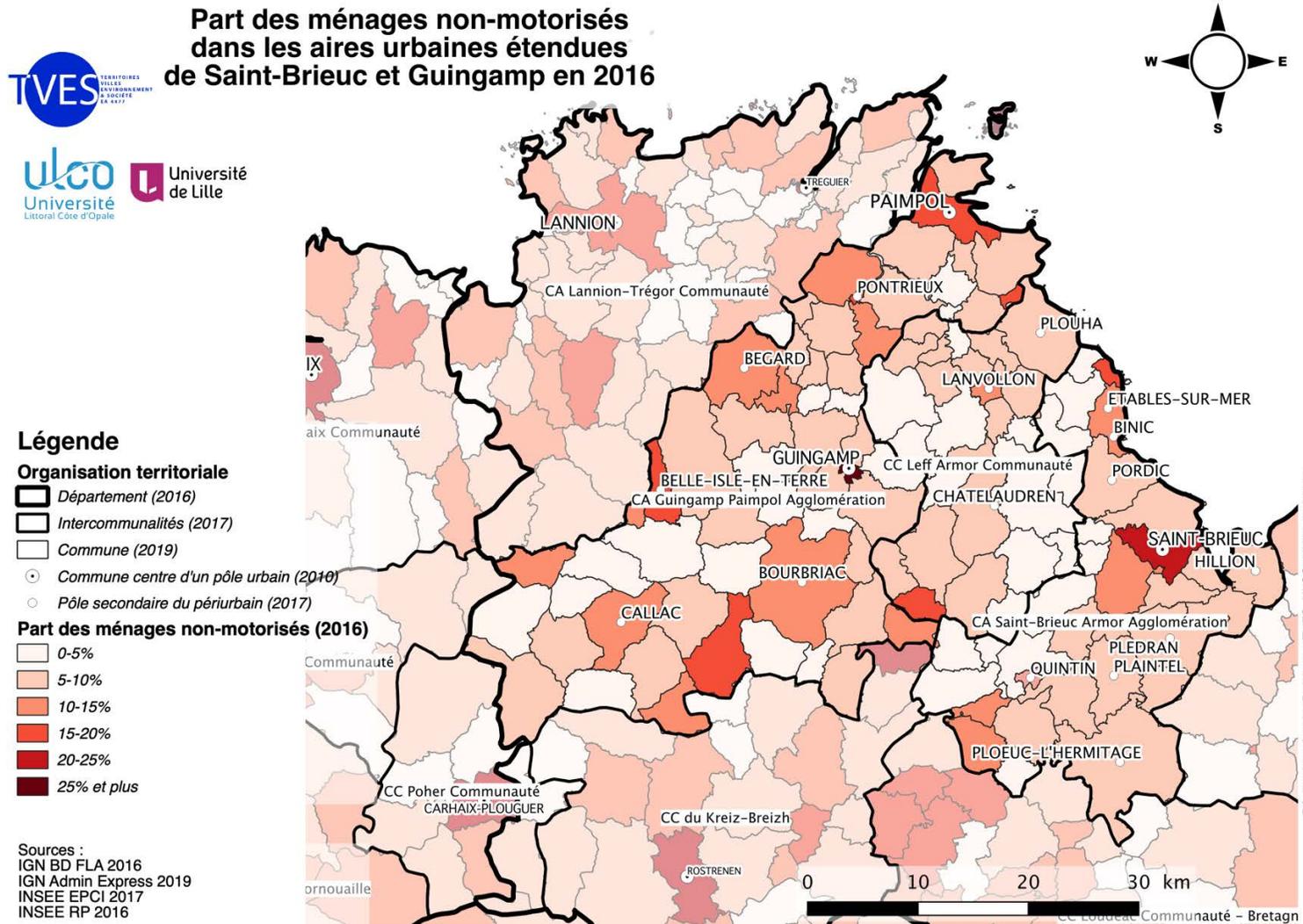
Ainsi, nous avons à l'échelle nationale comme à l'échelle de nos terrains d'études, des espaces multipolarisés et ruraux où le revenu médian par ménage est moins élevé que dans les couronnes et les pôles, avec une plus forte proportion de ménages non-motorisés ou mono-motorisés, même si le vieillissement de la population peut en partie expliquer cela. Dans l'optique de l'équité territoriale envers ces ménages, l'extension du périmètre d'étude au-delà de la seule aire urbaine mais de l'intercommunalité est d'autant plus pertinente.

Si une part non-négligeable de la population est non-motorisée ou mal-motorisée, quelles alternatives existent pour que ces populations ne se trouvent pas en situation de vulnérabilité ?

Carte 14 : Part des ménages non-motorisés dans les terrains étudiés de Boulogne-sur-Mer et Berck en 2016 (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, Admin Express 2019 ; INSEE, EPCI 2017 ; IGN, BD FLA 2006 ; INSEE RP 2016)



Carte 15 : Part des ménages non-motorisés dans les terrains étudiés de Saint-Brieuc et Guingamp en 2016 (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : IGN, Admin Express 2019 ; INSEE, EPCI 2017 ; IGN, BD FLA 2006 ; INSEE RP 2016)



Les territoires des villes moyennes étudiés ne sont pas concernés par l'obligation de définir un Plan de Déplacements Urbains (PDU) qui ne concernent que les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) ayant une unité urbaine de plus de 100000 habitant·e·s (C. Transp., 2015b, Art. L1214-3 ; C. Env., 2016, Art. R221-2). Néanmoins, la Communauté d'Agglomération du Boulonnais (CAB) et Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA, appelée jusqu'en 2017, Saint Brieuc Agglomération Baie d'Armor (SBABA)) ont mis en place un PDU volontaire en 2016 en l'intégrant au Plan Local d'Urbanisme Intercommunal le 6 avril 2017 pour la CAB, et un PDU volontaire approuvé en 2006 à SBABA sur l'ancien Périmètre de Transports Urbains (PTU) et en cours de renouvellement pour SBAA sur son nouveau ressort territorial⁷¹. Les autres intercommunalités étudiées, Communautés de communes ou nouvelles Communautés d'Agglomération, n'ont à ce jour aucun PDU ou Plan Global de Déplacements, même si nous le verrons plus loin, certaines évolutions sont en cours.

Il est intéressant de noter que le législateur n'a jusque-là, pas encore pris la mesure de l'importance des mobilités périurbaines en conditionnant l'obligation de PDU à la taille du pôle urbain et non de l'aire urbaine. Cet héritage réglementaire conserve donc une vision très « urbaine » de la question des mobilités qui ne concerne pas uniquement sa planification.

⁷¹ **Note** : Projet de PDU de SBAA arrêté le 20 septembre 2018. Non approuvé à ce jour (SBAA, 2020)

Bien qu'elles n'aient pas obligation de création d'un PDU, les AOM restent compétentes en matière de mobilités urbaines et périurbaines dans le périmètre de leur ressort territorial, c'est-à-dire dans nos terrains d'études, dans les limites des Communautés d'agglomération (C. Transp., 2015a, Art. L1231-1). Elles peuvent donc organiser un transport public régulier, à la demande, développer l'autopartage (C. Transp., 2015c, Art. L1231-14), le covoiturage (C. Transp., 2015d, Art. L1231-15) ou les modes actifs dont le vélo (C. Transp., 2015e, Art. L1231-16). En revanche, en dehors de leur ressort territorial et en l'absence d'AOM (Communautés de communes), les territoires intercommunaux ne sont alors desservis que par le Train Express Régionaux (TER) sous compétence régionale et le Transport Scolaire et Interurbain (TSI), relevant de la compétence départementale jusqu'en 2017, puis régionale⁷² (C. Transp., 2015f, Art. L3111-1 ; C. Transp., 2015g, Art. L3111-5 ; C. Transp., 2015h, Art. L3111-7 ; C. Transp., 2015i, Art. L3111-8).

L'analyse plus fine de l'offre de transports en commun réguliers ou à la demande souligne des différences entre des AOM importantes et anciennes que sont la CAB et SBAA, qui disposent d'une offre urbaine assez importante avec un bon cadencement mais une offre périurbaine plus restreinte en lignes régulières et complétées par du TAD, et les nouvelles AOM, la CA2BM et GP3A, ainsi que les Communautés de Communes de CCDS, CCT2C et LAC, avec une offre restreinte aux TSI régionaux, parfois complétée par des offres TAD comme à LAC (Cf. tableau 7).

⁷² **Note :** A l'exception du transports scolaires d'élèves en situation de handicap ne pouvant emprunter le réseau régulier qui est toujours sous la compétence départementale (C. Édu., 2016, R.213-16)

Tableau 7 : Offres de transports en commun réguliers ou à la demande non exclusivement scolaires dans les AOM au 1^{er} janvier 2017 (Réalisation : Delebarre, 2020. Sources : BAT, CAB, CAT, GP3A, RATP DEV, Région Bretagne, Région Hauts-de-France, SBAA, STUG, 2016-2017)

Aire urbaine étendue	EPCI	Périmètre de transports géré par l'AOM au 1 ^{er} janvier 2017	Transports en commun réguliers gérés par l'AOM	Transports à la demande (TAD)	Autocars interurbains desservant l'espace périurbain	TER desservant l'espace périurbain
Saint-Brieuc	Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA)	Ancien PTU de Saint-Brieuc Agglomération Baie D'Armor (pôle urbain et première couronne périurbaine)	9 lignes urbaines dont 2 BHNS (Cadencement 10-60 min ; Amplitude horaire 5H30-20H ; 4 lignes de nuit jusqu'à 00H30 en fin de semaine ; 2 lignes dominicales) 9 périurbaines (Calibrées sur les scolaires 2-8 aller/retour du lundi au samedi 6H30-20H ; Pas de lignes dominicales)	Lignes « virtuelles » : TAD en lignes virtuelles ouvert à toutes les usager·e·s couvrant l'ancien PTU de SBABA et complétant les lignes régulières périurbaines (du lundi au samedi 6H30-20H). + TAD porte à porte ouvert à toutes dans les anciennes communautés de communes au sud du périurbain briochin (du lundi au samedi 7-19H)	8 lignes calibrées sur les scolaires (5 aller/retour par jour de 7H à 18H30 ; 2 lignes dominicales)	Pas de desserte périurbaine dans le ressort territorial de SBAA
	Leff Armor Communauté (LAC)	Pas AOM	Aucun	TAD porte à porte social (personnes âgées et non-motorisé·e·s) dans l'ancienne Communauté de Communes de Lanvollon-Plouha (du lundi au samedi, 8H30-19H30 sauf le lundi et samedi 8H30h30-13H, mais restreint à 6 aller/retour par mois par usager·e)	4 lignes calibrées sur les scolaires (5 aller/retour par jour de 7H à 18H30 ; 1 ligne sur réservation)	1 ligne TER (3-5 aller-retour par jour de 7H à 19H30 ; dessertes dominicales vers Saint-Brieuc)
Guingamp	Guingamp Paimpol Agglomération	Ancienne Communauté de Communes de Guingamp Communauté (Pôle urbain)	3 lignes régulières urbaines (calibrées sur les scolaires : 6 aller/retour par jour ; 7H-18H ; lundi-samedi ; Pas de lignes dominicales)	Offre TAD semi-zonale ouvert à toutes les usager·e·s couvrant l'ancienne CC de Guingamp Communauté complétant l'offre régulière (mais restreint au mercredi après-midi, vendredi matin et samedi après-midi). + 4 TAD sociaux porte à porte dans 4 anciennes Communautés de communes	3 lignes régulières calibrées sur les scolaires (2-6 aller-retour/jour de 7H30-18H30 ; pas de lignes dominicales)	3 lignes TER (2-6 aller-retour par jour de 6H30-19H30 ; dessertes dominicales aller/retour)

Aire urbaine étendue	EPCI	Périmètre de transports gérés par l'AOM au 1 ^{er} janvier 2017	Transports en commun réguliers gérés par l'AOM	Transports à la demande (TAD)	Autocars interurbains desservant l'espace périurbain	TER desservant l'espace périurbain
Boulogne-sur-Mer	CA du Boulonnais	Ancien PTU de la CAB (pôle urbain et première couronne périurbaine)	13 lignes urbaines (cadencement 15-120 min ; amplitude horaire 5H-20H ; 1 ligne de nuit jusqu'à minuit fin de semaine ; 6 lignes dominicales). 7 lignes périurbaines (calibrées sur les scolaires 1-7 aller/retour par jour ; 4 lignes dominicales)	Lignes « virtuelles » : 2 lignes virtuelles de TAD urbains et 5 périurbains ouverts à tous les usagers (Du lundi au samedi 8H30-18H fortement variables selon les lignes)	4 lignes calibrées sur les scolaires (4 aller/retour par jour de 6H30-18H30 ; 1 ligne dominicale)	1 ligne de TER (9-21 aller/retour par jour de 6H-21H30 ; dessertes dominicales aller/retour)
Berck	CA des 2 Baies en Montreuillois	Aucun	Aucun	Aucun	3 lignes calibrées sur les scolaires (7-10 aller/retour par jour de 6H30-19H ; 1 ligne dominicale)	2 lignes TER (8 aller/retour de 5H30-19H30 ; 2 retour depuis Etaples)

Le Réseau de Transports Urbains Briochins (TUB) est géré par une Société Publique Locale (SPL) Baie d'Armor Transports (BAT) et il bénéficie en 2017 d'une offre urbaine, c'est-à-dire au sein du pôle urbain, bien maillée avec 9 lignes urbaines dont 2 en Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)⁷³, avec un cadencement et une amplitude horaire assez importante (Cf. Figure 4). Le réseau briochin dispose également de 4 lignes de nuit urbaines les vendredi et samedi soir jusqu'à minuit et demi. Pour ce qui est du réseau TUB périurbain, il était encore en 2017 restreint à son ancien PTU avec 9 lignes régulières⁷⁴ calibrées sur le transport scolaire, et par conséquent sans transport le dimanche. Toutefois, cette offre régulière périurbaine est complétée par une offre de transports à la demande en lignes virtuelles couvrant le PTU appelée jusqu'en 2018 TaxiTUB (Cf. Figure 4) et lancée en 1997 (Télégramme, 1996). Il existe également une offre de Transport à la Demande porte à porte réservée aux personnes en situation de Handicap appelée MobiTUB et couvrant l'ensemble du territoire.

En 2017 dans le reste du ressort territorial de SBAA, les anciennes Communauté de Communes de Quintin Communauté, Centre Armor Puissance 4 et Communauté de Communes de Moncontour disposaient d'un service de TAD porte à porte, Trans'Com⁷⁵ ; l'ancienne Communauté de communes de Sud-Goëlo ne disposait-elle d'aucun service TAD. Toutes ces Communautés de communes nouvellement intégrées à SBAA sont desservies en 2017 par 8 lignes d'autocars interurbains Tibus⁷⁶ (Cf. Figure 5), gérées par Côtes d'Armor Transports (CAT)⁷⁷, calibrées également sur les scolaires mais dont 2 lignes⁷⁸ circulent le dimanche. Par ailleurs, le TER⁷⁹ dessert deux gares dans le pôle urbain briochin mais aucune gare périurbaine au sens de l'INSEE⁸⁰ (Cf. Figure 6)

⁷³ **Note** : Lignes A et B

⁷⁴ **Note** : Lignes 50, 60, 70, 80, 90, 10, 110 et 120

⁷⁵ **Note** : Mis en place en 2006 (SBAA, 2017)

⁷⁶ **Note** : Lignes 1, 2, 4, 5, 6 et 8 (La ligne à 4 est sur réservation)

⁷⁷ **Note** : Filiale de Transdev

⁷⁸ **Note** : Lignes 1 : Saint-Brieuc - Plouha – Paimpol et ligne 5 : Saint-Brieuc – Quintin - Rostrenen

⁷⁹ **Note** : Géré par la Société Nationale de Chemin de Fer (SNCF)

⁸⁰ **Note** : Saint-Brieuc et Yffiniac qui est considérée comme appartenant au pôle urbain de Saint-Brieuc par l'INSEE mais qui est morphologiquement à la limite d'être une commune périurbaine.

Figure 5 : Plan du réseau Tibus dans le Département des Côtes d'Armor en 2016-2017 (Source : CAT, Département des Côtes d'Armor, 2016)

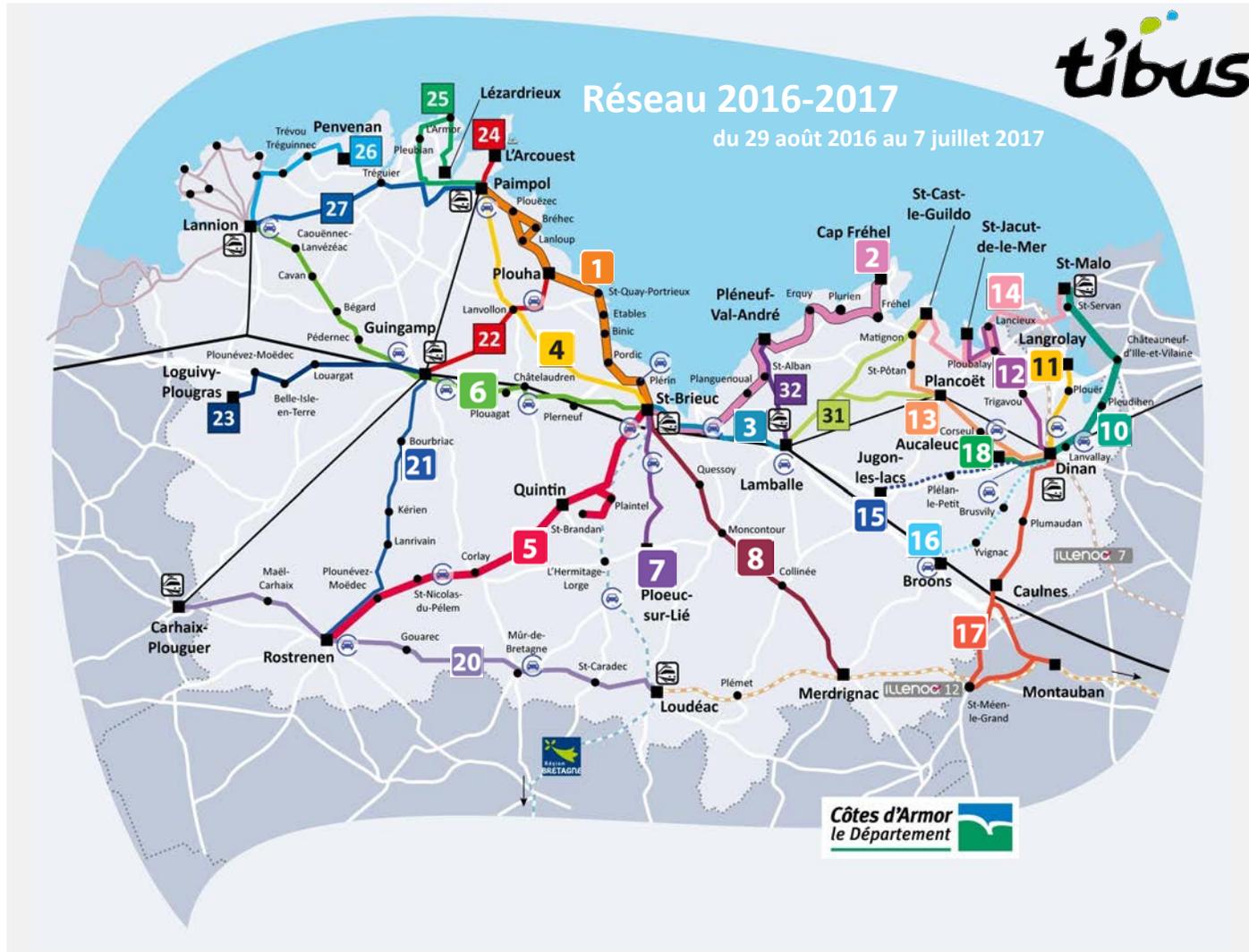


Figure 6 : Extrait du plan du réseau TER en Région Bretagne en 2016. Les lignes en bleu foncé sont des lignes ferrées et les lignes en bleu clair, des lignes routières (Source : Région Bretagne, SNCF, 2016)



Figure 7 : Plan du réseau de Transports Urbains Guingamp Paimpol Agglomération en septembre 2017, soit l'ancien PTU (Source : GP3A, STUG, 2017)



Dans le territoire guingampais, l'offre de transports en commun est minimale. L'ancienne Communauté de communes de Guingamp Communauté avait mis en place en 2011 (Ouest France, 2011) le réseau AxéoBus géré jusqu'en 2019 par la Société de Transports Urbains de Guingamp (STUG)⁸⁴ avec une offre urbaine limitée à l'ancien périmètre de Guingamp Communauté et calibrée sur les scolaires avec 3 lignes de minibus (Cf. Figure 7). Elle est complétée par une offre TAD semi-zonale ouverte à tous les usagers dans le même périmètre, AxéoPhone, et restreinte à 3 demi-journées par semaine en rabattant sur un arrêt de bus, ainsi qu'un service TAD porte à porte pour les personnes en situation de handicap ou de 80 ans et plus (AxéoPlus).

⁸⁴ **Note :** La STUG est le regroupement des sociétés JEZEQUEL Tourisme et Voyages NICOLAS

Le périurbain et le rural guingampais n'est desservi que par les autocars interurbains avec 3 lignes Tibus⁸⁵ (Cf. Figure 5) avec un cadencement et une amplitude horaire calibrée sur les scolaires. Il est également desservi par 3 lignes TER (Cf. Figure 6) dont 2 très structurantes dans le périurbain et le rural guingampais et paimpolais, à savoir les lignes Carhaix-Guingamp et Guingamp-Paimpol, disposant d'une desserte relativement importante pour ce type de territoire⁸⁶ et déléguées par la SNCF la Société générale de chemins de Fer et de Transports Automobiles (CFTA), filiale de Transdev⁸⁷. Le périurbain et le rural guingampais de GP3A est en 2017 couvert par 4 systèmes TAD sociaux porte à porte mis en place par les anciennes Communautés de communes nouvellement intégrées à GP3A⁸⁸. Comme pour le périurbain de SBAA, LAC, celui de GP3A est également couvert par du transport scolaire départemental (puis régional en septembre 2017) ouvert aux seuls scolaires mais couvrant relativement bien les territoires.

Pour ce qui est de l'offre de transports publics de la CAB, appelée Marinéo et gérée par RATP Dev, elle est moins performante que celle de SBAA malgré un plus grand nombre de lignes de bus, soit 13 lignes régulières urbaines (Cf. Figure 8) mais avec un cadencement en deçà du réseau TUB, soit un bus toutes les ½ h le plus souvent (Cf. Tableau 7). L'offre de transport régulier périurbaine du réseau Marinéo, également très limitée spatialement (Cf. Figures 8-9), et est comme pour Saint-Brieuc limitée à 7 lignes calibrées sur les scolaires mais avec quelques dessertes dominicales en particulier pour les zones balnéaires. L'offre TAD est très restreinte à quelques lignes virtuelles de Service À Demande (SAD) reliant quelques communes du territoire.

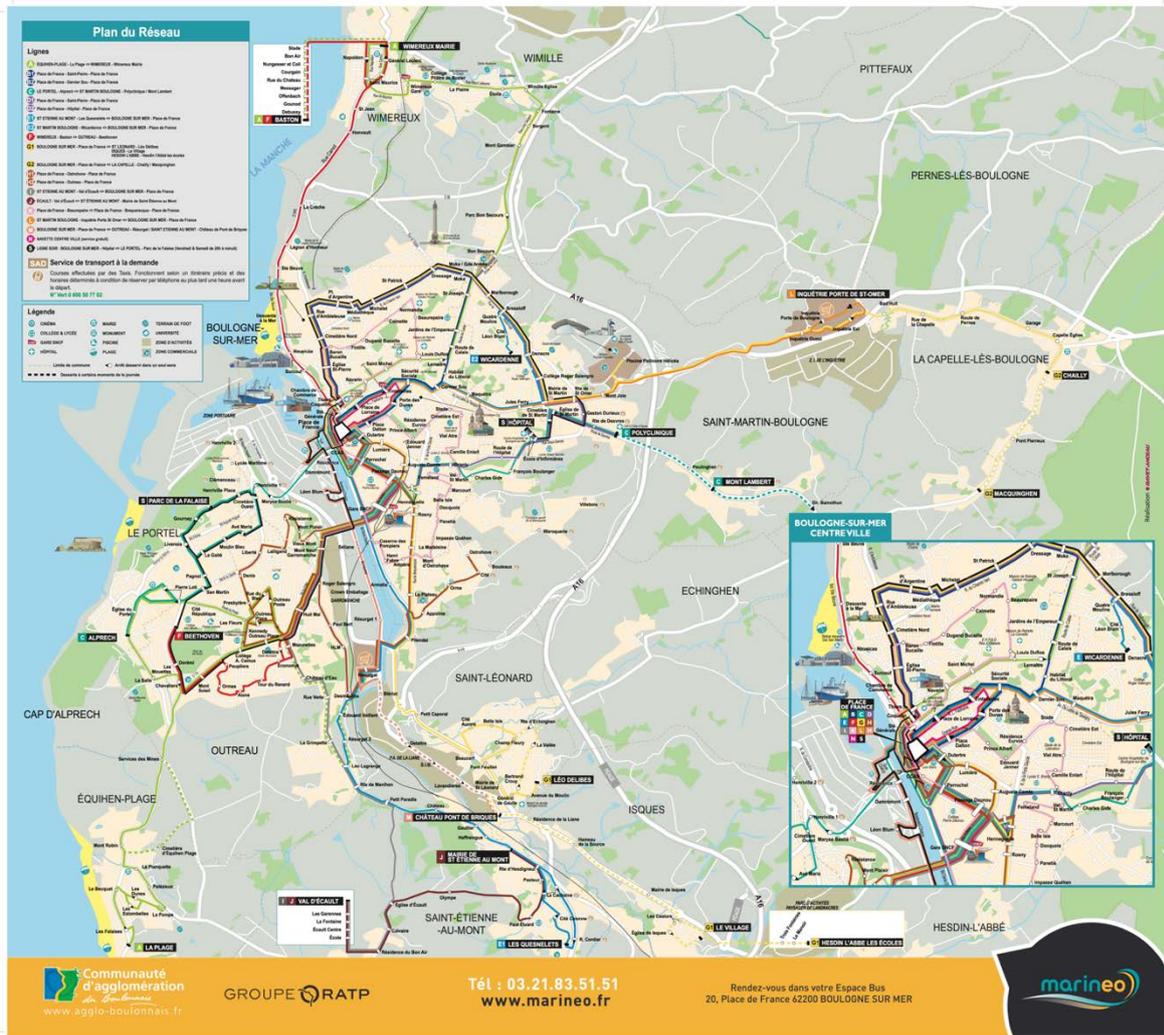
⁸⁵ **Note :** Lignes 6, 21 et 23

⁸⁶ **Note :** 5-6 aller-retour/jour en semaine et 3-6 aller-retour/jour le week-end

⁸⁷ **Note :** Rennes-Brest desservant les pôles secondaires de Belle-Isle-Bégard, Carhaix-Guingamp, desservant les gares ou haltes périurbaines et rurales de Carnoët-Locam, Le Pénity, Callac, Les Mais, Plougouven, Pont-Melvez, Coast-Guéran, Moustereu et Guingamp-Paimpol desservant les gares périurbaines de Trégonneau-Squiffiec, Brélidy-Plouec, Pontrieux Halte, Pontrieux, Frynaudour, Traou Nez, Lancerf. Les Lignes Carhaix-Guingamp et Guingamp-Paimpol sont vieillissantes, non électrifiées et à voie unique. La ligne Guingamp-Carhaix a été rénovée de janvier à avril 2017.

⁸⁸ **Note :** Communauté de communes du Pays de Bégard (Trans Bro Bear depuis 2012), Communauté de communes de Paimpol-Goëlo (T9Com depuis 2010), Communauté de communes de Pontrieux Communauté (Trev Service depuis 2015) et Communauté de communes de Callac Argoat (Callac Argoat Transport depuis 2013). Seules les communautés de communes de Bourbriac et du Pays de Belle-Isle-en-Terre n'ont aucun service TAD (Le Télégramme, 2010 ; Le Télégramme, 2012 ; Le Télégramme, 2013a ; Lelchat M., 2015) .

Figure 8 : Plan du réseau de bus urbains marinéo en juillet 2016 (Source : CAB, RATP Dev, 2017)



Comme pour l'aire urbaine de Saint-Brieuc, l'offre d'autocars interurbains est restreinte avec 5 lignes Oscar⁸⁹ (Cf. Figure 10) et est calibrée sur les scolaires. Une offre TER est également présente avec 1 ligne desservant 3 communes périurbaines et balnéaires, ainsi que le pôle secondaire de Marquise-Rinxent⁹⁰ (Cf. Figure 11).

⁸⁹ Note : Lignes 504, 505, 506, 507 et 512

⁹⁰ Note : Lignes Paris-Boulogne-sur-Mer-Calais-Hazebrouck-Lille desservant pour le périurbain boulois les communes de Marquise-Rinxent, Dannes-Camiers, Neufchâtel-Hardelot et Wimereux.

Figure 9 : Plan du réseau d'autocars périurbain marinéo en juillet 2016 (Source : CAB, RATP Dev, 2016)

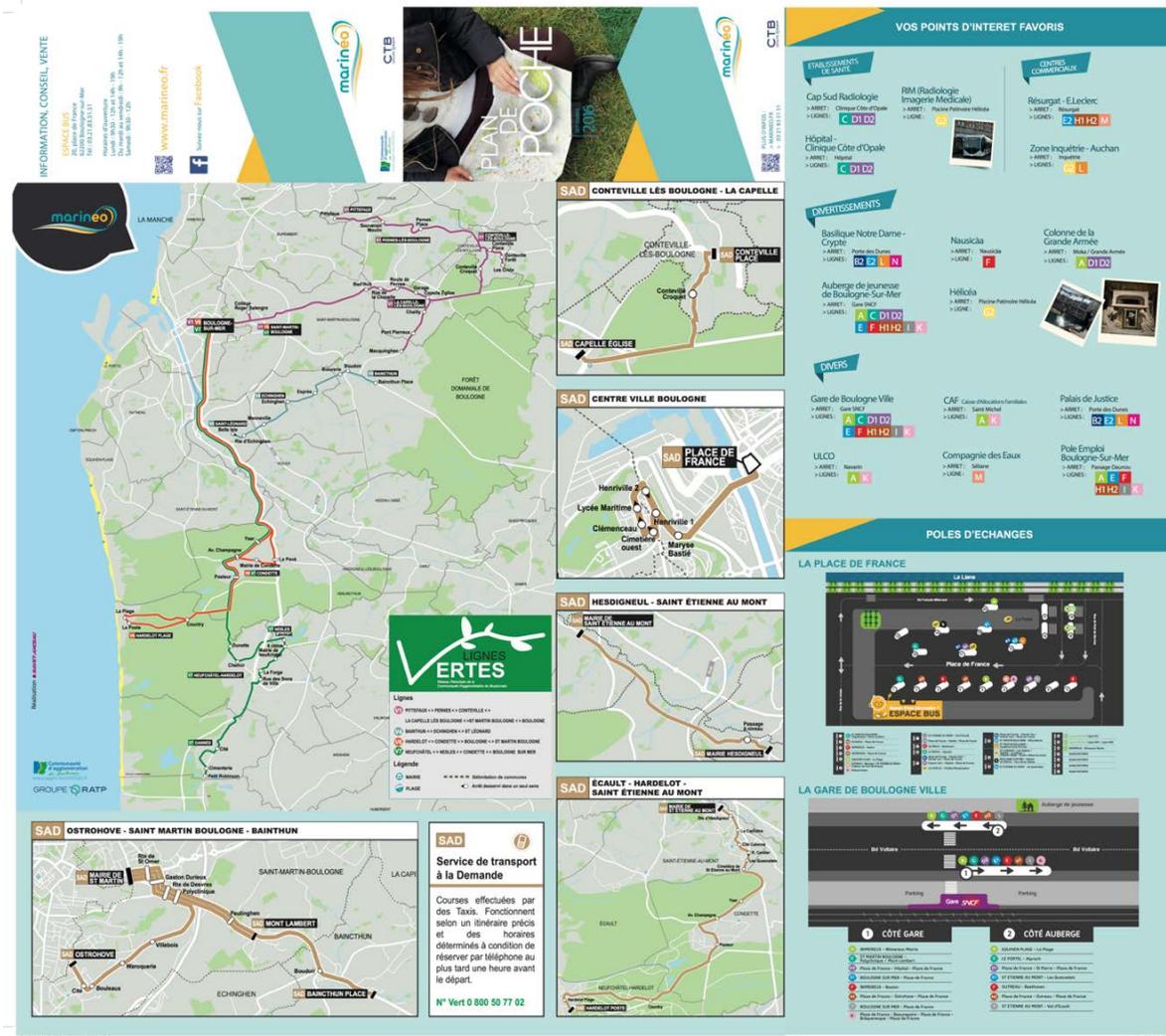


Figure 10 : Extrait du plan de réseau Oscar du Pas-de-Calais (Région Hauts-de-France, 2017)

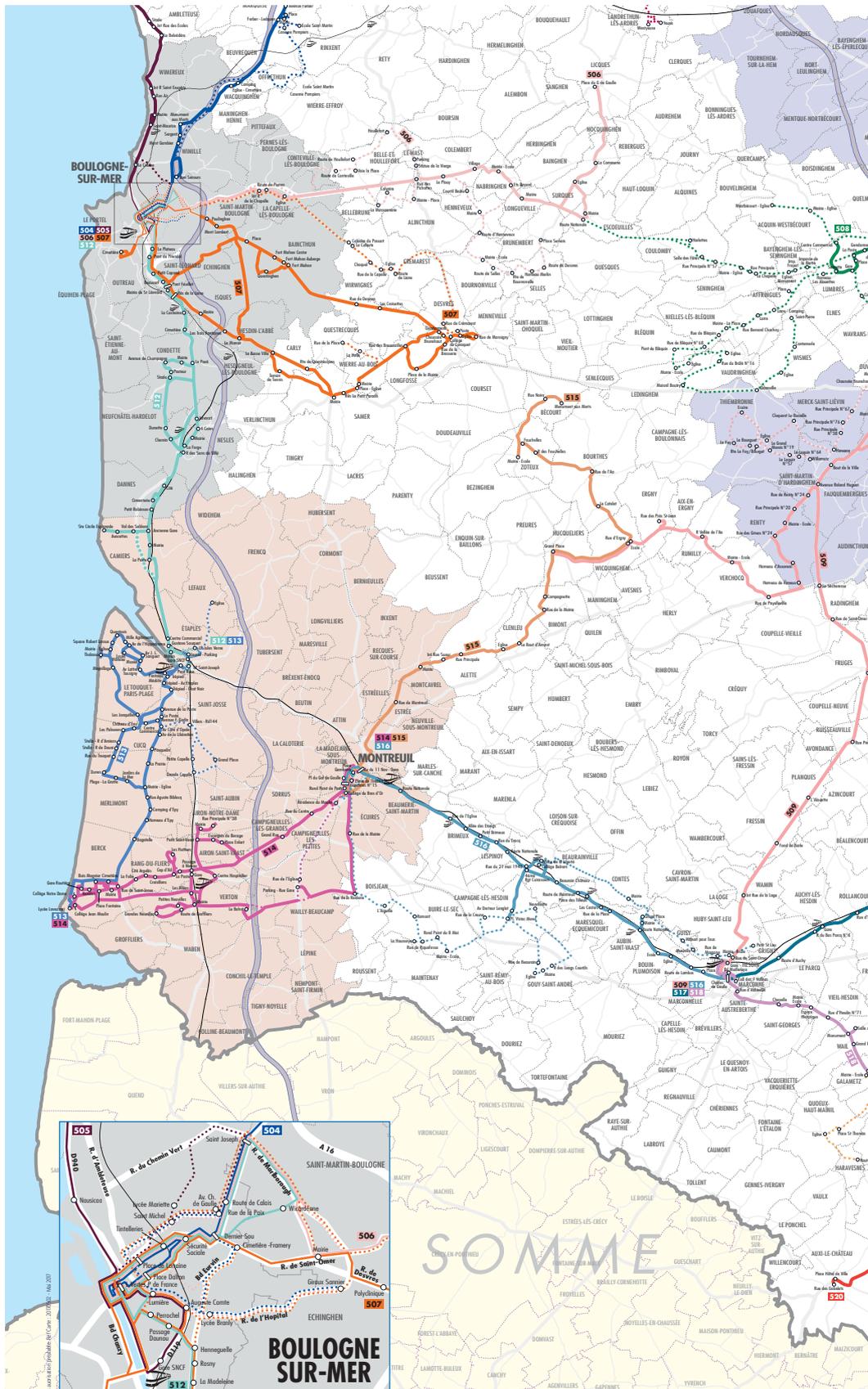


Figure 11 : Extrait du plan de réseau TER Nord-Pas-de-Calais en 2016 (Source : Région Hauts-de-France, SNCF, 2016)



Enfin pour ce qui est de l'offre de transports publics gérée par la CA2BM en 2017, elle est inexistante en dehors de quelques lignes communales. Une ligne de bus existait auparavant et effectuait le tour de la commune de Berck. Une navette estivale est également mise à disposition par la commune du Touquet-Paris Plage pour relier la station balnéaire à la gare d'Étaples. Le transport régulier est donc pour l'instant intégralement laissé aux autocars interurbains soit, 5 lignes⁹¹ mais dont 3 desservent l'espace périurbain de l'arrière-pays (Cf. Figure 10). Le territoire est également desservi par 2 lignes de TER dont une dessert le pôle secondaire de Montreuil⁹² (Cf. Figure 11), avec comme dans les autres territoires une desserte, un cadencement et une amplitude horaire limitée. Comme pour les Côtes d'Armor, le transport scolaire géré par le Département, puis la Région en 2017, n'est ouvert qu'aux seuls scolaires, bien qu'il couvre une plus grande part des communes.

Comme nous l'avons vu, l'offre de transports publics reste très largement centrée sur le pôle urbain. Cette offre est encore plus restreinte dans les intercommunalités de taille plus modeste, y compris dans les pôles urbains. L'offre périurbaine est toujours réduite en cadencement et en amplitude horaire et est basée sur les pendulaires captifs de ces modes de transports, particulièrement les jeunes dont les scolaires, mais aussi les personnes âgées pour les TAD. Elle répond mal aux déplacements autres que domicile-école/études, a fortiori dans les communes où il n'y a que du transport scolaire. Néanmoins, dans les espaces périurbains de ces terrains d'études, quelques éléments de différenciations sont à souligner, notamment le fort développement du TAD dans le périurbain des Côtes d'Armor.

⁹¹ **Note :** Lignes 512, 513, 514, 515 et 516. Seules les lignes 514, 515 et 516 desservent l'espace périurbain et rural.

⁹² **Note :** La ligne TER Étaples - Montreuil – Saint-Pol-sur-Ternoise est en travaux de 2017 à 2020. Aucune commune entre Montreuil et Étaples n'est desservie.

C : Méthodologie de l'étude

Pour réaliser notre étude, nous avons préalablement effectué un état de l'Art de la recherche et du cadre réglementaire afin de définir plus précisément notre objet d'étude, les limites conceptuelles et notre problématique⁹³. Nous avons par la suite effectué un premier diagnostic sociodémographique, morphologique et de l'offre de mobilité afin de définir et caractériser nos terrains d'études, à savoir l'espace périurbain des villes moyennes de Boulogne-sur-Mer, Berck, Saint-Brieuc et Guingamp⁹⁴.

Le diagnostic participatif : Mettre en perspective in-situ le premier diagnostic documentaire

Afin de vérifier *in-situ* ce premier diagnostic de nos terrains d'études, nous avons effectué un diagnostic participatif en nous positionnant dans la situation d'une habitante de l'espace périurbain se déplaçant en transports en commun et en nous appuyant sur une grille d'analyse thématique sur le transport en lui-même, mais également sur la trame urbaine et les commerces ou équipements observés (Cf. Tableaux 8-9), afin de croiser l'approche quantitative par une position qualitative. Nous avons effectué ce diagnostic participatif les 27 et 28 juin 2017 pour les terrains de Saint-Brieuc et Guingamp, en pratiquant et analysant les transports et l'urbanisme de la ville-centre (Saint-Brieuc, Guingamp), d'une commune périurbaine côtière (Pordic), de pôles secondaires du périurbain (Quintin, Châtelaudren) et de communes périurbaines entre ces pôles. Pour nos terrains du boulonnais et du montreuillois, nous avons effectué ce diagnostic du 11 au 13 juillet 2017, en effectuant le même diagnostic dans les villes centres (Boulogne-sur-Mer, Étaples, Berck), les communes périurbaines balnéaires (Wimereux, Camiers) et les pôles secondaires du périurbain (Samer, Montreuil), ainsi que les communes périurbaines entre ces pôles. Cela nous a notamment permis de souligner le manque d'information sur les horaires d'autocar ou du manque de visibilité de certains arrêts dans le périurbain du Pas-de-Calais, mais aussi de vérifier *in-situ* des formes de périurbain différentes d'un point de vue morphologique, architectural et paysager entre les périurbains du boulonnais et du montreuillois dans le Pas-de-Calais et les périurbains briochins et guingampais dans les Côtes d'Armor.

⁹³ **Note** : Cf. Partie 1, Chapitre 1.

⁹⁴ **Note** : Cf. Partie 1, Chapitre 2, Sous-parties A et B

Tableau 8 : Exemple de grille de terrain sur le transport (Réalisation : Delebarre, 2017)

Transport	Ligne / Origine-destination	Date / Heure de départ et d'arrivée	Nombre de passager·e·s / Tranche d'âge approximative des passager·e·s	Information à l'arrêt	Information dans le transport	Confort
Déplacement 1	Oscar n°507 Boulogne-sur-Mer - Place de France => Samer - Mairie	Mardi 11 juillet 2017 12H48 – 13H15	6 passager·e·s ; environ 20-30 ans	Gare routière de Boulogne- sur-Mer – Place de France : Aucune fiche horaire imprimée disponible en gare routière. Information horaire présente à l'arrêt mais pas toujours à jour (2013 et 2015). Arrêt difficile à trouver car peu visible sur l'abribus	Fiche horaire imprimée disponible à la demande au chauffeur	Sièges fermes et serrés
Déplacement 2	Oscar n°507 Samer – Mairie => Boulogne- sur-Mer – Place de France	Mardi 11 juillet 2017 14H - 14H28	Une trentaine de passager·e·s (l'autocar est presque plein) ; Presque exclusivement des 10-20 ans et quelques 40-70 ans à l'avant de l'autocar.	Fiches horaires disponibles à la mairie de Samer	Système d'information embarqué non fiable (décalage). Ne permet pas de savoir précisément à quel arrêt nous arrivons.	Sièges fermes et serrés. Les passager·e·s sont jeunes et bruyant·e·s (iels parlent fort et mettent leur musique sans écouteurs)

Tableau 9 : Exemple de grille de terrain sur la trame urbaine et les commerces et équipements (Réalisation : Delebarre, 2017)

Trame urbaine	Lieu-dit, quartier	Date	Type d'habitat	période approximative de construction	Forme urbaine
Quintin	Centre-ville	Mardi 27 juin 2017	Maisons mitoyennes en granit	Moyen-âge	Centre-ville historique dense
Plouagat	Entrée de village	Mercredi 28 juin 2017	Maisons individuelles (style néo-breton)	Environ les années 1970-80	Lotissement pavillonnaire
Plouagat	Centre-bourg	Mercredi 28 juin 2017	Maisons mitoyennes en granit	antérieure à 1950	Village rue / village route (trafic routier important)
Commerces-équipements	Lieu-dit, quartier	Date	Type de commerces/équipements		
Quintin	Centre-ville	Mardi 27 juin 2017	Commerces et équipements d'une petite ville : Boulangeries, Boucheries-charcuteries, librairie, Tabacs-Presses, Coiffeurs, tatoueur, magasin de produit « naturel », Institut de beauté, banques, fleuriste, bijouteries, dentistes, notaires, géomètre, Agences immobilières, Cinéma, MJC, Salle des fêtes, Piscine		
Plouagat	Centre-bourg	Mercredi 28 juin 2017	Commerces et équipement d'un village : une boulangerie, un coiffeur, une poste, une pharmacie, un petit supermarché et un restaurant fermé.		

***L'analyse de la situation des mobilités et des dynamiques actorielles suite aux réformes :
L'enquête qualitative par entretiens semi-directifs***

Par la suite, afin de mieux appréhender la vision des acteur·e·s sur la situation des mobilités dans le périurbain des villes moyennes, ainsi que des conséquences des lois MAPTAM et NOTRe dans l'organisation de la mobilité, nous avons choisi d'effectuer une enquête par entretiens semi-directifs axée sur deux thèmes principaux, d'une part quelle est la situation des mobilités dans la périphérie des villes moyennes, et d'autre part si les réformes territoriales récentes (lois MAPTAM et NOTRe) ont pu améliorer la situation des mobilités dans le périurbain des villes moyennes. Ces thèmes principaux étaient développés en plusieurs séries de questions de relance qui étaient abordées ou de manière spontanée par l'interviewé·e ou de manière plus directive par nous selon le déroulement de l'entretien (Cf. Figure 12). En fin d'entretien, nous interrogeons l'interviewé·e sur sa définition du périurbain et de la ville moyenne afin de mieux cerner les représentations associées à ces espaces.

Les acteur·e·s du territoire identifié·e·s et interrogé·e·s furent les associations d'usager·e·s et institutionnel·le·s, les Conseils de développement et les Conseils Économiques, Sociaux, Environnementaux et Régionaux (CESER), les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) et les intercommunalités non AOM, les Conseils Départementaux et les Conseils Régionaux, les services déconcentrés de l'État, les opérateurs de transports et les syndicats mixtes régionaux de la mobilité (Détails des entretiens réalisés Cf. Tableau 10).

Le format de l'entretien était d'environ 1H-1H30⁹⁵, en présentiel ou par téléphone lorsqu'aucun rendez-vous physique n'avait pu être défini. La période d'enquête se déroula entre le 5 décembre 2017 et le 8 novembre 2018, avec 52 entretiens réalisés avec un·e ou deux interlocuteur·e·s⁹⁶ soit 60 interviewé·e·s, la passation ayant été complexifiée par la série de grèves de la SNCF d'avril à juillet 2018. Deux entretiens ont dû être écourtés par les obligations de l'interviewé et reprogrammés pour un second entretien⁹⁷.

Une fois les entretiens réalisés, ces derniers ont été retranscrits en comptes-rendus détaillés avec des extraits de verbatim (Cf. Figure 13) ou exceptionnellement en verbatim intégral pour les entretiens les plus riches (Cf. Figure 14).

⁹⁵ **Note :** De 26 min. à 2H43

⁹⁶ **Note :** 18 en face à face et 34 par téléphone. Certains entretiens programmés dans un premier temps en face à face, ont dû être déprogrammés ou redéfinis par téléphone

⁹⁷ **Note :** Entretiens n°31 puis n°49 ainsi que les entretiens n°44 puis n°50

Figure 12 : Grille d'entretien semi-directif (Réalisation : Delebarre, 2017)

Grille d'entretien

Entretien semi-directif - Format environ 1h

A noter en aparté :

- Contexte de l'entretien, déroulement
- Attitude de l'interviewé-e à mon égard, du thème, de sa propre histoire ou de son propre rôle
- Souligner :

Légitimité

Manière d'avancer éléments

Véracité

*Capacité à restituer la complexité
d'une situation*

Confusion

*Message qu'il-elle-iel voulait faire
passer*

Thèmes évités ou surdéveloppés

Ce qui m'a surprise, choquée

Intuitions-Émotions

Préalable :

Demander si l'interviewé-e accepte que l'entretien soit enregistré.

Se présenter et présenter le thème de l'entretien :

Les mobilités dans la périphérie des villes moyennes.

Demander à l'interviewé-e de se présenter

Question d'amorce :

- **Que pensez-vous de la situation des déplacements dans la périphérie des villes moyennes, que ce soit hier ou aujourd'hui ?**
- Pratiques modales
 - Usages actuels? Qui l'utilise? Motifs?
 - Parts des VP? Objectifs par rapport à la VP?
 - Autres modes : Autopartage? Covoiturage? Modes actifs? Démarches participatives ou ESS?
 - Il y t'il une demande pour ces services? Une expérimentation? Pourquoi? Est-ce envisagé?
- Réseau de transports en commun
 - AOM ? Hors AOM ?
 - Qualité du réseau ?
 - DSP. Entreprise prestataire ?
- Enquête Mobilité? Résultats?
 - Articulation urbanisation <=> Mobilités
 - Localisation des pôles?
 - Santé économique du territoire?
- Comment se déplace-t-on dans le périurbain des villes moyennes quand on n'a pas de voiture (ou une voiture en mauvais état) ?
 - Il y a-t-il une perte d'accès aux services (publics-privés), à l'emploi ? Cela renforce t'il l'isolement ?
 - Il y t'il des exclus de la mobilité?
 - Quels moyens sont mis en place pour compenser cette « perte « d'accès » aux services, emploi, etc. ?
- Répartition de la population? + Riche <=> + Pauvre?
- Le périurbain continue t'il de s'étendre? Gain de population?

Relance principale

Avez-vous connaissance des réformes territoriales votées ces dernières années et si oui, dans quelles mesures pourraient-elles améliorer les déplacements dans le périurbain des villes moyennes ?

- Les réformes territoriales (loi NoTRE, MAPTAM) ont elle donné de nouveaux outils aux collectivités territoriales, intercommunalités, communes, départements, régions, dans la gestion des mobilités dans ces territoires ?
- Nouvelles compétences ? Nouveau zonage ?
 - Fusion des intercommunalités, des Régions, transferts de compétences ?
 - Dans quelles conditions se sont déroulées ces fusions ?
 - Comment les collectivités s'approprient ces nouvelles compétences ?
 - Réorganisation des services?
 - Relation avec les autres Collectivités territoriales?
 - (Métropolisation ⇔ Villes moyennes => Quelle place pour les villes moyennes ? Quelles stratégies ?)
 - Nouvelle offre / nouveaux modes de transports ? Diversification ?
 - Extension du transport public ⇔ privatisation (particuliers ou sociétés) ?
 - Perspectives de la LOM?

Questions complémentaires :

- Comment définissez-vous la ville moyenne ?
- Comment définissez-vous le périurbain?

Tableau 10 : Liste des entretiens semi-directifs réalisés entre décembre 2017 et novembre 2018 dont les entretiens non-exploitable ou les acteur-e-s avec lesquels nous n'avons pu avoir un entretien (Réalisation : Delebarre, 2018)

Numéro d'entretien	Date de l'entretien	Type d'entretien	Structure (Cible)	Type de structure	Région	Fonction au moment de l'entretien	Genre	Tranche d'âge
1	05/12/2017	Face à face	Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports (FNAUT)	Association d'usager·e·s	Hauts-de-France	Élu	Homme	60 ans et +
2	06/12/2017	Téléphonique	Baie d'Armor Transports (BAT) - Transports Urbains Briochins (TUB)	Opérateur de transport	Bretagne	Conseiller	Homme	40-49 ans
3	08/12/2017	Téléphonique	Leff Armor Communauté (LAC)	Communauté de communes	Bretagne	Directeur	Homme	50-59 ans
4	12/12/2017	Téléphonique	Communauté d'Agglomération des Deux Baies en Montreuillois (CA2BM)	Communauté d'agglomération	Hauts-de-France	Chargé de mission	Homme	40-49 ans
5	15/12/2017	Téléphonique	Trégor Bicyclette	Association d'usager·e·s	Hauts-de-France	Adhérent	Homme	Inconnu
6	18/12/2017	Téléphonique	Trégor Bicyclette	Association d'usager·e·s	Hauts-de-France	Membre du bureau	Homme	50-59 ans
7	10/01/2018	Téléphonique	Conseil Départemental des Côtes d'Armor	Conseil départemental	Bretagne	Directeur-adjoint	Homme	Inconnu
8a	18/01/2018	Face à face	Région Hauts-de-France	Conseil régional	Hauts-de-France	Chef de service	Homme	50-59 ans
8b	18/01/2018	Face à face	Région Hauts-de-France	Conseil régional	Hauts-de-France	Responsable	Homme	30-39 ans
9	18/01/2018	Téléphonique	Association Droit Au Vélo (ADAV)	Association d'usager·e·s	Hauts-de-France	Chargé de concertation	Homme	40-49 ans
10	26/01/2018	Téléphonique	Lien Plus	Association d'usager·e·s	Hauts-de-France	Directeur	Homme	40-49 ans
11a	14/03/2018	Face à face	Conseil de Développement du Pôle d'Équilibre Territorial Rural du Pays de Guingamp (CD PETR Pays de Guingamp)	Association institutionnelle	Bretagne	Élu	Homme	60-69 ans
11b	14/03/2018	Face à face	Conseil de Développement du Pôle d'Équilibre Territorial Rural du Pays de Guingamp (CD PETR Pays de Guingamp)	Association institutionnelle	Bretagne	Chargée de mission	Femme	20-29 ans
12	15/03/2018	Face à face	Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA)	Communauté d'agglomération	Bretagne	Chargé de mission	Homme	30-39 ans
13	15/03/2018	Face à face	Guingamp Paimpol Agglomération, de l'Armor à l'Argoat (GP3A)	Communauté d'agglomération	Bretagne	Chargée de mission	Femme	30-39 ans

Numéro d'entretien	Date de l'entretien	Type d'entretien	Structure (Cigle)	Type structure	Région	Fonction au moment de l'entretien	Genre	Tranche d'âge
14a	11/04/2018	Face à face	Région Hauts-de-France	Conseil régional	Hauts-de-France	Responsable	Homme	40-49 ans
14b	11/04/2018	Face à face	Région Hauts-de-France	Conseil régional	Hauts-de-France	Chargée de mission	Femme	60-69 ans
15	12/04/2018	Téléphonique	Agence d'urbanisme Boulogne Développement	Association institutionnelle	Hauts-de-France	Chargé de mission	Homme	30-39 ans
16	17/04/2018	Téléphonique	Communauté d'Agglomération du Boulonnais (CAB)	Communauté d'agglomération	Hauts-de-France	Cheffe de service	Femme	30-39 ans
17a	25/04/2018	Téléphonique	RATP Dev - Marinéo	Opérateur de transport	Hauts-de-France	Cadre	Femme	30-39 ans
17b	25/04/2018	Téléphonique	RATP Dev - Marinéo	Opérateur de transport	Hauts-de-France	Directeur	Homme	40-49 ans
18	26/04/2018	Téléphonique	Conseil Économique Social et Environnemental Régional de Bretagne (CESER Bretagne)	CESER	Bretagne	Cheffe de service	Femme	30-39 ans
19a	03/05/2018	Face à face	Association pour la Gestion indépendante des Réseaux de Transport public (AGIR)	Association institutionnelle	Île-de-France	Responsable	Femme	30-39 ans
19b	03/05/2018	Face à face	Association pour la Gestion indépendante des Réseaux de Transport public (AGIR)	Association institutionnelle	Île-de-France	Responsable	Femme	30-39 ans
20	03/05/2018	Face à face	Régions de France	Association institutionnelle	Île-de-France	Conseiller	Homme	30-39 ans
21	07/05/2018	Téléphonique	Guingamp Paimpol Agglomération, de l'Armor à l'Argoat (GP3A)	Communauté d'agglomération	Bretagne	Élu	Homme	50-59 ans
22	15/05/2018	Téléphonique	Communauté de communes de Desvres-Samer (CCDS)	Communauté de communes	Hauts-de-France	Directeur	Homme	40-49 ans
23a	22/05/2018	Face à face	Région Hauts-de-France	Conseil régional	Hauts-de-France	Directeur	Homme	30-39 ans
23b	22/05/2018	Face à face	Région Hauts-de-France	Conseil régional	Hauts-de-France	Directeur	Homme	30-39 ans
24	28/05/2018	Face à face	Conseil de Développement du Pôle d'Équilibre Territorial Rural du Pays de Saint-Brieuc (CD du PETR Pays de Saint-Brieuc)	Association institutionnelle	Bretagne	Élu	Homme	60-69 ans
25	28/05/2018	Face à face	Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA)	Communauté d'agglomération	Bretagne	Élu	Homme	50-59 ans

Numéro d'entretien	Date de l'entretien	Type d'entretien	Structure (Cigle)	Type structure de	Région	Fonction au moment de l'entretien	Genre	Tranche d'âge
26a	29/05/2018	Face à face	Mission locale de Guingamp	Association institutionnelle	Bretagne	Conseillère	Femme	50-59 ans
26b	29/05/2018	Face à face	Mission locale de Guingamp	Association institutionnelle	Bretagne	Conseillère	Femme	50-59 ans
27	29/05/2018	Face à face	Mission locale de Saint-Brieuc	Association institutionnelle	Bretagne	Directeur-adjoint	Homme	40-49 ans
28	21/06/2018	Téléphonique	Région Bretagne	Conseil régional	Bretagne	Cheffe de service	Femme	40-49 ans
29	05/07/2018	Face à face	Communauté d'Agglomération du Boulonnais (CAB)	Communauté d'agglomération	Hauts-de-France	Élu	Homme	60-69 ans
30a	05/07/2018	Face à face	Mission locale du boulonnais	Association institutionnelle	Hauts-de-France	Conseillère	Femme	50-59 ans
30b	05/07/2018	Face à face	Mission locale du boulonnais	Association institutionnelle	Hauts-de-France	Conseiller	Homme	Inconnu
31	09/07/2018	Téléphonique	Communauté d'Agglomération des Deux Baies en Montreuillois (CA2BM)	Communauté d'agglomération	Hauts-de-France	Élu	Homme	50-59 ans
32	09/07/2018	Téléphonique	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Pas-de-Calais (DDTM du Pas-de-Calais)	Service déconcentré de l'État	Hauts-de-France	Chargé de mission	Homme	30-39 ans
33a	11/07/2018	Téléphonique	Région Bretagne	Conseil régional	Bretagne	Cheffe de service	Femme	Inconnu
33b	11/07/2018	Téléphonique	Région Bretagne	Conseil régional	Bretagne	Chargé de mission	Homme	Inconnu
34	12/07/2018	Téléphonique	Vélo utile	Association d'usagers	Bretagne	Membre du bureau	Homme	60-69 ans
35	31/07/2018	Face à face	Hauts-de-France Mobilité (anciennement SMIRT)	Syndicat Mixte loi SRU	Hauts-de-France	Directeur	Homme	40-49 ans
36	01/08/2018	Téléphonique	Communauté de Communes de la Terre des 2 Caps (CCT2C)	Communauté de communes	Hauts-de-France	Chargé de mission	Homme	40-49 ans
37	02/08/2018	Téléphonique	Région Bretagne	Conseil régional	Bretagne	Chargée de mission	Femme	30-39 ans
38	09/08/2018	Téléphonique	Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Côtes d'Armor (DDTM des Côtes d'Armor)	Service déconcentré de l'État	Bretagne	Chargé de mission	Homme	30-39 ans
39	07/08/2018	Téléphonique	Direction Départementale des Territoires et de la Mer du Pas-de-Calais (DDTM du Pas-de-Calais)	Service déconcentré de l'État	Hauts-de-France	Chargé de mission	Homme	Inconnu
40	22/08/2018	Téléphonique	Région Bretagne	Conseil régional	Bretagne	Chargée de mission	Femme	30-39 ans
41	23/08/2018	Face à face	Communauté d'Agglomération du Boulonnais (CAB)	Communauté d'agglomération	Hauts-de-France	Élu	Homme	50-59 ans

Numéro d'entretien	Date de l'entretien	Type d'entretien	Structure (Cigle)	Type de structure	Région	Fonction au moment de l'entretien	Genre	Tranche d'âge
42	30/08/2018	Téléphonique	Communauté d'Agglomération du Boulonnais (CAB)	Communauté d'agglomération	Hauts-de-France	Chargée de mission	Femme	40-49 ans
43	17/09/2018	Téléphonique	Cars Dumont	Opérateur de transport	Hauts-de-France	Directeur	Homme	Inconnu
44	19/09/2018	Téléphonique	Région Bretagne	Conseil régional	Bretagne	Directeur	Homme	50-59 ans
45	01/10/2018	Téléphonique	Leff Armor Communauté (LAC)	Communauté de communes	Bretagne	Élu	Homme	50-59 ans
46a	02/10/2018	Téléphonique	Communauté de Communes de la Terre des 2 Caps (CCT2C)	Communauté de communes	Hauts-de-France	Élu	Homme	60-69 ans
46b	02/10/2018	Téléphonique	Communauté de Communes de la Terre des 2 Caps (CCT2C)	Communauté de communes	Hauts-de-France	Directeur	Homme	Inconnu
47	03/10/2018	Téléphonique	Moleux Voyages	Opérateur de transport	Hauts-de-France	Responsable	Homme	50-59 ans
48	03/10/2018	Téléphonique	Communauté de communes de Desvres-Samer (CCDS)	Communauté de communes	Hauts-de-France	Élu	Homme	70 ans et +
49	07/11/2018	Téléphonique	Communauté d'Agglomération des Deux Baies en Montreuillois (CA2BM)	Communauté d'agglomération	Hauts-de-France	Élu	Homme	50-59 ans
50	08/11/2018	Téléphonique	Région Bretagne	Conseil régional	Bretagne	Directeur	Homme	50-59 ans

Entretiens non exploitables								
Numéro d'entretien	Date de l'entretien	Type d'entretien	Structure (Cigle)	Type de structure	Région	Fonction au moment de l'entretien	Genre	Tranche d'âge
51	20/06/2018	Téléphonique	Association Ferroviaire Bretagne Nord (AFBN)	Association d'usager·e·s	Bretagne	Élu	Homme	60 ans et +
52	25/10/2018	Face à Face	Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports (FNAUT)	Association d'usager·e·s	Île-de-France	Membre du Bureau	Homme	50-59 ans

Demande d'entretiens sans suite						
Numéro d'entretien	Structure (Cigle)	Type de structure	Région	Fonction au moment de l'entretien	Genre	Tranche d'âge
A	CESER Hauts-de-France	CESER	Hauts-de-France	Membre d'un collège	Homme	?
B	Compagnie Armoricaine des Transports	Opérateur de transport	Bretagne	?	Femme	?
C	Conseil de développement du Pays du Boulonnais	Association institutionnelle	Hauts-de-France			
D	Conseil de développement du Pays du Montreuillois	Association institutionnelle	Hauts-de-France			
E	Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Côtes d'Armor (DDTM des Côtes d'Armor)	Service déconcentré de l'État	Bretagne	Chargé de Mission	Homme	?
F	SNCF Mobilité	Opérateur de transport	Bretagne	Secrétaire Général	Homme	50-59 ans

Figure 13 : Extrait du compte-rendu détaillé du 21/06/2018 avec une Cheffe de service à la Région Bretagne (Réalisation : Delebarre, 2018.)

Compte-rendu détaillé de l'entretien avec Anne Derrien-Malecki, Région Bretagne.

Entretien téléphonique Lundi 21 juin 2018 de 10H30 à 12H (durée de l'entretien 1H30).

Codification de l'entretien : Agathe Delebarre [AD], Anne Derrien-Malecki [ADM].
Re transcription non-exhaustive.

Préalable : Anne Derrien-Malecki est Cheffe du Service Infrastructures Mobiles et Aménagements à la Région Bretagne. Elle est en charge du volet infrastructures et aménagements des gares routières, ferroviaires ou maritimes, acquisition de matériel roulant, et depuis peu des questions de PDU et des Enquêtes Ménages en lien avec les Agglomérations¹. Elle est docteure en Sociologie sur les questions de transports et d'urbanisme (en CIFRE) avec une approche centrée les usagers initialement.

Contexte : L'entretien a été réalisé par téléphone et enregistré avec l'accord de l'interviewée. L'entretien se déroula de manière cordiale. L'interviewée prend au sérieux ma demande et réponds aux questions de manière fluide, sans trop de relances de ma part.

- Situation des mobilités du périurbain des villes moyennes (notamment en Bretagne):
 - Une difficulté à offrir une offre alternative à l'automobile dans le périurbain des villes moyennes :

Les Agglomérations ont vu leur périmètre de transports s'élargir, impulsant une volonté autant qu'une obligation d'étendre leur réseau de transports. Elles sont toutefois confrontées à des problématiques liées au niveau de densité de ces territoires, d'un plus faible service et d'une contrainte en terme de coût et de capacité financière des Autorités Organisatrices.

Les transports collectifs se sont développés dans les grandes métropoles mais « les solutions aujourd'hui pour le périurbain, elles restent à définir parce qu'on voit bien que tout ce qui a été fait reste très loin des objectifs, et pose des questions à la fois pour les usagers et aussi pour les collectivités qui ont apporté ces services. » [ADM]. Il est aujourd'hui difficile d'apporter de réelles alternatives à la voiture dans ces territoires.

Malgré les besoins importants de mobilité, dans ces territoires les solutions classiques ne fonctionneront pas et ne fonctionne pas aujourd'hui, et restent très coûteuses. Il ne s'agit pas d'être sur de l'offre de service à perte mais de rechercher un équilibre économique.

Il n'y a pas aujourd'hui de solutions techniques ou financières clef en main pour répondre aux besoins de ces territoires. Il sera nécessaire de s'appuyer sur les initiatives locales et la connaissance locale du terrain.

¹ Prendre « Agglomérations » dans le sens d'EPCI.

Figure 14 : Extrait du Verbatim intégral de l'entretien du 22/05/2018 avec les Directeurs des transports de la Région Hauts-de-France (Réalisation : Delebarre, 2018)

Retranscription de l'entretien avec François Cornier et Jean-Philippe Sallaberry, Région Hauts-de-France

Entretien en face à face à l'Hôtel de Région des Hauts-de-France (Lille) le mardi 22 mai 2018 de 10H38 à 12H32 (Durée de l'entretien 1H55). Entretien réalisé avec Séverine Frère, Maître de Conférences, TVES, ULCO)

Codification de l'entretien : Agathe Delebarre (AD), François Cornier (FC), Jean-Philippe Sallaberry (JPS) et Séverine Frère (SF)

Contexte : L'entretien a été réalisé en face à face et enregistré avec l'accord des interviewés.

- [AD] Est-ce que vous acceptez qu'on enregistre l'entretien? C'est pour faciliter la retranscription.
- [FC] Oui, oui.
- [SF] Merci de ne nous recevoir toutes les deux. Et de nous accorder de votre temps parce que je pense que cela doit être précieux. Donc en fait, on va d'abord se présenter pour vous expliquer la raison... enfin même si Agathe vous avez envoyé un mail, donc la raison pour laquelle on est venue vous voir. Donc en fait, moi je suis Séverine Frère, je suis Maître de Conférences en Aménagement à l'Université du Littoral et donc je suis chercheuse au laboratoire TVES. Donc je pense que vous devez connaître certains de nos collègues qui sont à Lille 1 au même laboratoire que nous je pense, qui travaillent sur la mobilité également. Donc en fait, moi je travaille dans mes thématiques de recherche en fait au départ, je suis d'abord rentrée sur la question des transports par la question environnementale. Parce qu'en fait au début de ma carrière je travaillais surtout sur la relation entre la qualité de l'air et les transports. Donc ça m'a amené dans ma thèse à travailler sur les Plans de Déplacements Urbains notamment, et donc j'ai étudié cette relation là. Et ensuite, à la fin de ma thèse, je suis passée aussi par les collectivités. Donc j'ai aussi travaillé dans une Direction des Transports Départementaux, Donc j'avais travaillé à l'époque surtout sur les questions de TAD. Et puis, ensuite j'ai rejoint l'Université et je travaille encore sur ces deux aspects là, et puis sur les politiques de mobilité et notamment sur les nouveaux services de mobilités. Donc voilà. Et donc, je co-encadre la thèse de Agathe Delebarre. Donc je vais lui laisser peut-être dire plus précisément son sujet de thèse et donc vous allez comprendre la raison pour laquelle on vient vous voir.
- [AD] Donc je suis Agathe Delebarre. Je suis doctorante en deuxième année de doctorat, donc en Aménagement, euh... je suis géographe également, et je

Analyse et synthèse : Une analyse monographique thématique de chaque terrain synthétisé de manière transversale

Ce matériau a été synthétisé et analysé en 4 monographies par aire urbaine étendue, en traitant plusieurs thèmes : La recomposition intercommunale, l'acquisition, le transfert des compétences mobilités-transports et l'organisation des services, l'offre de mobilité-transports, la planification et les contradictions avec les actions mises en place et le discours des acteur·e·s, la culture des élu·e·s, la présence ou l'implication de l'associatif et la société civile, et les retours sur les usager·e·s captif·ve·s ou précaires. Enfin, nous avons croisé et synthétisé les analyses entre territoires en suivant notre grille thématique.

Conclusion de chapitre :

La ville moyenne et son périurbain sont des objets aux contours mal définis. Bien que notre sélection de 4 terrains d'études s'appuient sur des éléments statistiques, géographiques et institutionnels les plus comparables possible, elle ne saurait résumer les singularités qui caractérisent chaque périurbain. Ces terrains n'ont donc pas prétention à représenter tous les espaces périurbains des villes moyennes mais ils en représentent un échantillon représentatif tout autant que singulier. Représentatif par sa population et la poursuite de sa croissance, sa morphologie urbaine diffuse et peu dense, son offre modale restreinte et sa forte automobilité. Ces espaces périurbains se singularisent par leur site, leur relief, leur configuration littorale, mais aussi leur histoire urbaine, architecturale et agraire qui ont produit des paysages très différents et des réseaux de petites villes plus ou moins importants dans la structuration de ces espaces multipolaires. Le diagnostic statistique et spatiale nous a donné une approche de ces territoires que le diagnostic participatif a replacé *in-situ*. Pour appréhender la nature des évolutions dans la gouvernance des mobilités dans ces territoires, la série d'entretiens semi-directifs avec les acteur·e·s a permis de constituer un corpus solide et conséquent dont nous allons à présent présenter les résultats dans cette partie 2.

PARTIE 2 : Résultats et discussion

Chapitre I : Conséquences des réformes territoriales sur les territoires étudiés

Introduction de chapitre :

Nous avons vu dans cette première partie que les espaces périurbains des villes moyennes sont marqués par leur discontinuité, leur faible densité, leur polycentrisme et par l'automobilité, avec des singularités liées à leur Histoire, leur gouvernance et la configuration de leur site et de leur situation géographique. A travers la sélection de nos terrains d'études, les espaces périurbains de Saint-Brieuc, de Guingamp, de Boulogne-sur-Mer et de Berck, nous avons cherché à sélectionner des terrains d'études aussi comparables que singuliers comme le sont les espaces périurbains français. La qualification de ces terrains sur leur dimensions démographiques, morphologiques, de la mobilité et de la gouvernance, nous a confirmé la pertinence de cette sélection. La méthodologie développée pour cette recherche croise diagnostic bibliographique, statistique et in-situ, et s'appuie sur une enquête qualitative par entretiens auprès d'un échantillon d'acteur·e·s conséquent et divers.

Dans la seconde partie de cette thèse, nous aborderons plus en détails les résultats de cette recherche. Le premier chapitre abordera la manière dont les réformes territoriales et notamment la loi NOTRe ont impulsé des modifications importantes dans la gouvernance des mobilités à l'échelle locale. Dans une première sous-partie nous développerons comment, entre l'augmentation du nombre d'AOM et de leur périmètre, et la concentration des compétences transports par la Région, ces réformes ont induit des jeux d'acteur·e·s importants entre l'État et les élu·e·s locaux·ales dans les recompositions territoriales. Puis dans une deuxième partie, nous traiterons de l'appropriation différenciée de la compétence mobilité entre acteur·e·s des territoires, suivie dans une troisième sous-partie de l'impact de ces réformes sur les ressources humaines des collectivités territoriales en charge de la mobilité. Enfin, dans une dernière sous-partie, nous aborderons la question des outils fiscaux perfectibles au regard des compétences transférées.

A : Une extension des périmètres des Autorités Organisatrices de la Mobilité et une montée en compétence mobilité.

Une extension des ressorts territoriaux des Communautés d'agglomération soulignant le ressenti d'une fracture urbain/rural par les élu·e·s

La loi MAPTAM et surtout la loi NOTRe ont abouti à un changement majeur du paysage intercommunal français, notamment pour les villes moyennes des Régions Bretagne et Hauts de France avec le renforcement des Communautés d'agglomération dans leur rôle d'AOM et de la Région comme Cheffe de file des mobilités régionales en tant qu'Autorité Organisatrice des transports d'intérêt régional⁹⁸.

Avec la hausse du seuil démographique de création d'un EPCI à 15000 habitant·e·s⁹⁹ contre 5000 avant 2017, l'État a impulsé une dynamique de fusion d'intercommunalités à l'échelle nationale. Les Communautés de communes, plus petit échelon intercommunal, sont logiquement les premières affectées par cette réforme que cela soit à l'échelle de la France métropolitaine comme à celle des Régions Hauts-de-France et Bretagne (Cf. tableau 11). Si le nombre de Communautés d'agglomération diminue à l'échelle française, notamment suite aux fusions en Île de France ainsi qu'à la création de Communautés urbaines ou de Métropoles, on observe une croissance dans les Régions Bretagne et Hauts-de-France du nombre de communes comme de leur population.

À travers la loi NOTRe, l'État avait pour objectif de faire correspondre le paysage intercommunal et les territoires fonctionnels représentés par les aires urbaines. Toutefois, toutes les intercommunalités n'ont pas fusionné, aboutissant dans nos terrains à des situations singulières à chaque territoire (Cf. Tableau 12 et Carte 16 et 17). Ainsi sur nos terrains, les aires urbaines les plus importantes restent encore fragmentées avec l'absence de fusion (comme dans le boulonnais) ou par une volonté politique de rester à l'écart des pôles (comme c'est le cas pour les Communautés de communes des territoires boulonnais et briochin). Les plus petites aires urbaines ont été recouvertes entièrement par une Communauté d'agglomération dans la CA2BM, voire ont abouti à une intercommunalité hypertrophiée sur deux pôles, incluant des zones rurales polarisées par le pôle voisin dans le cas de GP3A.

⁹⁸ **Note :** Les réformes lois MAPTAM et NOTRe sont détaillées dans la Partie 1, Chapitre I, Sous-partie E.

⁹⁹ **Note :** Seuil de création d'un EPCI rehaussé par la loi NOTRe. (CGCT, 2015, Article L5210-1-1)

Le Département des Côtes d'Armor a ainsi connu des fusions plus importantes, avec des nouvelles Communautés de communes ou Communautés d'agglomération beaucoup plus étendues que dans le Pas-de-Calais, notamment du fait d'une plus grande part de petites Communautés de communes sous le seuil des 15000 habitant·e·s¹⁰⁰.

« Tous les élus ont voulu participer à la recomposition territoriale qui se dessinait, pour justement pas se retrouver à la marge avec une collectivité à 18000 ou à 20000 [...] ils ont tous eu l'objectif de franchir le seuil de 30000 [habitant·e·s], en se disant que ça serait certainement une des prochaines étapes. C'est globalement ce que nous services de l'État, on avait annoncé que la prochaine étape ça sera peut-être à 30000. » (Chargé de mission, DDTM des Côtes d'Armor, homme, 30-39 ans, entretien n°38, août 2018)

¹⁰⁰ Notes :

- Population médiane des CC des Côtes d'Armor : 9184 hab. (EPCI 2016) à 18653 hab. (EPCI 2017)
- Population médiane des CC du Pas-de-Calais : 15967 hab. (EPCI 2016) à 27322 hab. (EPCI 2017)
- Population médiane des CA des Côtes d'Armor : 96079 hab. (EPCI 2016) à 98198 hab. (EPCI 2017)
- Population médiane des CA du Pas-de-Calais : 120754 hab. (EPCI 2016) à 116014 hab. (EPCI 2017)

(INSEE RP 2013 (EPCI 2016) -2015 (EPCI 2017))

Tableau 11 : Les conséquences de la loi NOTRe : Une réduction drastique du poids des Communauté de communes dans le paysage intercommunal de France Métropolitaine (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : INSEE, EPCI 2016-2017 ; INSEE, RP2013-2015)

EPCI à fiscalité propre (2016/2017)		Limites démographiques*	Bretagne	Hauts de France	France Métropolitaine
Métropole	2016	EPCI > 400000 hab. dans une Aire Urbaine > 650000 hab. OU EPCI > 400000 hab. incluant le chef-lieu de Région OU EPCI dans une Zone d'Emploi > 400000 hab. (Chef-Lieu de Région ou ayant des compétences métropolitaines) OU EPCI > 250000 hab. dans une ZE > 500000 hab.	2 ME (1,9%) 634 kHab. (19,4%)	1 ME (0,7%) 1,1 MHab. (18,9%)	12 ME (0,6%) 7,6 MHab. (11,9%)
	2017		2 ME (3,2%) 647 kHab. (19,7%)	1 ME (1,1%) 1,1 MHab. (19%)	15 ME (1,2%) 16,9 MHab. (26,3%)
Communauté urbaine	2016	EPCI > 250000 hab.	0 CU (0%) 0 Hab. (0%)	2 CU (1,5%) 301 kHab. (5%)	9 CU (0,4%) 2,2 MHab. (3,6%)
	2017		0 CU (0%) 0 Hab. (0%)	2 CU (2,2%) 307 kHab. (5,1%)	15 CU (1,2%) 3,7 MHab. (5,7%)
Communauté d'agglomération	2016	EPCI > 50000 hab. incluant une commune > 15000 hab. SAUF si inclus le chef-lieu de département : EPCI > 30000 hab.	10 CA (9,5%) 895 kHab (27,5%)	18 CA (13,1%) 2,1 MHab. (35,8%)	212 CA (9,8%) 23,7 MHab. (37,2%)
	2017		14 CA (22,2%) 1,3 MHab (38,9%)	22 CA (23,7%) 2,5 MHab. (42%)	204 (16,4%) 21,7 MHab. (33,7%)
Communauté de communes	2016	EPCI > 15000 habitants	90 CC (85,7%) 1,7 MHab. (53%)	116 CC (84,7%) 2,4 MHab. (40,4%)	1870 CC (86,5%) 26,2 MHab. (41,1%)
	2017		44 CC (69,8%) 1,4 MHab. (41,4%)	68 CC (73,1%) 2 MHab. (33,9%)	1007 (80,8%) 22 MHab. (33,4%)
Communes isolées	2016	Communes n'appartenant à aucun EPCI (dont communes insulaires)	3 CI (2,9%) 1499 Hab. (0,05%)	0 CI (0%) 0 Hab. (0%)	55 CI (2,5%) 3,8 MHab. (6%)
	2017		3 CI (4,8%) 1461 Hab. (0,04%)	0 CI (0%) 0 Hab. (0%)	5 CI (0,4%) 21 kHab. (0,03%)
Syndicat d'Agglomération Nouvelle (Île de France et PACA)	2016	Supprimés par la loi NOTRe à compter du 1 ^{er} janvier 2017. Transformation en CA ou commune unique.			3 (0,1%) 148 kHab. (0,2%)
*Défini par le Code Général des Collectivités Territoriales au 28 février 2017					
**Nombre d'EPCI au 1 ^{er} janvier 2016 et 2017. Population 2013 et 2015. La reconstitution importante des EPCI au 1 ^{er} janvier 2017 du fait de la loi NOTRe a sensiblement modifié le paysage intercommunal français. Ceci est essentiellement dû au passage d'un seuil minimal de 5000 à 15000 habitants pour former (CGCT, 2015a, Article L5210-1-1)					

Tableau 12 : Fusions des intercommunalités dans nos terrains d'études entre 2016 et 2017 (Réalisation : Delebarre, 2017. Source : INSEE, EPCI 2016-2017)

Aires urbaines étendues (AUE)	Boulogne-sur-Mer		Berck		Saint-Brieuc		Guingamp	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
EPCI	CA du Boulonnais (CAB)		CC Mer et Terres d'Opale		CA Saint-Brieuc Agglomération Baie d'Armor		CC Guingamp Communauté	
	CC Desvres-Samer (CCDS)		CC Opale-Sud		CC Sud-Goëlo		CC Paimpol Goëlo	
	CC Terre des 2 Caps (CCT2C)		CC du Montreuillois		CC Quintin Communauté		CC Pays de Bégard	
					CC Centre Armor Puissance 4		CC Callac-Argoat	
					Commune de Saint-Carreuc		CC Pays de Bourbriac	
					CC de Lanvallon-Plouha		CC Pays de Belle-Île-en-Terre	
					CC Le Leff Communauté		CC Pontrieux Communauté	

Tableau 13 : Démographie des EPCI avant et après fusion entre 2016 et 2017 (Réalisation : Delebarre, 2017. Source : INSEE, EPCI 2016-2017 ; INSEE, RP 2013).

AUE	Boulogne-sur-Mer			Berck	Saint-Brieuc		Guingamp
EPCI	Communauté d'Agglomération du Boulonnais	Communauté de Communes de Desvres-Samer	Communauté de communes de la Terre des 2 Caps	Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois	Saint-Brieuc Armor Agglomération	Leff Armor Communauté	Guingamp Paimpol Agglomération, de l'Armor à l'Argoat
Population des EPCI de 2017 (en Hab. en 2013)				67235	151246	30863	74293
Population des EPCI de 2016 (En Hab. en 2013)	117208	22362	22048	31204 (CC Mer et Terres d'Opale)	115882 (Saint-Brieuc Agglomération Baie d'Armor)	16371 (CC Lanvallon-Plouha)	21842 (Guingamp Communauté)
				25014 (CC Opale-Sud)	14258 (CC Sud-Goëlo)	14492 (Leff Communauté)	18953 (CC Paimpol-Goëlo)
				11017 (CC Montreuillois)	11138 (Quintin Communauté)		9184 (CC Pays de Bégard)
					8472 (Centre Armor Puissance 4)		6136 (CC Callac Argoat)
					1496 (Commune de Saint-Carreuc)		6134 (CC Pays de Bourbriac)
							6085 (CC Pays de Belle-Isle-en-Terre)
							5959 (Pontrieux Communauté)

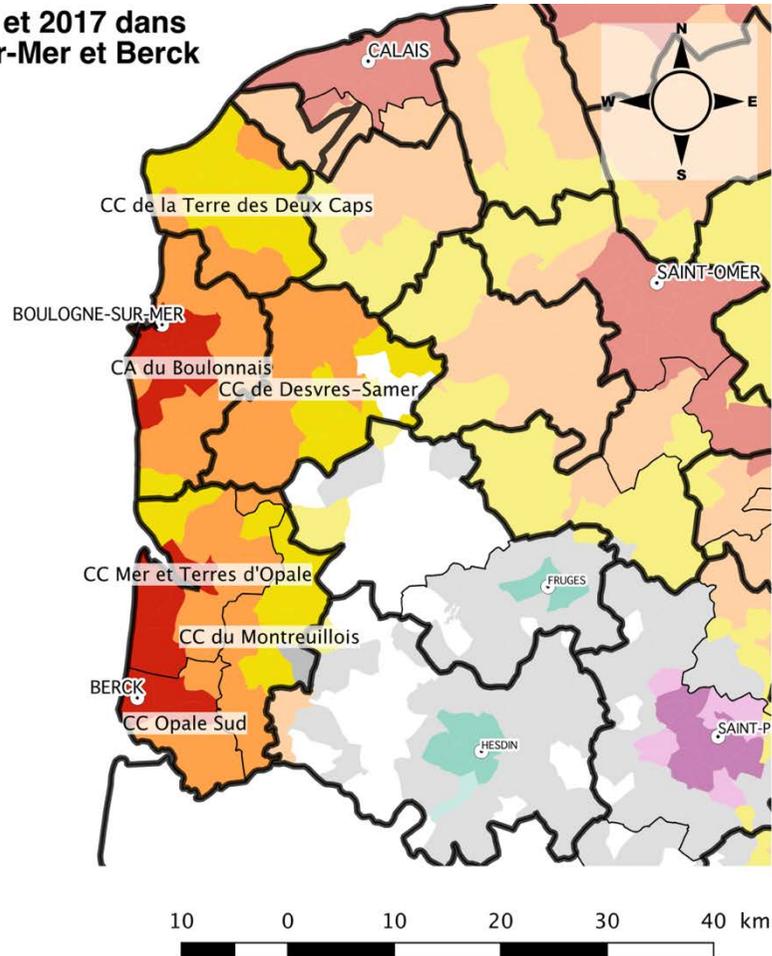
Carte 16 : Une faible recomposition intercommunale dans le Boulonnais et le Montreuillois (Pas-de-Calais) entre 2016 et 2017 avec un territoire boulonnais toujours fragmenté mais un territoire montreuillois à une échelle fonctionnelle. (Réalisation : Delebarre, 2020. Source : IGN, BD FLA 2015 ; INSEE, EPCI 2016-2017 ; INSEE, ZAU 2010)

Évolution des intercommunalités entre 2016 et 2017 dans les aires urbaines étendues de Boulogne-sur-Mer et Berck



Légende

- Intercommunalités (2017)
- Intercommunalités (2016)
(Noms intercommunalités 2016)
- Villes principales des Pôles (2015)
- Zonage en aires urbaines (2010)**
- Grand pôle (10 000 emplois ou plus)
- Couronne d'un grand pôle
- Commune multipolarisée des grandes aires urbaines
- Moyen pôle (5 000 à moins de 10 000 emplois)
- Couronne d'un moyen pôle
- Petit pôle (de 1 500 à moins de 5 000 emplois)
- Couronne d'un petit pôle
- Autre commune multipolarisée
- Commune isolée hors influence des pôles



Réalisation : Agathe Delebarre, TVES, ULCO, U Lille, décembre 2019

Sources :
IGN BD FLA 2015
INSEE EPCI 2016-2017
INSEE ZAU 2010

Carte 17 Une recomposition intercommunale massive dans les Côtes d'Armor entre 2016 et 2017 mais un territoire briochin encore fragmenté et un territoire guingampais hypertrophié. (Réalisation : Delebarre, 2020. Source : IGN, BD FLA 2015 ; INSEE, EPCI 2016-2017 ; INSEE, ZAU 2010)

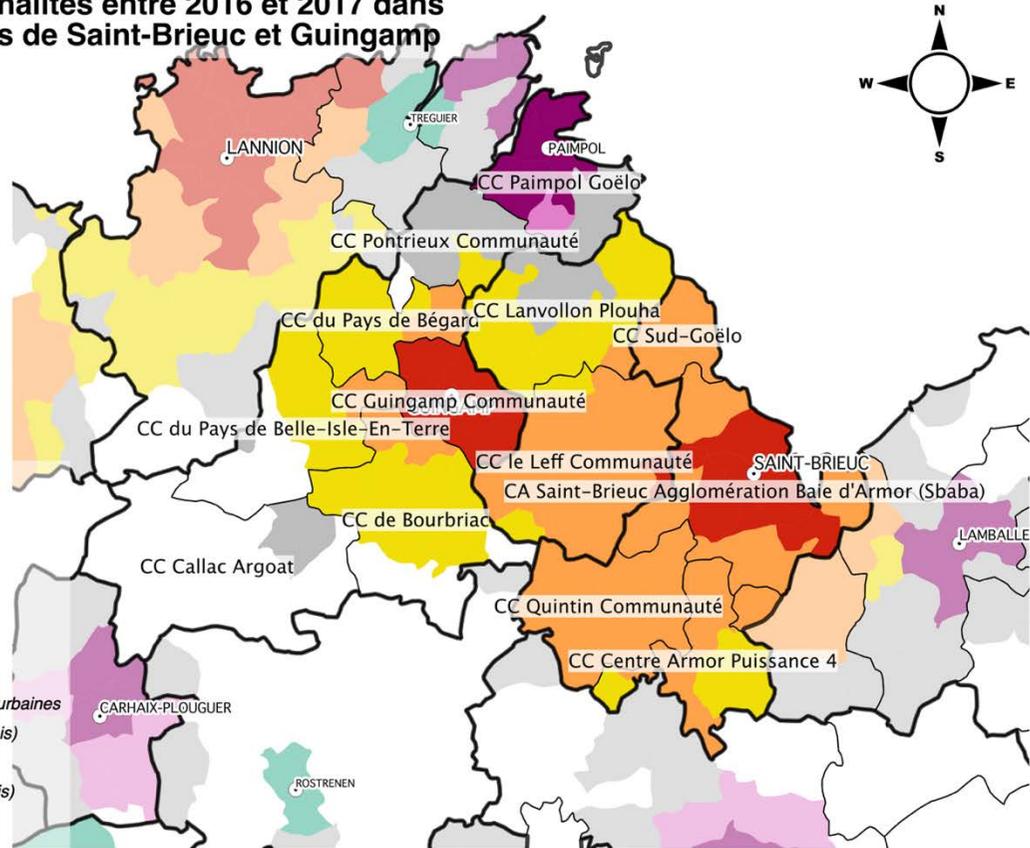
Évolution des intercommunalités entre 2016 et 2017 dans les aires urbaines étendues de Saint-Brieuc et Guingamp



Légende

- Intercommunalités (2017)
- Intercommunalités (2016) (Noms intercommunalités 2016)
- Villes principales des Pôles (2015)
- Zonage en aires urbaines (2010)**
- Grand pôle (10 000 emplois ou plus)
- Couronne d'un grand pôle
- Commune multipolarisée des grandes aires urbaines
- Moyen pôle (5 000 à moins de 10 000 emplois)
- Couronne d'un moyen pôle
- Petit pôle (de 1 500 à moins de 5 000 emplois)
- Couronne d'un petit pôle
- Autre commune multipolarisée
- Commune isolée hors influence des pôles

Sources :
IGN BD FLA 2015
INSEE EPCI 2016-2017
INSEE ZAU 2010



Réalisation : Agathe Delebarre, TVES, ULCO, Université de Lille, décembre 2019

Sur nos terrains, on observe que les Communautés de communes périurbaines les plus peuplées ont utilisé leur démographie pour ne pas fusionner avec un grand pôle, telles que la CCDS et la CCT2C dans le boulonnais, ou LAC dans le territoire briochin (Cf. Tableau 13). Toutefois, si la question démographique joue clairement un rôle pour initier des démarches de fusion d'intercommunalité, le rôle du·de la Préfet·e de Département, notamment dans les Côtes d'Armor¹⁰¹, et celui des élu·e·s ont eu un rôle structurant dans cette dynamique.

Comme définie par la Loi RCT de 2010 (Assemblée Nationale, Sénat, 2010), ces fusions furent encadrées par le·a Préfet·e de Département et ses Sous-Préfet·e·s au sein des Commissions Départementales de Coopération Intercommunale (CDCI). Le·a Préfet·e mettait en place un Schéma Départemental de Coopération Intercommunale (SDCI) avec des propositions de fusions et les élu·e·s locaux·ales proposaient leur projet de territoire. Ces projets étaient débattus et votés par les élu·e·s municipaux·ales et communautaires. Au sein des CDCI, alors que le·a Préfet·e incite les collectivités à fusionner tout en conservant l'intégrité du territoire départemental, de multiples positions et projets de territoire ont été émis·e·s et soulignent les fortes réticences d'élus·es ruraux·ales à rejoindre les Communautés d'agglomération.

« Le Préfet a protégé son département, puisque c'est le plus petit département breton, il a pas laissé ceux qui étaient en bord de l'Ille et Vilaine passer de l'autre côté parce qu'il y a des communes qui étaient tentées d'aller ailleurs. Finistère pareil. Sur Carhaix il y a déjà des communes qui auraient souhaité partir avec une attirance sur Carhaix. Il a protégé son département et puis forcé le trait. » (Élu, Conseil de développement, PETR Pays de Guingamp, homme, 60-69 ans, entretien n°11a, mars 2018)

« Lorsqu'on discute avec les élus maintenant, c'était une volonté des élus de faire des grands EPCI. Franchement lorsqu'il y avait les discussions, c'est pas ce que nous on a ressenti. Nous société civile. C'était plutôt avec le positionnement du Préfet de l'époque qui a fait [...] sur les Côtes d'Armor [...] il y a des grands EPCI. » (Élu, Conseil de développement, PETR Pays de Saint-Brieuc, membre du CESER Bretagne, homme, 60-69 ans, entretien n°24, mai 2018)

¹⁰¹ **Note** : Nous n'avons pas eu d'éléments sur le rôle de la Préfète du Pas-de-Calais lors des CDCI de 2016.

« Si on a pu aboutir à un tel schéma c'est parce qu'on a eu un Préfet très proactif sur la fusion des collectivités, et qui a imposé pas mal de choses aux élus, tout en leur laissant faire les projets qu'ils voulaient. Mais par exemple, Leff Armor Communauté, effectivement ils voulaient également fusionner aussi avec Sud-Goëlo, donc Binic, Saint-Quay, Étables. Et c'est le Préfet qui a imposé que Sud-Goëlo fusionne avec Saint-Brieuc. Mais ça en matière de cohérence territoriale c'est tant mieux. » (Chargé de mission, DDTM des Côtes d'Armor, homme, 30-39 ans, entretien n°38, août 2018.)

Il subsiste dans plusieurs territoires une confrontation entre certain·e·s élu·e·s des grands pôles urbains qui se disent ouvert·e·s à intégrer les Communautés de communes voisines dans leur périmètre géographique et de compétences, et des élu·e·s ruraux·ales qui souhaitent garder « une entité rurale » (Chargé de mission, CCT2C, homme, 40-49 ans, entretien n°36, août 2018) ou une « identité littorale et rurale » (Élu, LAC, homme, 50-59 ans, entretien n°45, octobre 2018). Si les élu·e·s des grands pôles urbains avancent souvent le fait d'une dimension culturelle anti-urbaine, dans un « antagonisme centre-périphérie » (Élu, SBAA, homme, 50-59 ans, entretien n°25, mai 2018) ou « une histoire de clocher » (Élu, CAB, homme, 60-69 ans, entretien n°29, juillet 2018), une partie des élu·e·s du périurbain expriment la crainte que leur territoire qu'ils considèrent comme rural, ne participe fiscalement au développement des grands pôles et à la concentration des services et commerces au détriment des communes rurales.

« Nous on était intéressé pour les desservir, du moment qu'ils crachent au bassinnet. Mais les élus ça les intéresse pas. [...] C'est des histoires de clocher tout ça! Un de ces quatre il y aura une loi et ils seront obligés d'intégrer et puis c'est tout. ». (Élu, CAB, homme, 60-69 ans, entretien n°29, juillet 2018)

« Je pense qu'il y a une forme de... comment dire... d'anti-briochisme primaire. Mais comme il y avait dans l'Agglomération de Saint-Brieuc auparavant. Il y a souvent eu cet antagonisme vis à vis de la ville centre. [...] Et puis il y a cet antagonisme ville-centre - périphérie qui était très très très fort il y a encore 20 ans, qui l'est toujours un peu et qui l'est aussi dans les EPCI voisins. C'est une des raisons pour lesquelles certains EPCI, certaines communes, n'ont pas voulu rejoindre notre agglomération. Je pense qu'il y a un sentiment... qui n'est pas forcément un sentiment raisonné d'ailleurs. C'est de l'affectif, c'est de l'affect. Je pense qu'aujourd'hui si on demandait au Maire de Tréveneuc qui était pas pour ou au Maire de Lantic qui était pas pour l'arrivée dans l'Agglo, ce qu'ils en pensent aujourd'hui, je pense qu'ils diraient qu'ils ont eu... qu'ils sont bien dans l'Agglo mais je pense qu'ils diront aussi je veux voir si ça continue. » (Élu, SBAA, homme, 50-59 ans, entretien n°25, mai 2018)

L'intégration à une intercommunalité représente souvent pour les élus du périurbain un risque de ne pas pouvoir peser et exercer d'influence face aux grandes communes qui y siègent :

« Mais c'est aussi une crainte qu'à un moment donné que cette proximité [avec Calais et Boulogne-sur-Mer], cette intercommunalité très rurale, très locale, soit un petit peu noyée dans une Agglomération qui peut avoir une vision un peu plus urbaine des choses. Ça c'est une volonté farouche d'exister. » (Chargé de mission, CCT2C, homme, 40-49 ans, entretien n°36, août 2018)

Ce sont d'ailleurs plutôt les grandes communes qui perçoivent un avantage souvent *touristique* ou un attrait supplémentaire pour leur territoire dans le fait de fusionner avec des petites communautés :

« En fait notre problème c'était de fusionner à 3 Communautés. Donc Leff Communauté, Sud Goëlo et nous [Communauté de communes de Lanvollon-Plouha]. Avec Leff Communauté ça s'est fait et Sud Goëlo nous aurait apporté une façade littorale plus importante, un niveau de population plus important qui aurait pu être un atout aussi. On aurait pu vraiment... ouais c'est ça renforcer l'identité littorale et rurale de notre territoire de communes qui se ressemblent. Bon c'était le projet émis [...] lors de la constitution du nouveau Schéma Départemental d'Intercommunalité. » (Élu, LAC, homme, 50-59 ans, entretien n°45, octobre 2018)

« [Que les élus de la CCDS craignent de] perdre en poids non, mais en proximité. [...] Je vais pas vous citer le nom des communes, mais il y a des maires [de communes périurbaines de la CAB], que je connais vu que je suis Maire depuis un certain temps... que je connais et qui me disent, « oh ce serait beaucoup mieux avec vous. À part le transport qu'on a eu à la CAB, sinon on serait bien mieux avec vous ». Parce que la CAB, c'est des gros projets, c'est le port, c'est tout ce qui tourne autour de Boulogne mais les petites communes rurales... ». (Élu, CCDS, homme, 70 ans et plus, entretien n°48, octobre 2018)

Les élu·e·s ruraux·ales estiment également qu'en cas de fusion, cela n'entraîne une perte de compétences et de services pour les communes rurales, puisque ces compétences assurées par les Communautés de communes le sont que dans les communes importantes dans les Communautés d'agglomération, notamment l'action sociale. Iels craignent aussi pour certain·e·s, une dilution des élu·e·s ruraux·ales et une perte de poids (Péron, 2016) notamment dans le territoire de GP3A et la partie paimpolaise où tou·te·s les Maires de Paimpol-Goëlo sauf celui de Paimpol étaient opposé·e·s au rattachement avec GP3A et préféraient rejoindre LAC¹⁰².

« [...] on voit très bien que les compétences exercées par les Communautés d'Agglomération, ne sont pas souvent à destination des services de proximité. Parce que les villes, dans les Communautés d'Agglomération on a quand même des villes importantes [...] donc on a des besoins qui émanent de nos populations qui ne sont pas les mêmes et qui ne seraient pas satisfaits de la même façon je pense. Après quand on parle de poids entre guillemets, vous savez quand une Communauté d'agglomération a énormément de communes rurales, les communes rurales peuvent faire un contrepoids. » (Élu, CCT2C, homme, 60-69 ans, entretien n°46a, octobre 2018)

¹⁰² **Note :** Tou·te·s les Maires de la CC de Paimpol-Goëlo à l'exception de celui de Paimpol ont souhaité leur rattachement à LAC à l'occasion du CDCI du 21 mars 2016. Proposition rejetée par 23 votes contre, 10 votes pour et 8 blancs. Suite à la création de GP3A, les Maires réfractaires avaient saisi le Tribunal Administratif pour casser la fusion. Mais le tribunal administratif de Rennes a rejeté la requête le 08 février 2018. (Leff Communauté, Communauté de Communes de Lanvollon-Plouha, 2016 ; Ouest-France, 2018a)

« On considère, enfin moi je considère en tout cas, que une interco de la taille de la nôtre nous permet d’agir rapidement pour répondre aux besoins des habitants, des porteurs de projets, des situations complexes qu’on a à gérer. Quand on a... par exemple si on fait le transport à la demande au 1er janvier 2018... euh 2019 à l’échelle du territoire c’est parce que c’est facile à faire. Imaginons qu’il faille le faire à l’échelle d’un territoire grand comme celui de Saint-Brieuc ou grand comme celui de Guingamp, les enjeux sont compléments différents. Et l’organisation est complètement différente aussi parce qu’il y a 60 communes à gérer, il y a 90 élus à mettre d’accord, euh bon. C’était des choix aussi que nous avons fait en 2016 quand on a décidé de poursuivre à deux quoi. » (Élu, LAC, homme, 50-59 ans, entretien n°45, octobre 2018)

« Proximité désagrégée. Déshumanisation car on va vers une technopole, ce qui promet beaucoup d’absentéisme. » (Connan, In : Péron, 2016)

La mise en place de territoires intercommunaux hypertrophiés comme GP3A¹⁰³ ne pose pas que des problèmes de gouvernance, avec 86 élu·e·s titulaires et 44 suppléant·e·s pour 57 communes (GP3A, 2019a), elle pose également un problème fonctionnel notamment dans l’organisation des transports-mobilité et d’autres compétences comme la gestion des bassins versants pour lesquels l’ancien périmètre du Pôle d’Équilibre Territorial et Rural (PETR) - Pays de Guingamp apparaît pour nombre d’acteur·e·s guingampais·e·s comme le meilleur périmètre. Le périmètre du Pays aurait alors exclu la Communauté de communes de Callac Argoat et inclus LAC (Cf. Carte 17 et carte 21).

¹⁰³ **Note :** 60km vol d’oiseau et 70km en distance parcourue entre le nord (Ploubazlanec) et le sud (Carnoët) de GP3A.(Géoportail ® IGN 2019)

« [...] il nous en manque encore, à l'est... mais bon ça c'est juste, il nous manque une Communauté de communes [...] Leff Armor. Moi je dirais dans une politique de transport, on aurait eu une bonne... mais bon voilà nous on est un territoire qui va plutôt dans le sud, de la côte jusqu'au centre Bretagne. On manque par contre d'épaisseur dans l'autre sens quoi. [...] Leff Armor n'aura pas la capacité de... gérer le transport, enfin ils peuvent proposer du TAD. C'est vrai que là on aurait dépassé les 100000 habitants, là on pouvait vraiment se donner les moyens, enfin supplémentaires pour aller plus vite sur cette politique mobilité. [...] c'est l'arbitrage du Préfet. Il n'a jamais en aucun cas... par contre il a été très directif chez nous sur certaines petites communes qui voulaient pas nous rejoindre en disant « c'est ça ou grosso modo c'est Guingamp-Paimpol ou rien », je pense à Callac qui est tout au sud de chez nous. Voilà il y a une forme d'incohérence. [...] Chez nous l'agglomération aurait dû faire l'aire du Pays. Bon Callac s'est rajouté dedans, tant mieux. Enfin... [...] Dans la politique de transport ça montre bien une incohérence. On les aurait eus avec nous [Leff Armor Communauté] on aurait été à 110-120000 habitants. On aurait pu retravailler le maillage. C'est pas grave. En temps et en heure si ça se fait, ça se fera. » (Élu, GP3A, homme, 50-59 ans, entretien n°21, mai 2018.)

« Pour moi aujourd'hui, vraiment à titre personnel, on se rend bien compte qu'avant les Communautés de communes n'avaient pas cette compétence là avec aussi un budget limité donc elles pouvaient pas en fait mettre en place... Et puis c'est même pas pertinent en fait, cette échelle d'ex Communauté de communes. [...] je trouve que c'est un avantage pour nous d'avoir pris cette compétence [mobilité] de pouvoir travailler à cette échelle-là. Après ce qui n'est pas forcément pertinent, c'est la forme de notre territoire. On le voit bien, travailler à l'échelle... peut-être de Leff Armor et Guingamp Comm... l'agglomération Guingamp-Paimpol aurait sans doute été plus pertinent. » (Chargée de mission, GP3A, femme, 30-39 ans, entretien n°13, mars 2018)

« Le Président de GP3A [...] il veut construire ce territoire. Mais il sait que le temps est compté. [...] Il considère que le vrai territoire, c'est celui-ci, c'est celui du Pays. Il imagine que 35000 habitants [à Leff Armor Communauté] à terme ça évoluera, et il a un projet de territoire dans sa tête, mais il faut qu'il le fasse partager, avec les siens. Il y a des gens qui sont à l'écoute, des gens qui sont conscients qu'il faudra faire évoluer, sur tous les domaines. Et de ce fait, il faudra quand même que ceux qui pensent que petits ils ont... à 35000, on a plus de chances que ceux qui sont à 115000. » (Élu, Conseil de développement, PETR Pays de Guingamp, homme, 60-69 ans, entretien n°11a, mars 2018)

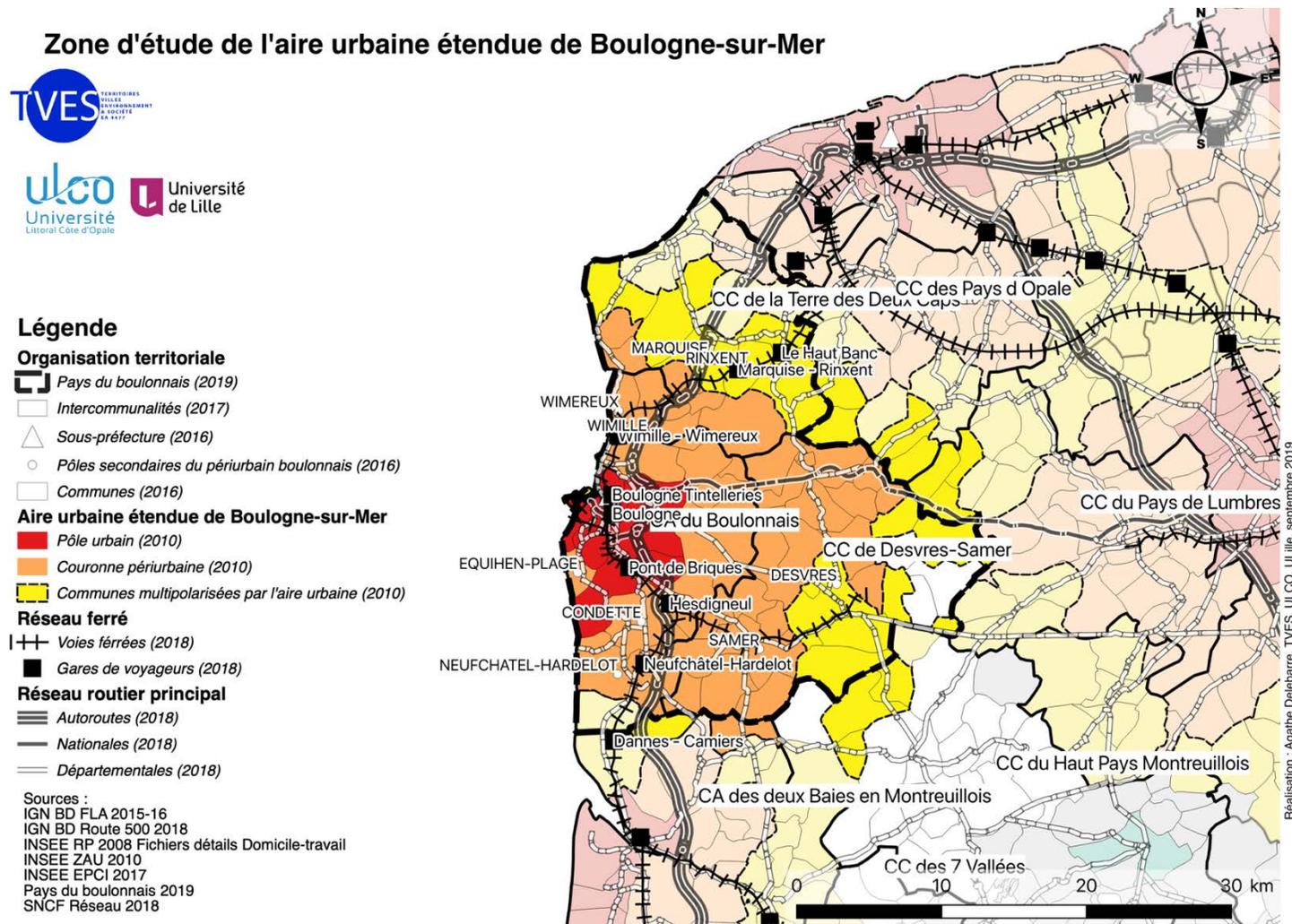
Ainsi, malgré les impératifs réglementaires et la volonté du·de la Préfet·e pour aboutir à des territoires intercommunaux plus larges et englobant une même aire urbaine, les antagonismes entre élu·e·s urbain·e·s et ruraux·ales sont encore bien présents, nourris par une crainte d'une contribution inéquitable des Communes rurales au profit des grands pôles. Ces dynamiques ont donc abouti à deux cas de figures dans nos terrains.

Une prise en main de la compétence mobilité et une répartition de l'offre de mobilité différenciée entre anciennes AOTU et nouvelles AOM

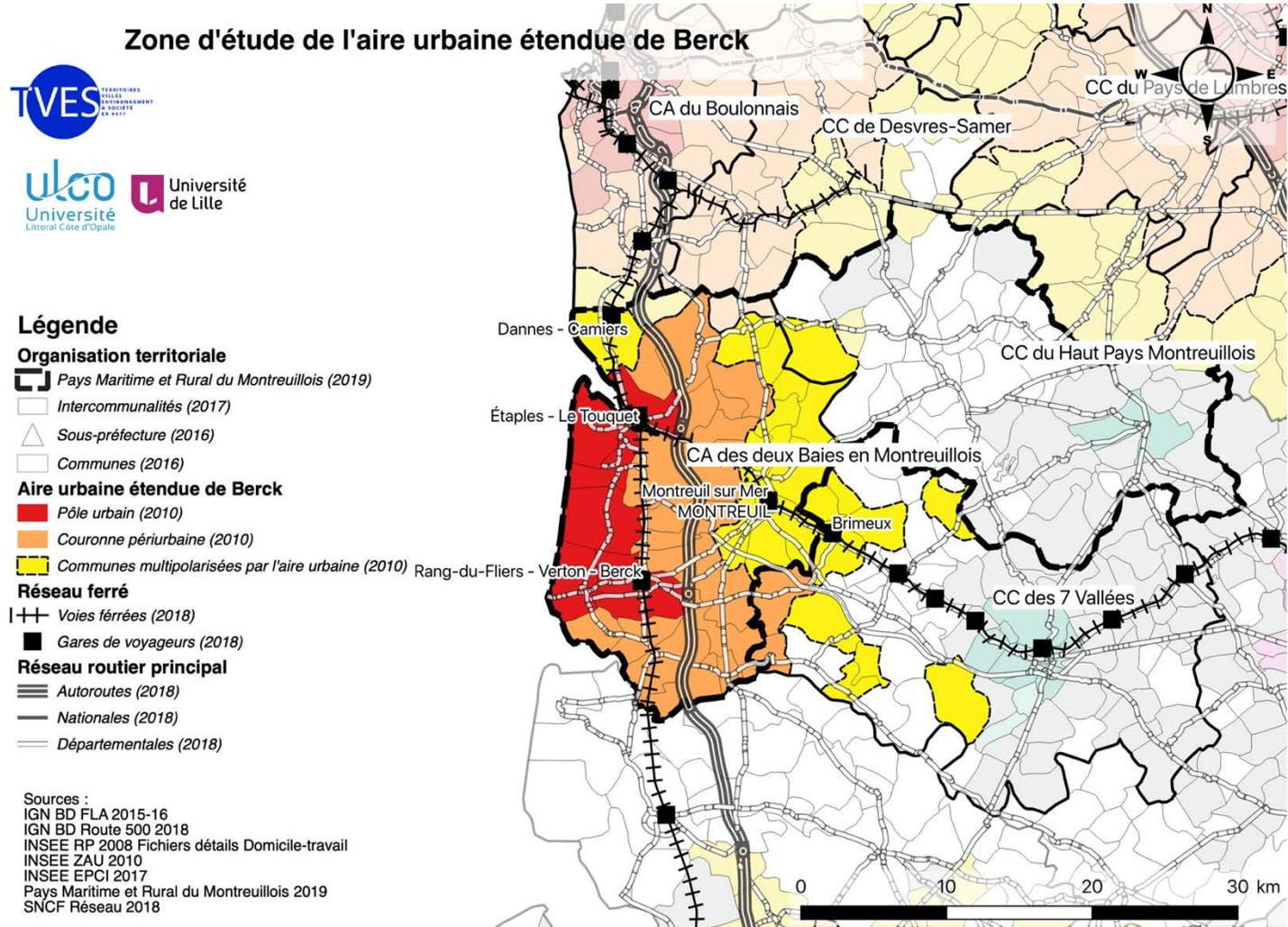
Le premier est celui des plus grandes villes moyennes (Boulogne-sur-Mer et Saint-Brieuc) dont l'aire urbaine étendue reste fragmentée entre plusieurs intercommunalités (Cf. Cartes 18 et 19), avec pour chacune une seule AOM déjà ancienne et ne couvrant pas l'intégralité du territoire fonctionnel. Le second cas est celui des plus petites villes moyennes qui ont été contraintes à la fusion par leur faible démographie et qui ont abouti à de nouvelles AOM avec un territoire couvrant parfaitement l'aire urbaine étendue (CA2BM ; Cf. Carte 20) ou un territoire hypertrophié couvrant 2 aires urbaines, notamment par la volonté du Préfet des Côtes d'Armor (GP3A ; Cf. Carte 21).

Toutefois, au-delà des enjeux politiques dans la recomposition des espaces périurbains des villes moyennes, les lois MAPTAM et NOTRe ont également impulsé une extension du statut d'AOM et un changement de paradigme dans la prise en compte de la compétence transports-mobilités, qui va là encore se différencier entre les villes moyennes plus importantes, plus anciennement AOTU et les petites villes moyennes, devenues récemment AOM (Cf. Tableau 14 et 15).

Carte 18 : Zone d'étude de l'aire urbaine étendue de Boulogne-sur-Mer en 2019 (Réalisation : Delebarre, 2020. Source : IGN, BD FLA 2015-2016 ; IGN, BD Route 500 2018 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE, RP 2008 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail ; INSEE, ZAU 2010 ; Pays du Boulonnais, 2019 ; SNCF Réseau, 2018)



Carte 20 : Zone d'étude de l'aire urbaine étendue de Berck en 2019 (Réalisation : Delebarre, 2020. Source : IGN, BD FLA 2015-2016 ; IGN, BD Route 500 2018 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE, RP 2008 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail ; INSEE, ZAU 2010 ; Pays Maritime et Rural du Montreuillois, 2019 ; SNCF Réseau, 2018)



Carte 21 : Zone d'étude de l'aire urbaine étendue de Guingamp-Paimpol en 2019 (Réalisation : Delebarre, 2020. Source : IGN, BD FLA 2015-2016 ; IGN, BD Route 500 2018 ; INSEE, EPCI 2017 ; INSEE, RP 2008 Exploitation complémentaire, Fichier détails Domicile-travail ; INSEE, ZAU 2010 ; PETR Pays de Guingamp, 2019 ; SNCF Réseau, 2018)

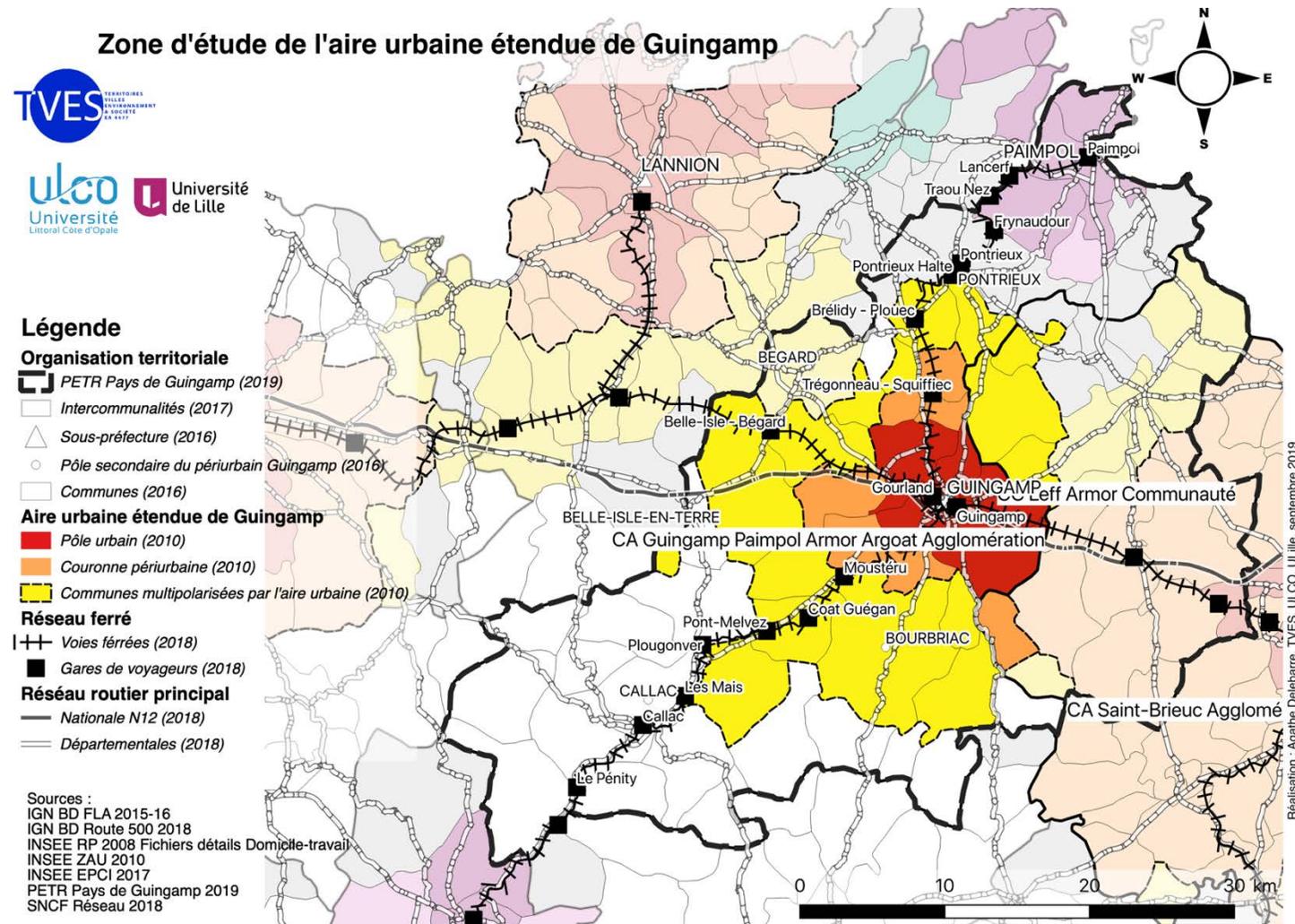


Tableau 14 : Autorités Organisatrices des Transports/ de la mobilité entre 2016 et 2017 dans nos terrains d'études (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : CA2BM, CAB, CCDS, CCT2C, GP3A, LAC, SBAA, 2016-2017)

	Boulogne-sur-Mer			Berck	Saint-Brieuc		Guingamp
	Communauté d'Agglomération du Boulonnais	Communauté de Communes de Desvres-Samer	Communauté de communes de la Terre des 2 Caps	Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois	Saint-Brieuc Armor Agglomération	Leff Armor Communauté	Guingamp Paimpol Agglomération, de l'Armor à l'Argoat
AOTU 2016	AOTU : Compétence transports obligatoire	Pas AOTU : Pas de compétence transports	Pas AOTU : Pas de compétence transports	Pas AOTU : Pas de compétence transports	AOTU : Compétence transports obligatoire	Pas AOTU : Pas de compétence transports obligatoire mais compétence transports facultative (TAD)	AOTU : Compétence transports facultative
AOM 2017	AOM : Compétence transports et mobilité obligatoire	Pas AOM : Pas de compétence transports et mobilité	Pas AOM : Pas de compétence transports et mobilité	AOM : Compétence transports et mobilité obligatoire	AOM : Compétence transports et mobilité obligatoire	Pas AOM : Pas de compétence transports et mobilité mais compétence transports facultative (TAD)	AOM : Compétence transports et mobilité obligatoire
PTU 2016	PTU/RT : 22 communes. Pas de changement de périmètre.	Pas de PTU/RT.	Pas de PTU/RT.	Pas de PTU	PTU : 13 communes	Pas de PTU/RT mais changement de périmètre pour le TAD social (CC Lanvollon-Plouha : 15 communes à LAC : 27 communes)	PTU : 6 communes
RT 2017				RT : 46 communes	RT : 32 communes		RT : 57 communes

Tableau 15 : Offre de transports dans les EPCI entre 2017-2020 dans nos terrains d'études (Réalisation : Delebarre, 2017. Sources : CA2BM, CAB, CCDS, CCT2C, GP3A, LAC, SBAA, 2017-2020)

	Boulogne-sur-Mer		Berck		Saint-Brieuc		Guingamp
	Communauté d'Agglomération du Boulonnais	Communauté de Communes de Desvres-Samer	Communauté de communes de la Terre des 2 Caps	Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois	Saint-Brieuc Armor Agglomération	Leff Armor Communauté	Guingamp Paimpol Agglomération, de l'Armor à l'Argoat
Bus réguliers gérés par l'AOM	Marinéo : Réseau essentiellement urbain. Ne couvre pas toutes les communes périurbaines.	NON	NON	NON	TUB : Réseau essentiellement urbain mais dessert périurbaine de toutes les communes de l'ancien PTU mais pas dans toutes les nouvelles.	NON	AXÉOBUS : Petit réseau urbain (3 lignes – 7 aller/retour par jour) dans le pôle urbain de Guingamp. Pas de dessert périurbaine
Transports scolaires gérés par l'AOM	Plusieurs lignes de transports scolaires gérées par la CAB	NON	NON	Quelques lignes de transports scolaires gérées par des communes du pôle urbain récupérée par la CA2BM.	Plusieurs lignes de transports scolaires gérées par SBAA	NON	NON
TAD géré par l'AOM	SAD : Quelques lignes virtuelles de Service à la Demande. Ouvertes à toutes les habitantes sans condition mais restreintes à quelques communes du périurbain. Expérimentation de lignes SAD dans le sud de la CAB (entre Saint-Étienne-au-Monts et Dannes entre décembre 2019 -janvier 2020)	NON	NON	NON	TaxiTUB devenu ProxiTUB : TAD semi-zonal (avec points d'arrêt) présent dans l'ancien PTU et étendu après expérimentation à l'ensemble des nouvelles communes périurbaines. Ouvert à toutes et articulés sur le réseau TUB et BreizhGo (autocars). Intégration des anciens TAD des communautés de communes (Trans'Com)	Allo'TAD : Service de TAD porte à porte ouvert aux personnes non motorisées ou ne pouvant pas conduire et restreint à 6 aller/retour par mois. TAD social lancé dans la CC de Lanvollon-Plouha et étendu à l'ensemble de LAC.	TAD AXÉO : Service TAD semi-zonal (avec point d'arrêt). 4 anciens systèmes de TAD social porte à porte présents dans plusieurs communautés de communes. Extension et harmonisation du système TAD ouvert à toutes mais dont les conditions d'usage (2 à 3 aller/retour par semaine) le limite à un usage social.
Autocars interurbains gérés par la Région	Oscar : Plusieurs lignes traversent le territoire et desservent quelques communes dont les communes non desservies par Marinéo (mais pas de représentation commune sur la carte de réseau). Pas de changement de périmètre donc pas de transfert de lignes.	Oscar : Plusieurs lignes traversent le territoire mais ne desservent que quelques communes	Oscar : Plusieurs lignes traversent le territoire mais ne desservent que quelques communes	Oscar : Quelques lignes traversent le territoire et desservent quelques communes. CA2BM récupère 2 lignes Oscar entièrement incluse dans son RT.	BreizhGo (anciennement Tibus) : Plusieurs lignes partent de Saint-Brieuc vers d'autres pôles urbains et ruraux. Dessertes de quelques communes non desservies par le TUB. Intégration tarifaire TUB et autocars BreizhGo et représentation sur la carte de réseau (pas d'intégration du TER). SBAA récupère une ligne BreizhGo incluse dans son RT.	BreizhGo (anciennement Tibus) : Plusieurs lignes reliant Saint-Brieuc, Paimpol et Guingamp desservent quelques communes du territoire (dont certaines sur réservation).	BreizhGo (anciennement Tibus) : Plusieurs lignes reliant Saint-Brieuc, Lannion, Guingamp, Paimpol et des pôles ruraux desservent quelques communes du territoire. Une ligne BreizhGo est récupérée par GP3A. Pas d'intégration tarifaire ou de représentation des lignes BreizhGo sur sa carte de réseau.
Autocars scolaires gérés par la Région	Oui si les lignes ne sont pas entièrement incluses dans le RT de la CAB. Pas de changement de périmètre donc pas de transfert de lignes scolaires.	OUI	OUI	Oui si les lignes ne sont pas entièrement incluses dans le RT de la CA2BM. Plusieurs lignes scolaires seront transférées.	Oui si les lignes ne sont pas entièrement incluses dans le RT de SBAA. Plusieurs lignes scolaires seront transférées.	OUI	Oui si les lignes ne sont pas entièrement incluses dans le RT de GP3A. Plusieurs lignes scolaires seront transférées.
TAD gérés par la Région	NON	NON	NON	NON	Certains horaires de certaines lignes BreizhGo sont sur réservation	Certains horaires de certaines lignes BreizhGo sont sur réservation	Certains horaires de certaines lignes BreizhGo sont sur réservation

B : La prise en charge politique de la compétence mobilité

Dans le premier cas des plus grandes villes moyennes, on aboutit côté boulonnais à 3 EPCI dont seule la CAB est restée AOM, sans aucun changement de périmètre et donc sans aucun transfert de lignes scolaires ou interurbaines de la Région vers la CAB. Le réseau Marinéo périurbain ne couvre pas l'ensemble des communes, notamment au sud de la CAB. Les TAD restent restreints à quelques communes à l'est de la CAB et sont expérimentés au sud de son ressort territorial¹⁰⁴. Le réseau d'autocars régionaux Oscar assure un service restreint en ne desservant qu'une partie des communes du périurbain boulonnais, que cela soit dans la CAB, la CCDS et la CCT2C.

Dans le cas de Saint-Brieuc, malgré les fusions importantes avec les Communautés de communes de l'arrière-pays et du littoral, l'aire urbaine étendue est fragmentée entre 3 EPCI dont 2 sont AOM, SBAA et Lamballe Terre et Mer¹⁰⁵, et où LAC n'est pas AOM mais a étendu sa compétence facultative transports et son service de TAD social¹⁰⁶ à l'ensemble du territoire. LAC n'étant pas AOM, la Région assure le transport en commun régulier BreizhGo, autocars et TER, ainsi que le transport scolaire sur son ressort territorial. SBAA a également étendu son service TAD en remplaçant les services existants¹⁰⁷ en l'articulant avec le service de bus régulier TUB et le service d'autocars régionaux BreizhGo. L'extension de son ressort territorial a contraint SBAA à récupérer la compétence d'une ligne d'autocars BreizhGo et de plusieurs lignes scolaires.

¹⁰⁴ **Note** : Expérimentation en décembre 2019. (RATP Dév, 2019)

¹⁰⁵ **Note** : Nous avons décidé de ne pas inclure Lamballe Terre et Mer dans notre zone d'étude (Cf. Partie 1, Chapitre II, Sous-Partie B)

¹⁰⁶ **Note** : Allo'TAD est le service de TAD social lancé par la Communauté de communes de Lanvollon-Plouha en 2014 et étendu à l'ensemble de Leff Armor Communauté au 1^{er} mars 2019 (Le Télégramme, 2019a)

¹⁰⁷ **Note** : Service de TAD Trans'Com lancé en 2011 ouvert à tou·te·s les habitant·e·s des Communautés de communes de Quintin Communauté et Centre Armor Puissance 4 (ayant intégré SBAA en 2017) et la Communauté de communes du Pays de Moncontour (ayant intégré Lamballe Terre et Mer en 2017). (Le Télégramme, 2011 ; Le Télégramme, 2013b ; Le Télégramme, 2017).

Dans le cas des petites villes moyennes, la CA2BM recouvre intégralement son aire urbaine étendue et devient AOM au 1^{er} janvier 2017, récupérant la compétence de 2 lignes d'autocars Oscar et plusieurs lignes scolaires. La CA2BM laisse la gestion à la Région jusqu'à la fin des contrats de DSP et des marchés scolaires en 2021, et elle a missionné un bureau d'études pour la réalisation d'un Plan Global de Déplacements (PGD) et d'un plan préparant la récupération de la compétence mobilités.

Enfin, dans le cas guingampais et paimpolais, le territoire est de GP3A est resté AOM et s'est étendu de manière très importante, englobant les aires urbaines de Paimpol et de Guingamp, ainsi que des secteurs ruraux sous l'influence de Carhaix dans le Finistère (Callac Communauté). Si le réseau de transports urbains réguliers de Guingamp AxéoBus est resté inchangé et concentré à son pôle urbain, les TAD présents sur plusieurs anciennes Communautés de communes ont été étendu à titre expérimental à l'ensemble du ressort territorial en étant ouverts à toutes les usagers. Cependant, le nombre restreint de dessertes hebdomadaires, inadaptées à une mobilité domicile-travail ou étude, les laissent dans la catégorie du TAD social. Cette expérimentation est aujourd'hui pérennisée. L'extension importante du périmètre a entraîné la récupération d'une ligne BreizhGo et de plusieurs lignes scolaires. Mais l'essentiel du réseau BreizhGo, autocars et surtout les 2 lignes de chemin de fer desservant l'espace périurbain et rural de GP3A, restent de la compétence Région.

Globalement dans tous les territoires, transports et mobilité sont séparés en deux compétences distinctes réparties entre deux élus (exceptée à SBAA), les transports restant souvent les transports en commun, et la mobilité correspondant aux mobilités actives (piétons, vélos, trottinettes, etc.). De même pour la voirie, lorsque celle-ci est de la compétence intercommunale, qui est aussi confiée à un élu distinct. À LAC qui n'a pris que la compétence facultative transports, héritée de la Communauté de communes de Lanvollon-Plouha, il n'y a aucun élu en charge de cette compétence, gérée par l'action sociale et externalisée à l'opérateur Transdev.

Avant la loi NOTRe, les transports en commun étaient bien souvent séparés du point de vue des compétences des élu·e·s des mobilités actives et de la voirie. La loi NOTRe impliquait un changement de paradigme passant des transports en commun urbains, à l'ensemble des mobilités sur tout le ressort territorial de l'AOM. Si certaines Communautés d'agglomération telles que SBAA ont intégré cette dimension avec un seul élu en charge de toutes les mobilités, mobilités actives, autopartage, covoiturage d'une part, et transports en commun d'autre part, ces compétences restent encore bien souvent distinctes entre 2 élu·e·s pour nos autres terrains, y compris dans les nouvelles AOM. Les transports en commun sont en effet une compétence obligatoire ancienne des Communautés d'agglomération contrairement aux autres modes alternatifs comme le vélo, qui ont longtemps été et apparaissent toujours comme une politique communale ou départementale.

Ainsi, si la loi NOTRe a impulsé un changement de paradigme dans les mobilités, l'approche intégrée et multimodale reste encore partielle pour ce qui est des compétences des élu·e·s. Nous verrons également que la loi NOTRe par les transferts de compétence transports scolaires et interurbains des Départements aux Régions et la montée en compétence de nouvelles AOM a entraîné des mutations importantes dans l'ingénierie des EPCI et des Régions. Ainsi, au-delà d'un transfert de compétences et de lignes d'autocars, ce transfert massif de personnel s'est accompagné de modes de fonctionnement et de cultures de collectivités différent·e·s entre Départements et Région.

C : La mutation des directions transports et la question des ressources humaines

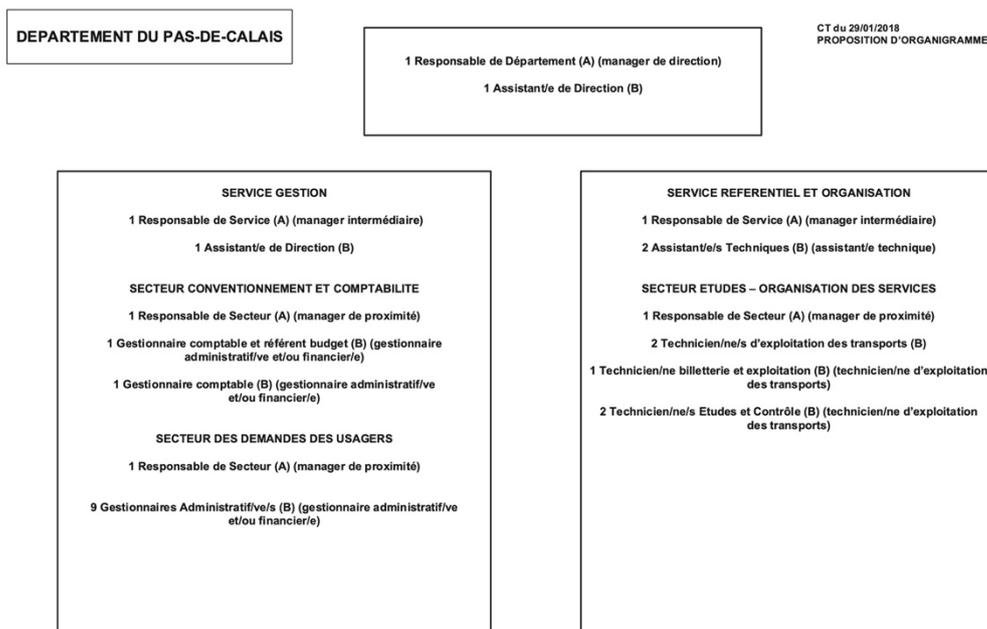
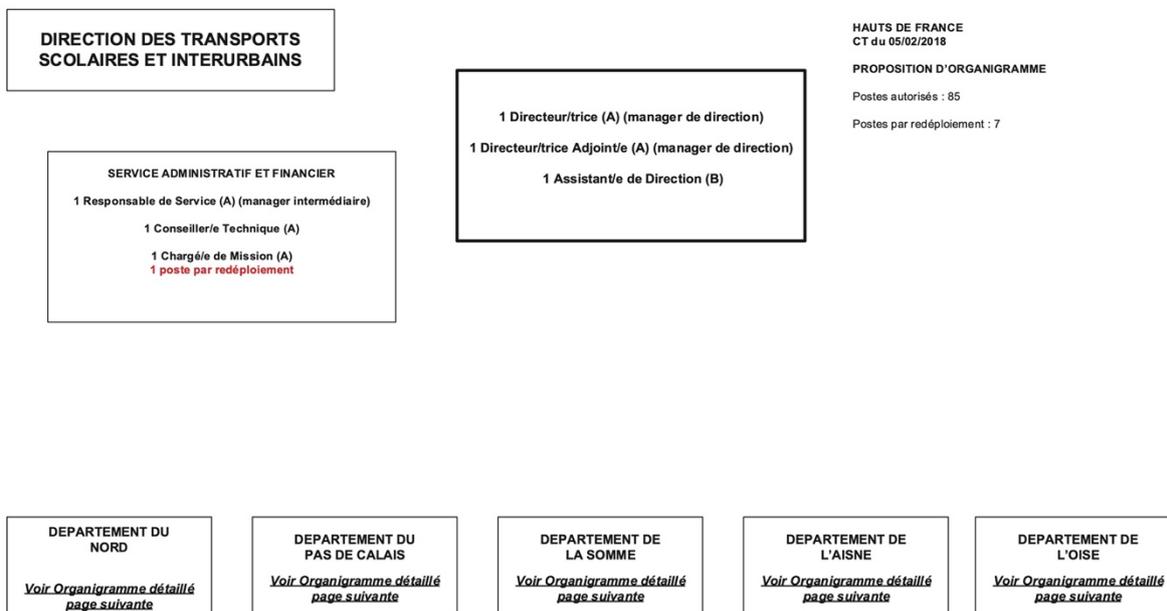
La loi NOTRe a transféré la compétence des services de transports routiers réguliers ou à la demande non-urbains¹⁰⁸ hors des ressorts territoriaux des AOM, des Départements à la Région au 1^{er} janvier 2017 et la compétence transports scolaires au 1^{er} septembre 2017¹⁰⁹. Cela a abouti à une grande mutation dans l'allocation des ressources humaines de ces deux collectivités territoriales. Ainsi, si dans tous nos terrains les Régions Hauts-de-France et Bretagne ont maintenu les services de Transports Scolaires et Interurbains (TSI) sur leur site, conservant ainsi un ancrage local dans les départements, le transfert de personnel s'est en réalité opéré au 1^{er} septembre 2017 pour l'ensemble des compétences TSI. Pour assurer cette transition, les Régions Hauts-de-France et Bretagne ont délégué aux Départements la gestion de la compétence transports interurbains entre le 1^{er} janvier 2017 et le 1^{er} septembre 2017 afin de permettre le transfert des personnels sur ces deux compétences en même temps ; les transports interurbains ayant très majoritairement un public scolaire (Région Hauts-de-France, entretien n°8, janvier 2018 ; Région Hauts-de-France, n°23, mai 2018 ; Région Bretagne, entretien n°33, juillet 2018 ; Région Bretagne, entretien n°44, septembre 2018).

Les personnels avaient deux choix, conserver leurs missions et leur localisation géographique en passant du Département à la Région ou rester au Département en changeant de mission et le cas échéant de commune de travail (Région Hauts-de-France, entretien n°8, janvier 2018 ; Région Bretagne, entretien n°33, juillet 2018 ; Région Bretagne, entretien n°44, septembre 2018). Ce transfert a accru de manière conséquente les personnels des Directions Transports des Régions. Dans les Hauts-de-France, la Direction des Transports Scolaires et Interurbains a été créée (Cf. Organigramme 2) en plus de la Direction des Transports en charge des missions historiques de la Région (Train Express Régionaux (TER), aéroports, ports maritimes et transports fluviaux). La Région Bretagne a elle intégré les services transports départementaux au sein de la Direction des Transports en tant qu'antennes départementales (Cf. Organigramme 3).

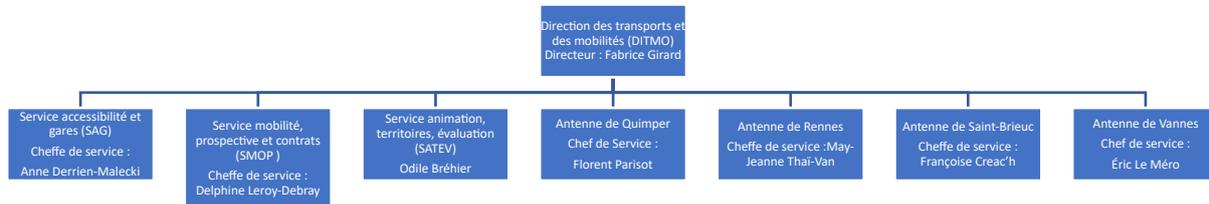
¹⁰⁸ **Note** : Les transports non-urbains sont appelés transports interurbains par les services des Départements ou de la Région car reliant des pôles urbains ou ruraux entre eux et desservant des communes rurales sur leur tracé.

¹⁰⁹ **Note** : La loi NOTRe est détaillée dans la Partie 1, Chapitre I, Sous-partie E.

Organigramme 2 : Organigramme des services de la Direction des Transports Scolaires et Interurbains et du Département Pas-de-Calais en 2018. (Source : Région Hauts-de-France, DTSI, 2018)



Organigramme 3 : Organigramme des Services de la Direction des transports et des mobilités de la Région Bretagne en 2017. (Source : Région Bretagne, 2017)



Pour anticiper cette transition, la Région Bretagne a mis en place des réunions bimensuelles entre janvier et septembre 2016 entre les services des Départements et de la Région Bretagne, afin de comprendre les modes de fonctionnement de chaque entité et connaître les souhaits des différents agents (Région Bretagne, entretien n°33, juillet 2018 ; Région Bretagne, entretien n°44, septembre 2018). S'il a été affiché le souhait de maintenir les conditions statutaires et pécuniaires des nouveaux agents, il ne nous a pas été possible de vérifier cette affirmation.

« [...] on a géré déjà en essayant de rassurer les agents transférés dans ce big-bang pour eux et dans ce changement. C'était déjà de les conforter dans leurs missions, dans leur poste, dans leur lieu géographique. Et puis que statutairement, financièrement, qu'il n'y ait pas de perte en ligne quoi. Donc il y a eu quelques angoisses normales et naturelles. Et voilà, aujourd'hui on est plutôt... c'est plutôt derrière nous quoi. Voilà, les choses sont plutôt bien passées quoi. Il y avait une volonté que ça se passe bien. » (Directeur, Région Bretagne, homme, 50-59 ans, entretien n°50, novembre 2018)

On note toutefois des différences de culture de collectivité entre les services transports des Départements et ceux de la Région, avec parfois une certaine rigidité dans la gestion des services de transports et pouvant être un frein à une harmonisation entre les services des différents départements au sein de la Région (Région Hauts-de-France, entretien n°8, janvier 2018 ; Régions de France, entretien n°20, mai 2018).

Le maintien des personnes ressources du Département au sein des services a permis d'assurer la continuité au sein des Régions sur cette nouvelle compétence transports routiers, que cela soit dans le service TSI du Pas-de-Calais à Dainville, près d'Arras, ou l'Antenne de Saint-Brieuc de la Région Bretagne (Région Hauts-de-France, entretien n°8, janvier 2018 ; Région Bretagne, entretien n°33, juillet 2018). Les besoins de formation furent de ce fait limités, et dans le cas des Côtes d'Armor il aurait été noté par le CNFTP, une féminisation des services ainsi qu'une hausse des profils d'aménageur·e·s et une baisse des profils d'ingénieur·e·s (Région Bretagne, entretien n°33, juillet 2018).

« Oui clairement, clairement. Et surtout un besoin d'harmonisation des pratiques. Parce que des fois il y a des Régions qui reprenaient donc la contractualisation telle quelle pour certains Départements, et quand on leur demandait pourquoi ils faisaient comme ça, le Département répondait, « ça fait 20 ans qu'on fait comme ça ». Mais bon c'est pas une réponse. Donc du coup il fallut remettre quelques process en place sur certains territoires. Sinon dans l'ensemble ça s'est bien passé puisque il y a quand même eu le temps de le voir venir et... Mais bon les Départements ont relativement bien joué le jeu. Il y a pas eu de souci. Même en terme de péréquation financière il y a pas de réel problème à part quelques départements où ça a pas forcément été très clean, mais sinon dans l'ensemble des départements ont joué le jeu. » (Conseiller, Régions de France, homme, 30-39 ans, entretien n°20, mai 2018)

« [...] je retrouve aujourd'hui à part quelques-uns, les mêmes interlocuteurs, parce qu'en fait si vous voulez les... le personnel que j'ai au téléphone actuellement est maintenant à la Région mais ils sont toujours à Saint-Brieuc. [...] Donc oui ils sont passés sous la tutelle de la Région mais ils continuent de faire le même travail. » (Chargée de mission, GP3A, femme, 30-39 ans, entretien n°13, mars 2018)

Ainsi, si le transfert important de personnels des Départements vers les Régions semble avoir été bien maîtrisé par ces dernières en maintenant un personnel conséquent avec une longue expérience, et ce malgré la poursuite de modes de fonctionnement différenciés entre unités territoriales de TSI, l'acquisition de la compétence mobilité ou son extension dans les Communautés d'agglomération s'est faite à personnel constant ou avec des personnels très récemment en charge de cette compétence dans les petites AOM. Le manque d'ingénierie et le manque d'expérience des chargé·e·s de mission mobilité face à ces nouveaux réseaux et transferts parfois conséquents ne fut pas sans conséquence sur l'ambition des politiques publiques de mobilité, notamment pour ce qui est des autres modes alternatifs (modes actifs, usage partagé de la voiture, etc.).

On distingue deux cas de figures entre les villes moyennes les plus importantes (CAB et SBAA), ayant une expérience ancienne des transports en commun et une ingénierie plus importante, et les petites villes moyennes, nouvelle AOM (CA2BM) ou ayant un réseau de transports en commun restreint et récent (GP3A), avec une ingénierie très réduite, composée d'un·e seul·e chargé·e de mission transports et de la mobilité.

La CAB n'ayant connu aucune mutation de périmètre ou de compétence, ses moyens humains sont restés les mêmes avec 2 chargées de mission et 1 responsable avec une expérience d'un réseau de Transport en commun ancien et important, d'un PDU volontaire et d'une politique modes actifs assez récente (2014). SBAA a connu une extension conséquente de son périmètre avec la gestion de nouvelles lignes régulières, scolaires et de TAD, en restant à moyens humains constants, mais avec également une expérience plus poussée que la CAB d'une politique multimodale.

Pour la CA2BM qui n'avait aucune compétence mobilité, le chargé de mission, seul responsable des transports, n'avait pas d'expérience passée en matière de transport-mobilité et a eu besoin de formation, notamment par l'association AGIR¹¹⁰ dont la CA2BM est adhérente. Enfin du côté de GP3A qui avait une chargée de mission transports et une expérience sur un petit réseau urbain assez récent (2011), elle resta la seule responsable des transports malgré l'extension conséquente de son ressort territorial et la récupération des nombreuses lignes scolaires, TAD et d'une ligne non-urbaine. Dans les deux cas de ces petites AOM, ces dernières ont largement externalisé leur gestion et étude à des bureaux d'études, à la Région et aux opérateurs de transports (CA2BM, entretien n°4, décembre 2017 ; GP3A, entretien n°13, mars 2018 ; GP3A, entretien n°21, mai 2018 ; CA2BM, entretien n°31, juillet 2018 ; CA2BM, entretien n°49, novembre 2018).

« [...] on doit assurer les compétences... on a un an pour assurer les compétences transports [...] on doit délibérer pour... redonner la compétence transports scolaires, la redéléguer à la Région, de façon à ce que les marchés puissent être maintenus jusque leur terme. Et pour ce qui est des transports périurbains, c'est à dire les lignes commerciales, on est intégré aux DSP qui étaient passées par les Départements. Donc ce qui nous permet de laisser la Région, qui a repris les services du Département... donc ça nous permet de laisser la Région de mener à terme, les marchés de Délégation de Service Public qui sont en cours. Ça nous permet aussi de nous laisser un délai, de... que je dise pas de bêtises d'un peu plus de deux ans, deux ans et demi, pour mener des réflexions, voir si il y a besoin de redéfinir les transports scolaires et économiques sur le territoire, voir selon quels axes.» (Chargé de mission, CA2BM, homme, 40-49 ans, entretien n°4, décembre 2017)

« Au 1er janvier 2017, moi qui étais en charge de ce service transports sur Guingamp Communauté [de 6 communes], je me retrouve toujours au service transports, toujours toute seule, mais sur l'ensemble du territoire avec 57 communes » (Chargée de mission, GP3A, femme, 30-39 ans, entretien n°13, mars 2018)

¹¹⁰ **Note** : AGIR : Association pour la Gestion Indépendante des Réseaux de transport public (AGIR, 2020)

« Je fais avec les moyens que j'ai parce que vous imaginez que... la Chargée de mission sur l'ancienne Guingamp Communauté... bon je n'ai qu[elle] pour l'instant, et il n'est pas prévu... bon voilà on compte sur ses compétences, on préfère déléguer l'opérationnalité des plateformes, etc. aux transporteurs. » (Élu, GP3A, homme, 50-59 ans, entretien n°21, mai 2018.)

Ainsi, on observe des disparités importantes entre les grandes AOM que sont CAB et SBAA, habituées à gérer un réseau de transport en commun important et ayant suffisamment de personnels pour gérer les nouvelles lignes et nouveaux services, et les petites AOM, où le manque d'ingénierie se fait ressentir et les besoins de formation et de conseils furent plus importants. Ce manque d'ingénierie limita également l'action des petites AOM dans le développement de leur offre. Ces disparités s'observent tout autant dans les modes de financements et les budgets alloués aux transports et à la mobilité entre les AOM mais aussi lors du transfert entre les Départements et les Régions. Mais cela souligne surtout une volonté de l'État de rationaliser le coût des services publics.

D : Financements et fiscalités : injonctions contradictoires de l'État sur les collectivités territoriales entre transfert de compétences, baisse des moyens financiers et perte d'autonomie fiscale au niveau local.

Comme nous l'avons vu, les lois NOTRe et MAPTAM avaient pour objectif de renforcer les Régions, les intercommunalités dans leur rôle d'Autorité Organisatrice Régionale ou de la Mobilité locale avec comme argument de simplifier le mille-feuille administratif français et de réaliser des économies d'échelle. Cette mutation s'est donc le plus souvent réalisée à fond constant.

Le transfert des compétences, moyens humains et financiers étaient strictement définis par la loi NOTRe pour les TSI entre les Départements et la Région. Le montant financier est fixe à la date du transfert équivalent à la moyenne des charges d'investissement des 5 années précédant le transfert (2012-2017) et de la moyenne des charges de fonctionnement des 3 années précédant le transfert (2014-2017) (Assemblée Nationale, Sénat, 2015). Or, le coût des charges de fonctionnement des services de TSI augmentant annuellement avec le point d'indice, la Région doit compenser sur ses fonds propres cette croissance du coût du service. La Cotisation sur la Valeur Ajoutée des Entreprises (CVAE)¹¹¹ dont la Région a récupéré la part des Départements, doublant la CVAE perçue par la Région, permet pour l'instant d'amortir le surcoût annuel. Elle risque toutefois de produire des inégalités entre Régions, la CVAE dépendant du dynamisme économique du territoire. La Région déjà sous contrainte budgétaire, a fortiori suite à la fusion des Régions dans le cas des Hauts-de-France en 2016, n'a donc pas de volonté d'accroître son service mais bien de rester à budget constant sur les TSI en conservant les lignes d'autocars qui n'auraient pas été intégralement transférées aux AOM (Région Hauts-de-France, entretien n°23, mai 2018). La Région Bretagne, même en l'absence de fusion avec une autre Région, est aussi sous contrainte budgétaire pour les TSI (Région Bretagne, entretien n°37, août 2018).

¹¹¹ **Note :** La CVAE est due par les entreprises et les travailleurs indépendants à partir d'un certain chiffre d'affaire et est calculée en fonction de la valeur ajoutée produite par l'entreprise. Elle est affectée aux collectivités territoriales (communes et leurs groupements, départements et régions). (Direction de L'information Légale et Administrative (Premier Ministre), Ministère Charge Des Finances, 2020)

« Donc on a eu des discussions techniques puis des discussions politiques pour déterminer exactement quel était le niveau de charges qui étaient transférées à la Région. [...] Ben disons qu'on a reçu une fiscalité qui est dynamique aussi puisqu'on perçoit 25 points de CVAE [des Départements]. C'est l'ancienne taxe professionnelle. Donc on espère que le dynamisme de la CVAE va compenser l'indexation des coûts des transports. Pour l'instant c'est le cas. De toute façon chaque transfert de compétence est compensé l'année n et puis... c'est la même chose que les transferts de compétences de la part de l'État. Et nous aussi c'est la même chose lorsqu'on transfère une compétence à ... à une AOM, sur un territoire. Les charges qu'on transfère sont tout le temps fixes, forfaitaires. » (Directeur, Région Hauts-de-France, homme, 30-39 ans, entretien n°23b, mai 2018)

« Donc à mon avis, le... le salut pourrait venir de... de services moins chers. La baisse des coûts des services qui permet de développer... en faisant du TAD comme on le fait aujourd'hui, on va pas réussir à se déplacer partout. Par ailleurs, nos élus ne sont pas forcément enclin à lever une fiscalité sur tout le territoire, ça m'étonnerait beaucoup. Donc est-ce qu'on va pouvoir conventionner avec des associations par exemple? » (Directeur, Région Hauts-de-France, homme, 30-39 ans, entretien n°23b, mai 2018)

« Et puis on est actuellement dans un contexte économique pas très favorable. Les deniers de la Région ne sont pas forcément extensibles, il y aura pas forcément, enfin il ne se profile pas forcément un grand développement d'offre... enfin en tout cas, les charges au titre du transport de voyageur je ne pense pas qu'elles vont augmenter dans les prochaines années. Donc en gros, soit on reste dans la situation où on est, soit on essaye de trouver d'autres modes pour essayer de développer le réseau et ça viendra aussi par le développement de la fréquentation et des recettes voyageurs qui pourront après alimenter et venir permettre de développer l'offre dans... ailleurs. » (Chargée de mission, Région Bretagne, femme, 30-39ans, entretien n°37, août 2018)

Pour ce qui est du transfert des lignes scolaires et interurbaines de la Région aux AOM¹¹², la Région et les AOM vont contractualiser une convention définissant les montants transférés, avec comme base en cas de litige, les dépenses effectuées par la Région au cours de l'année scolaire précédente (C. Transp., 2015i, Article L3111-8). Il est à noter que la Région peut tenir compte du versement transport levé par l'AOM et de son évolution pour ajuster les montants versés pour ce transfert, limitant d'autant la volonté des AOM d'augmenter leur Versement Transport (VT) ou de le lever, et donc de financer un réseau plus efficace voire même de simplement compenser l'augmentation du point d'indice du service de transport déjà existant (C. Transp., 2015g, Article L3111-5).

« Dans le cadre du transfert de compétences quand on élargit un périmètre, on définit une convention de transfert financier entre la Région et l'AOM, et il y a une petite nouveauté qui est sortie depuis la loi NOTRe, c'est à dire la convention de transfert financier doit prendre en compte le versement transport, l'assiette du versement transport, qui pose beaucoup question puisque le versement transport doit venir financer la politique de mobilité des AOM. Et maintenant les textes n'ont pas obligé... mais voilà indiquent clairement qu'il y a une partie du versement transport à reverser aux régions. Et ça pose un gros gros souci financier aux AOM. [...] qui clairement se disent si c'est pour que la Région nous pique cette source financière ben on ne va pas la mettre en place. Ou on ne va pas prélever le versement transport, c'est pas obligatoire, comme ça on leur doit rien, et on aura pas d'offre [de transports collectifs]. Clairement la question va se poser. Pour l'instant, la question ne se pose pas sur le territoire de Montreuil parce qu'il n'y a pas de réseau, mais elle peut se poser le moment où si ils prélèvent du versement transport, si la Région revient en disant, vous mettez du versement transport on en veut un bout, ben clairement les élus à un moment donné, ils sont pas fous, ils vont pas aller se faire taper sur les doigts par à la fois leurs entreprises et la Région. Ben moi je me mets à leur place. C'est déjà compliqué pour une collectivité, pour des élus, de mettre en place du versement transport parce que c'est une taxe, c'est un impôt supplémentaire qu'on impose à leurs entreprises locales, donc déjà qu'il faut essayer de les attirer donc c'est déjà la crainte des élus, ils ont toujours un peu de mal, c'est un peu compliqué, c'est un rapport de force avec le monde économique, si derrière c'est pour qu'on leur enlève un bout c'est pas... c'est de... tout ça c'est de la négociation.» (Responsable, AGIR, femme, 30-39 ans, entretien n°19a, mai 2018)

¹¹² **Note :** Lorsqu'elles sont entièrement incluses dans le ressort territorial ou au moins le point de départ et d'arrivée.

« Parce qu'en fait contrairement aux transferts Départements-Régions où la loi NOTRe là, c'est un transfert de compétences tout est figé en transfert financier, il faut suivre tout ce que dit la loi NOTRe et la loi de finance, il y a un peu de négociation mais tout est figé. En fait, le transfert entre Région et AOM, c'est de la négociation, c'est du contractuel parce que c'est une convention de financement. Donc en fait, c'est de la négociation entre les deux. La Région doit compenser financièrement le transfert de compétences auprès de l'AOM, mais ça peut être un transfert intégral comme ça peut ne pas être un transfert intégral. C'est de la négociation et dedans on met ce qu'on veut. C'est vrai que les Régions sur ça... je dis pas que c'est des grosses machines, mais ils ont des grosses directions des finances, des grosses directions juridiques, il font appel à des grosses AMO, à un moment qui dit transfert de compétences dit qu'on va prendre en compte le VT que va percevoir l'AOM pour diminuer le montant de compensation financière que la Région doit verser. Et en fait c'est souvent au détriment des petites AOM qui de ce fait-là ont pas suffisamment de ressources pour développer leur réseau, investir, etc. [...] parce que clairement si la Région réclame ce VT, c'est un frein au développement des réseaux en périurbain, c'est clair. Alors là, il faut pas que le financier l'emporte sur les questions d'aménagement du territoire. Il y a beaucoup beaucoup de petites questions de ce type. [...] Alors c'est pas automatique. [La Région] peut exiger une partie du VT auprès de l'AOM lors d'un transfert de compétence. C'est une possibilité. Mais certaines Régions considèrent que cette possibilité devient quasiment un droit. [...] Je sais qu'il y a des Régions... on tombe dans une position plus ou moins dure, c'est Nouvelle Aquitaine ou Auvergne-Rhône Alpes si j'ai bien compris, d'autres qui ont revu leur position de manière souple c'est le cas de la PACA. Au début ils avaient cette position et ils se sont rendus compte que c'était pas bon, c'était un frein au développement des réseaux de transports, et de ce fait là ils sont plus dans la négociation, ils sont plus souples. Donc il faut espérer que les autres régions le deviendront aussi. » (Responsable, AGIR, femme, 30-39 ans, entretien n°19b, mai 2018)

Les autres services de mobilité assurés par les AOM comme les mobilités actives ne dépendaient pas, jusqu'à la LOM, du VT mais du budget général des collectivités dont de la Dotation Globale de Fonctionnement (DGF) (CAB, entretien n°41, août 2018).

Le code général des collectivités territoriales définit des seuils maximums de VT en fonction du statut et la taille de l'AOM. Comme pour toute taxe, la levée ou l'augmentation du VT induit des choix politiques entre revenu fiscal potentiel, attractivité économique pour les entreprises et justification du service apporté par cette taxe. Ainsi, le VT s'appliquant sur de la masse salariale des employeur·e·s de plus de 11 salarié·e·s, les pôles urbains concentrant l'essentiel des emplois permettent de retirer des revenus plus conséquents que dans les zones périurbaines ou rurales alors que le service sera plus onéreux au kilomètre et par usager·e·s dans ces zones peu denses.

Dans nos territoires, le VT n'est jamais au taux maximal légal, les plus grandes AOM de plus de 100000 habitant·e·s comme SBAA et la CAB pouvant lever un VT de 2%¹¹³ n'appliquent qu'un taux de 1,6% à SBAA¹¹⁴ et de 1,25% à Boulogne-sur-Mer¹¹⁵(URSAAF, 2020).

« La politique transport est une politique qui est pour l'essentiel financée par le versement transport que payent toutes les entreprises de plus de 11 salariés. Et bon an mal an, ça nous rapporte 15 millions d'euro. Si on met en parallèle, c'est le budget de la SPL Baie d'Armor Transport, tout oscille autour de 15 millions d'euros. [...] Alors c'est 1,60% sur l'ancienne agglomération. Ex-Saint Briec Agglomération puisque nous avons convenu il y a... en 2014, avec l'ancien Président Bruno Joncour et les organisations patronales... le MEDEF, l'UPIA, etc. de lisser le versement transport et 2017-2018 étaient des années à 0%, des années blanches sur les territoires entrants, et que ça passait simplement à partir de 2019, qu'on mettra en place les nouveaux taux, mais qui ne seront toujours pas à 1,60. [...] Il y a une progressivité jusqu'en 2020-2021. » (Élu, SBAA, homme, 50-59 ans, entretien n°25, mai 2018)

¹¹³ **Note :** Taux maximum de 1,75% pour les EPCI de plus de 100000 habitant·e·s, pouvant être majoré de 0,05% par la Communauté d'agglomération et de 0,2% si une commune classée touristique se situe sur le territoire. (CGCT, 2019a, Article L2333-67)

¹¹⁴ **Note :** Étendu progressivement de 0 à 1,6% sur les nouvelles communes entre 2017 et 2022 à raison de 0,4 points supplémentaires par an. (SBAA, 2019a)

¹¹⁵ **Note :** Pas d'extension du RT donc pas d'extension du VT à de nouvelles communes.

Dans les plus petites de nos AOM, GP3A et CA2BM comprises entre 10000 et 100000 habitant·e·s, le VT peut atteindre légalement les 0,8%¹¹⁶, alors qu'il n'est que de 0,16%¹¹⁷ à GP3A et que la CA2B ne lève aucun VT. Quant aux Communautés de communes étudiées, LAC qui n'est pas AOM mais dispose d'un TAD « social » ne lève aucun VT et utilise cet argument dans son marketing territorial. CCDS et CCT2C quant à elles ne disposent d'aucun service de transport autre que celui de la Région et ne souhaite pas lever pas de VT, estimant notamment que le coût politique de lever une nouvelle taxe serait supérieur aux revenus perçus pour mettre en place un service de transport, même à la demande.

« [...] actuellement on a un versement transport sur Guingamp Communauté à 0,16. [...] les autres ex Communautés de communes c'est 0% et [...] vu que le pourcentage est très faible, normalement on va harmoniser pour tout le monde à 0,16% tout le monde au 1er juillet [2018 ...]. On s'est posé la question de dire au lieu de mettre 0,16 on met 0,08 sur les ex périmètres parce qu'ils ne disposent que du transport à la demande, ils n'ont pas de réseau urbain. Notre bureau d'étude aujourd'hui nous déconseille de faire ça parce que le pourcentage est relativement faible déjà par rapport aux 0,55% qu'on peut mettre en place, et elle m'a dit, il n'y a rien de pire que d'augmenter progressivement les taxes. » (Chargée de mission, GP3A, femme, 30-39 ans, entretien n°13, mars 2018)

« Je pense que sachant, qu'on soit réaliste, l'ambition en terme versement transport à 0,16, bon... vous dites ça à des entreprises on passe de 0 à 0,16 pour eux c'est énorme, le fait d'intégrer cette taxe-là. 0,16 c'est pas particulièrement très élevé à l'échelle des Agglo. [...] je pense qu'on a envie de donner du crédit, ce qui se passe sur Guingamp à priori les entreprises l'ont compris, sur les autres territoires, attention, il faut qu'on soit crédible aussi bon. On prélève un impôt, il faut qu'il serve à quelque chose et qu'il soit compris par tout le monde. » (Élu, GP3A, homme, 50-59 ans, entretien n°21, mai 2018.)

¹¹⁶ **Note :** Taux maximum de 0,55% pour les EPCI de 10000 à 100000 habitant·e·s pouvant être majoré de 0,05% par les Communautés d'agglomération ou de communes et de 0,2% si une commune classée touristique se situe sur le territoire. (CGCT, 2019a, Article L2333-67)

¹¹⁷ **Note :** Étendue à l'ensemble des communes de GP3A au 1^{er} janvier 2019 au lieu du 1^{er} juillet initialement afin de permettre aux entreprises de budgétiser cette nouvelle taxe. (GP3A, 2018a ; GP3A, entretien n°13, mars 2018 ; GP3A, entretien n°21, mai 2018)

« Je fais la provocation en disant ça parce que c'est eux qui sont les plus éloignés [, la Communauté de communes de Callac Argoat] et demain les entreprises paieront des taxes mais n'ont pas le service. Ça va faire du bruit. » (Élu, Conseil de développement, PETR Pays de Guingamp, homme, 60-69 ans, entretien n°11a, mars 2018)

« [Au sein du Conseil Communautaire] On sent les gens encore frileux, mais quand on leur mettra les chiffres devant les yeux, je pense que malheureusement ils devront se rendre à l'évidence que sans versement transport on ne pourra pas développer une politique de transports-mobilités suffisamment importante quoi. » (Élu, CA2BM, homme, 50-59 ans, entretien n°49, novembre 2018)

« [...] en matière économique Leff Armor communique beaucoup sur le fait qu'il n'y a pas de versement transport sur leur territoire. [...] Et donc ils font d'un argument marketing le fait de pas avoir de taxe, de pas avoir de versement transport. » (Élu, SBAA, homme, 50-59 ans, entretien n°25, mai 2018)

« [A propos du fait de lever le versement transport] Aujourd'hui non. Et c'est un peu une différence que nous avons avec les agglomérations. On a pas obligation de prendre la taxe transports, du coup c'est un avantage fiscal que nous proposons aux entreprises qui s'installent chez nous. Sachant qu'on est situé entre deux Agglo donc c'est quelque chose si on peut garder cette différence avec les Agglo qui nous entourent moi je trouve que c'est plutôt pas mal pour garder de l'attractivité pour les entreprises. » (Élu, LAC, homme, 50-59 ans, entretien n°45, octobre 2018.)

« [...] comme vous le disiez si bien, le nombre d'entreprises n'est pas énorme. Nous avons un secteur côtier qui est essentiellement un secteur résidentiel. Après nous avons tout un secteur je dirais entre le bassin carrier et la côte qui est un secteur agricole, donc avec très peu d'entreprises. Alors bien sûr comme vous dites, il y a les carrières, il y a un peu d'entreprises, dans le bourg centre, mais le nombre d'entreprises est relativement limité. Et donc non, nous n'envisageons pas cette prise de compétence, ni à court, ni à moyen terme. » (Élu, CCT2C, homme, 60-69 ans, entretien n°46a, octobre 2018)

Toutefois, afin de mettre en place un service de transports et de la mobilité efficace, certain·e·s élu·e·s ne rejettent pas l'idée de lever ou accroître le VT, mais à condition de le repousser après les échéances électorales municipales et intercommunales, et ne pas prendre de risque politique.

« Et ensuite on a envisagé éventuellement d'aller jusqu'à 1,80. Or aujourd'hui on a un taux de 1,6, c'est un taux dé plafonné puisque c'est lié au chantier TEO, au Bus à Haut Niveau de Service qu'on est en train de réaliser, donc la ligne TEO, transport est-ouest. [...] On a essayé aussi de faire... de faire bouger le réseau aujourd'hui, mais le problème c'est qu'on le fait à moyens financiers constants, c'est à dire, [...] on est sur une enveloppe fermée, pour l'instant, du fait de... comment... du lissage du VT. Et donc moi j'ai demandé [...] à ce que le surplus de VT, celui qui viendra des 19 communes soit intégralement versé sur la politique transports dans les secteurs périurbains et ruraux. Parce que je me refuse et ça a été acté en Bureau jeudi dernier, je me refuse que ce VT vienne compléter le financement ou les dérives qu'il pourrait y avoir sur des projets comme le PEM ou TEO, on est pas là pour compenser les avenants, etc. Donc il faut vraiment que ce versement transport soit affecté à la politique transport dans les secteurs périurbains et ruraux parce que sinon on va pas s'en sortir. On donnerait une mauvaise image en plus de... de la politique transports. » (Élu, SBAA, homme, 50-59 ans, entretien n°25, mai 2018)

« Mais c'est vrai que si ça fonctionne bien il faudra peut-être se donner davantage de moyens. Donc ça se fait pas, c'est pas interdit mais il y a toujours le levier d'augmenter le versement transport. Ça c'est un choix politique. Est-ce qu'on passe à 0,20 ou 0,25? » (Élu, GP3A, homme, 50-59 ans, entretien n°21, mai 2018.)

Ainsi, le financement de services de mobilité reste mal adapté, ce qui restreint son développement. L'État avec la loi NOTRe, en transférant de nouvelles compétences entre collectivités territoriales ne donne pas les outils financiers et fiscaux suffisant au développement des transports en commun et encore moins des mobilités de manière globale. Dans le cas des TSI régionaux, la CVAE censée compenser l'augmentation du coût du transport après le transfert, et dont la redistribution par l'État s'effectue de manière territorialisée, augmente les inégalités entre régions ; celles moins dynamiques ou plus rurales où les transports non-urbains sont d'autant plus onéreux par habitant·e seraient d'autant plus pénalisées.

Pour ce qui est du transfert des TSI des Régions vers les AOM, la possibilité pour la Région de déduire le montant du VT, accroît le reste à charge pour ces AOM. L'État fait donc reposer une part accrue de la responsabilité fiscale aux AOM dans un contexte où les AOM des villes moyennes lèvent rarement un VT au maximum légal. Au-delà de l'argument de l'attractivité économique et de la justification de la levée d'une taxe par un service apporté, la question de l'assiette fiscale du VT pose question dans les zones périurbaines et rurales où les entreprises imposables sont peu nombreuses ; la masse salariale limitée et les taux appliqués étant souvent faibles dans les plus petites AOM. Cette situation aboutit au fait qu'il est d'autant plus difficile politiquement de taxer des territoires ruraux ou périurbains pour leur apporter un service de transports souvent restreint à du TAD et ne pouvant offrir une alternative à l'autosolisme. La pertinence du VT comme outil fiscal structurant des politiques de mobilités se pose dans un paradigme de la compétence mobilité étendue par la loi NOTRe aux zones peu denses.

« Donc dès que l'on touche au versement transport quelque part on touche à notre politique. Et c'est vrai que il y a actuellement une réflexion qui est menée par un certain nombre de... en tout cas quelques experts à Bercy qui viseraient à supprimer le versement transport, puisque ce groupe d'experts travaille sur la baisse des charges dans les entreprises et c'est vrai que le versement transport pèse sur les charges des entreprises » (Élu, SBAA, homme, 50-59 ans, entretien n°25, mai 2018)

Conclusion de chapitre :

Si les lois MAPTAM et NOTRe ont entraîné une augmentation du nombre d'AOM et une meilleure couverture des espaces périurbains des villes moyennes, ces derniers restent encore fragmentés territorialement pour l'espace périurbain boulonnais et briochin, et plus globalement fragmentés dans la distribution des compétences transports interurbains desservant ces territoires. Les mutations intercommunales négociées au sein des CDCI furent marquées par une opposition de certain·e·s élu·e·s ruraux·ales et périurbain·e·s d'une part et des élu·e·s urbain·e·s et le·a Préfet·e d'autre part, notamment dans les Côtes d'Armor où le Préfet fut plus « proactif » pour aboutir à de grands EPCI tout en conservant le périmètre départemental. Ces réformes ont abouti à des changements conséquents en termes de ressources humaines notamment dans les Régions qui furent relativement bien gérées pour ces dernières malgré des rigidités et des différences marquantes de culture de collectivité complexifiant l'harmonisation dans l'organisation des TSI. La situation est plus différenciée entre les AOM anciennes et importantes et les nouvelles petites AOM, ces dernières étant encore peu pourvues en ressources humaines voire novices en matière de mobilité malgré une extension conséquente de leur champ de compétence, ce qui ne fut pas sans impact sur les ambitions en matière de mobilité dans ces territoires. Enfin, les transferts financiers et les outils fiscaux apparaissent peu adaptés à ces nouveaux périmètres de la mobilité périurbaine et rurale, notamment dans le cas du versement transport. La question du financement des services de mobilités et de leur nature semble une question déterminante qui reste en suspens pour garantir une réelle équité territoriale. Il nous apparaît dès lors importants de développer les conséquences de ces réformes territoriales sur le développement et la diversification de l'offre modale dans le chapitre suivant.

Chapitre II : Évolution de l'offre modale : Diversification et renouvellement ?

Introduction du chapitre :

La loi MAPTAM et surtout la loi NOTRe ont été un « big bang » pour les collectivités territoriales (Directeur, Région Bretagne, homme, 50-59 ans, entretien n°50, novembre 2018), tout particulièrement pour les Régions et les Communautés d'agglomérations. Elle entraîna une extension des périmètres d'intervention des AOM sans toujours réussir à regrouper une même aire urbaine dans une seule AOM, et en ne réduisant que partiellement le « mille-feuille administratif » des acteur·e·s de la mobilité sur ce même territoire (Chargé de concertation, ADAV, homme, 40-49 ans, entretien n°9, janvier 2018). Elle entraîna des mutations de personnels importantes, tout particulièrement dans les Régions, et une montée en ingénierie dans les nouvelles Communauté d'agglomération, même si elle fut encore restreinte au regard des nouvelles compétences à gérer par ces AOM sur des périmètres parfois hypertrophiés. Elle met également en lumière les limites du développement de la compétence mobilité sur de nouvelles communes, qui s'établit le plus souvent à budget constant et avec des ressources fiscales mal adaptées aux zones peu denses.

On peut alors s'interroger sur l'évolution de l'offre modale et si la loi NOTRe a été directement ou indirectement motrice pour une diversification et un renouvellement de l'offre modale. Nous développerons dans ce deuxième chapitre de la Partie 2, les évolutions dans les différents modes de transports, en commençant dans la sous-partie A par les transports en commun réguliers qui restent divisés entre acteur·e·s au sein d'un même territoire. Puis dans la sous-partie B, nous verrons que le TAD connu une extension de son périmètre sur les espaces périurbains, dans un discours d'équité territoriale toutefois biaisée. Nous aborderons ensuite en sous-partie C, les évolutions limitées et émergentes en matière de mobilités actives et d'usage partagé de la voiture. Enfin, dans une dernière sous partie, nous établirons les limites et contradictions entre la planification des mobilités et les actions menées.

Nous reprendrons parfois ici certains éléments vus dans la première partie de présentation des terrains mais mobilisés dans une logique démonstrative.

A : Des compétences liées à la mobilité encore segmentées entre acteur·e·s. Une répartition encore peu lisible des compétences

La mobilité ne se résume pas aux services de transports en commun mais intègre aussi, les mobilités actives, les services de voitures partagées¹¹⁸ et l'autosolisme. Les politiques de mobilités ne vont ainsi pas toutes dépendre de la compétence transports-mobilité¹¹⁹, mais également de la compétence voirie¹²⁰, ainsi que des outils d'information multimodale et de mise en relation pour le covoiturage. Les lois NOTRe et MAPTAM n'ont ainsi effectué qu'une simplification partielle dans la répartition des compétences entre acteur·e·s au sein d'un même territoire (Cf. Tableau 16).

Tout d'abord pour ce qui est des transports réguliers à l'échelle inter-AOM, si à partir de 2017, les services de transports en commun non-urbains routiers, ferroviaires et maritimes¹²¹ dont les scolaires sont assurés par la Région, le transport scolaire hors AOM des enfants et des adolescent·e·s ayant une situation de handicap ne permettant pas l'utilisation des transports publics classiques est toujours assuré par les Départements sous leur compétence aides aux personnes handicapé·e·s¹²². En revanche au sein de leur ressort territorial, les AOM conservent la compétence accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite avec l'obligation de rendre accessible leur parc de bus, leurs arrêts et mettre en place des systèmes de transports à la demande pour les personnes en situation de handicap ne pouvant utiliser les transports réguliers classiques (Assemblée Nationale, Sénat, 2005). Des services TAD pour les personnes en situation de handicap sont ainsi présents dans toutes les AOM, assurés par un opérateur de transport privé dans la CAB, SBAA et GP3A), ou associatif dans la CA2BM avec l'association Alpha Transports & services (CA2BM, 2020).

¹¹⁸ **Note** : Autopartage, autostop ou covoiturage

¹¹⁹ **Note** : Incluant les services de transports réguliers ou à la demande de personnes dont les transports scolaires, ainsi que les services de location de vélo ou d'autopartage.

¹²⁰ **Note** : Aménagements et stationnements vélo, aires de covoiturage, voies réservées aux bus, etc.

¹²¹ **Note** : En Bretagne, les liaisons insulaires sont assurées par la Région comme celle entre GP3A et l'Île de Bréhat qui est une commune isolée.

¹²² **Note** : Mais traitées par la Direction des Infrastructures (Côtes d'Armor) ou la Direction des Achats, Transports et Moyens (Pas-de-Calais) (Département des Côtes d'Armor, 2020a ; Département du Pas-de-Calais, 2020a)

Tableau 16 : Évolution dans la répartition des compétences liées aux mobilités entre 2016 et 2017 suite à la loi NOTRe (Réalisation : Delebarre, 2017)

		2016		2017	
Champs de compétences liées à la mobilité		Entièrement dans le PTU	En partie dans le PTU ou hors PTU	Entièrement dans le RT	En partie dans le RT ou hors RT
(Services de) Mobilité	Train Express Régionaux	Région			
	Transport maritime régulier de personne	Commune continentale si l'île est dans son PTU	Département	Commune continentale si l'île est dans son RT	Région
	Transport urbain régulier	AOT		AOM	
	Transport non-urbain régulier	AOT	Département (sauf convention avec AOT)	AOM	Région (sauf convention avec AOM)
	Transport scolaire	AOT et/ou communes	Département (sauf convention avec AOT)	AOM	Région (sauf convention avec AOM)
	Transport scolaires en situation de handicap	Département			
	Transports des personnes en situation de handicap non scolaires	AOT	Département	AOM	Département
	Transport à la Demande	AOT	Si elle souhaite prendre la compétence transport facultative, Communauté de communes (convention avec opérateur de transport privé ou associatif)	AOM	Si elle souhaite prendre la compétence transport facultative, Communauté de communes (convention avec opérateur de transport privé ou associatif)
	Services location vélo	Commune ou AOT/AOM			
	Autopartage	AOT		AOM	
	Plateforme de covoiturage	Département et/ou Syndicat Mixte loi SRU et/ou Région et/ou Entreprise et/ou Association		Département et/ou Syndicat Mixte loi SRU et/ou Région et/ou Entreprise et/ou Association	
	Voirie	Aire de covoiturage	Commune, EPCI, Département		
Stationnement vélo					
Voirie cyclable					

« Maintenant le Département n'a vraiment conservé finalement que la compétence des transports des scolaires handicapés. C'est la seule compétence que le Département a conservé. »
(Chargée de mission, GP3A, femme, 30-39 ans, entretien n°13, mars 2018)

Dans le ressort territorial des AOM, les transports en commun réguliers non-urbains restent scindés entre l'AOM et la Région. D'un côté l'AOM gère les lignes de bus et d'autocars entièrement incluses dans son ressort territorial, laissant les lignes de Transports Scolaires et Interurbains (TSI) sortant du ressort territorial sous la compétence de la Région, tout comme le TER. L'extension des ressorts territoriaux de certaines AOM (SBAA, GP3A, CA2BM) impose le transfert de lignes non-urbaines et scolaires sous la compétence du Département puis de la Région vers l'AOM uniquement si les lignes sont entièrement incluses dans le ressort territorial (C. Transp., 2015g, Art. L3111-5 ; C. Transp., 2015i, Art. L3111-8.).

Ainsi dans nos terrains, les lignes non-urbaines non spécifiquement scolaires relient dans la grande majorité des cas les pôles urbains et ruraux entre les intercommunalités. Les AOM n'en prennent donc pas la compétence, réduisant les lignes d'autocars transférées à une ou deux lignes¹²³. Pour ce qui est des lignes scolaires, le nombre de transfert est plus conséquent avec entre 29 et 39 lignes scolaires transférées par AOM¹²⁴.

Toutefois, tout comme les TSI toujours sous la responsabilité de la Région, les TSI transférés aux AOM sont soumis aux conditions de Délégations de Service Public (DSP) ou de marchés publics de transports, ne permettant pas de rationaliser et redessiner le réseau par la fusion ces nouvelles lignes à l'existant avant l'échéance des contrats en cours entre 2020 et 2024. Les DSP et marchés scolaires conclus entre les Départements et les opérateurs de transports ont été transférés à la Région respectivement au 1^{er} janvier 2017 et 1^{er} septembre 2017. A compter de ces dates, les lignes de TSI entièrement incluses dans le ressort territorial des AOM sont transférées à ces dernières en conservant les mêmes conditions contractuelles, les mêmes opérateurs et les mêmes échéances.

¹²³Note : Détails Partie 2 Chapitre II Sous-partie B

¹²⁴Note : Détails Partie 2 Chapitre II Sous-partie B

La Région Hauts-de-France doit par exemple renégocier progressivement les contrats de DSP ou de marchés publics scolaires ou interurbains entre 2019 (Nord et Somme) et 2021 (Pas-de-Calais) (Région Hauts-de-France, entretien n°23, mai 2018) ce qui monopolise les services dans le renouvellement des contrats et ajoute une latence dans l'harmonisation à l'échelle régionale des anciens réseaux départementaux. On trouve la même situation en Région Bretagne avec des renouvellements entre 2020 (Ille-et-Vilaine et Finistère) et 2022-2024 (Côtes d'Armor) (Région Bretagne, entretien n°37, août 2018).

« Il faut qu'on puisse justement trouver un sens à ce qu'on veut faire du réseau global BreizhGo, du réseau réunifié, essayer de réduire les écarts d'un territoire à l'autre pour une même typologie d'offre, et c'est le travail qu'on est en train de mener mais qui se fera pas du jour au lendemain.»
(Chargée de mission, Région Bretagne, femme, 30-39ans, entretien n°37, août 2018)

Les échéances éloignées des contrats de transports interurbains (2021 dans le Pas-de-Calais, 2024 dans les Côtes d'Armor) et de contrats scolaires (2020 reporté à 2021 dans le Pas-de-Calais, 2022 dans les Côtes d'Armor), complexifient également l'harmonisation des nouvelles lignes incluses dans les ressorts territoriaux des AOM. Néanmoins, lors du renouvellement des DSP et contrats scolaires, les AOM peuvent anticiper l'échéance de ces contrats pour les intégrer aux nouvelles DSP et se laisser plus de souplesse dans leurs futurs réseaux comme c'est le cas à GP3A lors de la définition de la nouvelle DSP transports-mobilités¹²⁵.

¹²⁵ **Note :**

- SBAA : Fin de l'échéance de L'Obligation de Service Public (OSP) avec la Société Publique Locale (SPL) Baie d'Armor Transport (BAT) en 2022 pour le TUB. Les nouvelles lignes TSI sont gérées par la Compagnie Armoricaïne de Transports (CAT filiale de Transdev)
- GP3A : Fin du marché public de transports avec la Société des Transports Urbains de Guingamp (STUG) en 2019 transformé en DSP conclue avec Transdev déjà opérateur de transports des TSI dans les Côtes d'Armor via sa filiale CAT
- CAB : Pas de changement mais DSP du réseau Marinéo avec RATP Dev jusqu'en 2020
- CA2BM : Aucun réseau urbain avant 2017 mais lignes récupérées à la Région et DSP conclue avec Dumont Voyage jusqu'en 2021.

« On va hériter dans les jours qui viennent des lignes de transport scolaire, une conséquence de la loi NOTRe, avec le transfert du Département à la Région et de la Région chez nous, d'un certain nombre de lignes de transports scolaires, ce qui nous posent quelques difficultés. [...] C'est pour septembre. Or il faut que tout soit calé, il aurait fallu que tout soit calé avant hier. [...] ça a été assez compliqué pour les services d'avoir toutes les données et de passer la convention avec la Région à ce sujet puisque on était en discussion non pas sur les lignes transférées mais sur le montant des moyens financiers à compenser. » (Élu, SBAA, homme, 50-59 ans, entretien n°25, mai 2018)

« pour le moment on a délégué à la Région tous les transports qui étaient de notre compétence, jusqu'en septembre 2018, on va reconduire cette délégation pendant un an jusqu'en septembre 2019, et nous là avant cet été on va délibérer sur le choix, sur la procédure que l'on souhaite mettre en place, et on va décider en septembre 2019 de mettre en place une DSP. [...] Et donc au bout d'un an on en saura un peu plus. Donc, la DSP reprendra le réseau, DSP réseau mobilité GP3A à la place des ex lignes donc Axéo, AxéoBus, le TAD, on va reprendre, vu qu'on va reprendre en septembre 2019 la compétence transport scolaire, enfin les lignes qu'on a délégué à la Région, on intégrera dans cette DSP l'ensemble des lignes scolaires et cette petite ligne 24 qui est également de notre compétence. Donc on aura une DSP avec l'ensemble des lignes de notre compétence.» (Chargée de mission, GP3A, femme, 30-39 ans, entretien n°13, mars 2018)

« à plus long terme, en 2022, à l'échéance de ce marché public, et bien là... en amont le travail sera fait, on peut imaginer qu'un travail, vraiment d'optimisation, de restructuration de l'ensemble du réseau scolaire pourrait être réalisé avec une optimisation des courses, parce que là on voit que des trajets... on a des cars qui sont relativement vides, on a aussi des cars qui sont pleins, on a des trajets qui peuvent être relativement longs, des trajets qui peuvent durer, ça il faudrait regarder plus exactement les fiches horaires, 40 minutes pour des enfants alors qu'on a que 10km à parcourir, c'est parfois véritablement des zigzag [...] L'avantage de reprendre cette compétence c'est de pouvoir appliquer notre propre règlement intérieur sur ces lignes scolaires et de pouvoir les ouvrir à tous. Actuellement c'est assez compliqué, les personnes souhaitant monter sur ces lignes scolaires doivent appeler la Région, demander si il y a des places disponibles et ensuite elles pourraient l'emprunter. Donc en fait, sur notre territoire on se rend bien compte qu'on a pas de solution de transports pour les personnes actives, c'est ça pour répondre à votre question, quand j'en parle avec notre service aide à la population, on a en fait, ces vides. Aujourd'hui une personne âgée isolée qui n'a pas de moyen de transport, une personne qui est en recherche d'emploi et qui voudrait pouvoir se rendre ne serait-ce qu'à un entretien ou à ... enfin se rendre à son travail tous les jours n'a pas d'offre transport [public] quotidienne pour répondre à ses besoins.» (Chargée de mission, GP3A, femme, 30-39 ans, entretien n°13, mars 2018)

Il est néanmoins à noter que la loi NOTRe a permis d'apporter plus de clarté dans la compétence du transport scolaire dans les nouvelles AOM comme la CA2BM qui disposait de plusieurs lignes scolaires communales qu'il a fallu inventorier et transférer à l'AOM devenue compétente sur toutes les mobilités dont scolaire¹²⁶.

¹²⁶ **Note** : Il s'agissait de lignes dans les principales communes urbaines du territoire à savoir Le Touquet et Berck (2017), Cucq et Montreuil-sur-Mer (2019) (CA2BM, 2017 ; CA2BM, 2018a ; CA2BM, 2018b ; CA2BM, 2019)

Ainsi, nous avons vu que les lois NOTRe et MAPTAM n'ont pas complètement simplifié l'offre de service de transports en commun réguliers ou à la demande dans le périurbain des villes moyennes qui restent malgré les transferts de lignes encore partagée entre les EPCI (AOM ou non), la Région et même le Département (pour les élèves handicapé·e·s). Il est toutefois probable qu'à échéance des DSP et marchés publics scolaires, les réseaux soient revus et ne se réduisent pas à cette superposition des compétences dans les ressorts territoriaux. Les cultures internes des collectivités, avec un certain cloisonnement de l'Aménagement, des mobilités et de l'action sociale (GP3A, entretien n°13, mars 2018 ; CA2BM, entretien n°4, décembre 2017 ; Région Haut-de-France, entretien n°14, avril 2018 ; Région Haut-de-France, entretien n°23, mai 2018) complexifie la prise en compte transversale et la rationalisation des transports en articulation avec la planification urbaine et les besoins des habitant·e·s les plus démun·e·s. Par ailleurs, comme vue précédemment, la culture des anciens services départementaux, différente d'une unité territoriale de la Région à l'autre, viennent également freiner une meilleure harmonisation des réseaux de TSI dans les Régions.

Le transport collectif reste la priorité des politiques de transports/mobilités mais avec de grosses disparités d'offre entre les intercommunalités. La redistribution des compétences liées à la mobilité est restée incomplète à l'échelle des intercommunalités. Même s'il y a une évolution des concepts de transports urbains à celui de la mobilité, les transports définis encore par les acteur·e·s au sens de transports en commun restent prioritaires dans les politiques publiques des AOM. Ils le sont tout d'abord par les obligations réglementaires imposées par la loi NOTRe évoquées précédemment, avec le transfert des TSI aux Régions et d'une partie de ces derniers aux AOM qui ont étendu leur périmètre ou qui sont nouvellement AOM¹²⁷. Ils le sont également par les budgets consacrés à cette compétence en investissement mais surtout en fonctionnement a fortiori lorsqu'un Versement Transport est prélevé, nécessitant de justifier politiquement que cette charge fiscale pour les employeur·e·s et les habitant·e·s apporte un service utile aux usager·e·s¹²⁸.

¹²⁷ **Note** : Cf. Partie 2 Chapitre I Sous Partie a

¹²⁸ **Note** : Cf. Partie 2 Chapitre I Sous Partie d

Mais cette dimension politique ne s'arrête pas à justifier que les deniers publics soient efficacement dépensés mais également à rendre visible l'action de l'intercommunalité dans le territoire, tout particulièrement dans les nouvelles communes des AOM qui ne bénéficiaient souvent que du transport scolaire du Département. La politique de transports en commun reste dominante dans la politique de mobilité et constitue l'une des contreparties politiques visibles pour permettre aux nouvelles Communes et à ses habitant·e·s d'accepter leur intégration dans une Communauté d'agglomération comme SBAA.

« le transport en commun, c'est ce que les populations voient dans les compétences d'une aggro. Il y a des compétences qu'ils ne voient pas. Tandis que là ce sont des compétences qu'elles peuvent toucher du doigt et qui peut être et qui doit être à mon sens, une valeur ajoutée par rapport aux politiques qui étaient développées ou pas dans leur territoire avant. Et par exemple, dans les territoires qui nous ont rejoint, donc dans les 19 communes, les seules politiques transports qu'ils avaient, c'étaient le transport scolaire. » (Élu, SBAA, homme, 50-59 ans, entretien n°25, mai 2018)

« Les familles et les contribuables parfois voient des bus vides, « Et comment ça se fait ! Ça sert à rien ! », alors effectivement on explique que le bus il peut partir vide à un moment donné mais il peut aussi être plein à un autre moment. » (Élu, SBAA, homme, 50-59 ans, entretien n°25, mai 2018)

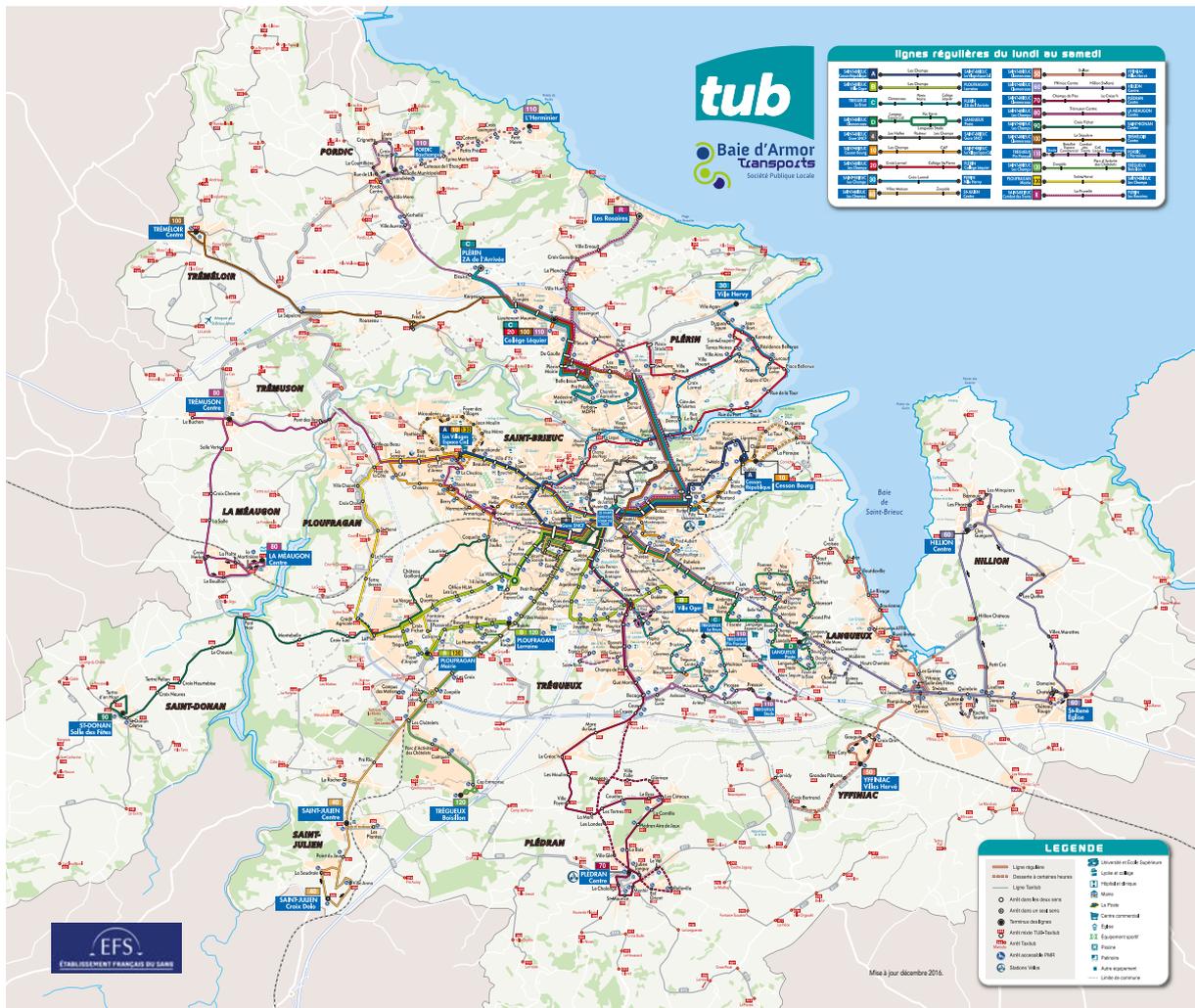
Toutefois de réelles disparités d'offre de transports en commun subsistent entre intercommunalités selon leur taille, en fonction de l'ancienneté de la compétence transport ou de la manière d'appréhender le transport à la demande. Ainsi, on peut distinguer les cas des AOM plus anciennes et plus peuplées, à savoir SBAA et la CAB, des petites AOM plus récentes que sont GP3A et CA2BM, ainsi que des Communautés de communes restées non autorités organisatrices en laissant cette compétence à la Région. Dans le premier cas, la CAB et SBAA disposent d'un réseau de transports en commun ancien¹²⁹ et important même s'il est essentiellement urbain. Si SBAA est plus proactive que la CAB en matière de transports en commun urbains, elle l'est également concernant les transports en commun périurbain.

Avant l'extension de son périmètre, SBABA (devenue SBAA) comptait 7 lignes TUB desservant toutes les communes périurbaines sur son ancien périmètre de transports urbains (Cf. Figure 15), contre 8 lignes TUB et 6 lignes BreizhGo gérées par la Région en 2019 dans son nouveau ressort territorial, et desservant 16 des 26 communes périurbaines de son nouveau ressort territorial (Cf. Figure 16). Les nouvelles communes de SBAA conservent la même desserte en transports en commun réguliers qu'avant la fusion, avec même le cadencement et les mêmes itinéraires jusqu'à échéances des contrats de transport, avec un bus toutes les demi-heure pour une commune périurbaine balnéaire (Pordic, jointive du pôle urbain) à 2 aller/retour pour la ligne 7 à destination de Plouëc-L'Hermitage dont SBAA a récupéré la compétence¹³⁰. Il n'est pas envisagé à ce jour d'accroître la desserte régulière des communes du périurbain par autre chose que le TAD ProxiTUB comme nous le verrons plus loin.

¹²⁹ **Note :** Depuis 1976 avec le réseau Transports en Commun Région Boulonnaise (TCRB) dans les Syndicat Intercommunal à Vocation Multiple de l'agglomération boulonnaise. Le réseau briochin quant à lui a été initié bien plus tôt, dès 1949. (CAB, 2020 ; Richer, 2009 ; Le Télégramme, 2019b)

¹³⁰ **Note :** Ligne 7 BreizhGo (Tibus) Saint-Brieuc – Plouëc- l'Hermitage transférée à SBAA au 1^{er} septembre 2018 (SBAA, 2018a ; SBAA, entretien n°12, mars 2018 ; SBAA, entretien n°25, mai 2018)

Figure 15 : Plan du réseau TUB et TaxiTUB à SBABA en décembre 2016 (Source : BAT, SBABA, 2016)



Néanmoins, SBAA rendit cette offre plus lisible en intégrant l'ensemble des lignes gérées par elle et la Région sur sa carte de réseau. Elle facilita également l'usage des réseaux de bus et autocars TUB et BreizhGo en mettant en place une convention tarifaire et billettique avec la Région, permettant l'utilisation de ces deux réseaux sur son ressort territorial avec un abonnement ou ticket TUB¹³¹. Malgré une amélioration dans la lisibilité du réseau briochin, 10 communes restent sans ligne de transports en commun réguliers autres que les transports scolaires ou le TAD ProxiTUB (Cf. Figure 16).

¹³¹ **Note** : Cette convention ne concerne toutefois pas le TER qui dessert peu le ressort territorial de SBAA. (SBAA, entretien n°12, mars 2018)

Les réseaux de lignes régulières TUB et BreizhGo sont complétés par les lignes scolaires qui ne sont pas cartographiées. Ainsi, si SBAA n'a récupéré qu'une ligne de BreizhGo suite à son extension, elle est en revanche devenue compétente sur 29 nouveaux circuits scolaires, passant de 13 circuits scolaires à 37 circuits, auxquels s'ajoutent 11 circuits mixtes gérés par la Région car sortant du ressort territorial. (SBAA, 2020 ; CAT, SABA, 2016 ; BAT, SBAA, 2018b)

La CAB n'a quant à elle pas eu d'extension de son périmètre et a conservé le même réseau Marinéo dont 4 lignes régulières desservent 6 communes périurbaines sur 13, avec comme à SBAA un cadencement des lignes périurbaines Marinéo allant de 35-40 minutes pour 2 communes balnéaires périurbaines jointives du pôle urbain boulonnais (Wimereux et Equihen-Plage) à seulement 1 à 4 aller/retour par jour pour les autres communes périurbaines de la CAB (CAB, RATP Dév, 2016a) (Cf. Figure 17). Ces lignes régulières ne desservant qu'une partie du périurbain de la CAB étaient complétées jusqu'en 2017 par 4 *lignes vertes* périurbaines Marinéo « à vocation scolaire » mais ouvertes à tous les usagers, et desservant l'ensemble des communes périurbaines de la CAB (Cf. Figure 18). RATP Dév et la CAB estimant que ces lignes vertes s'ajoutant aux autres lignes scolaires, rendaient le réseau difficilement lisible, ils les supprimèrent en septembre 2017 pour les fusionner avec les 27 lignes à vocation scolaires périurbaines de la CAB, ouvertes à tous les usagers, avec 1 à 5 aller/retour par jour en semaine (RATP Dév, entretien n°17, avril 2018 ; CAB, RATP Dév, 2016b ; RATP Dév, 2020). Comme à SBAA, ces lignes ne sont pas cartographiées et leur affichage de lignes scolaires dans la communication de RATP Dév, comme pour le TUB à Saint-Brieuc, ne rend pas très lisible l'ouverture aux non-scolaires de ces lignes, et le cadencement et l'amplitude horaire n'apporte qu'une solution partielle pour les mobilités autres que scolaires.

« les tracés qui étaient effectués [par les lignes vertes], 1. ça n'aidait pas du tout le voyageur dans la localisation, et en fait, il n'y avait que quelques lignes dessinées. Du coup les traduire sur un plan ça n'avait pas de sens-là. On est en train de mener une réflexion sur la mise en place, pourquoi pas, d'un plan qui pourrait être plus schématique, ou d'un thermomètre de ligne, mais vu la complexité des parcours, c'est quelque chose qui n'est pas aisé à mettre en place. Donc on regarde quelles solutions on peut mettre pour rendre plus visible cette offre là pour les personnes non scolaires. » (Cadre, RATP Dév, femme, 30-39 ans, entretien n°17a, avril 2018)

« En effet, on a des zones blanches dans l'agglomération, des zones où il y a pas de transport et où on offre pas de transport... {hésitation} parce que peut être que la demande n'est pas formulée non plus. Aujourd'hui pour avoir échangé avec pas mal de Maires du périurbain boulonnais, il y a pas de demande de faire passer des autobus dans certaines communes de la part des Maires. Alors normalement, les Maires sont les portes paroles des habitants, surtout sur des petites communes, je parle des petites communes où il y a une vraie proximité avec le Maire. Mais en effet on a des zones blanches. Vous avez des communes où on y passe pas et quand on échange avec le Maire, il nous dit de toute façon, il n'y a pas d'attente particulière.»
 (Directeur, RATP Dév, homme, 40-49 ans, entretien n°17b, avril 2018)

Figure 17: Extrait du plan du réseau urbain régulier et TAD Marinéo de la CAB en juillet 2016 (Source : CAB, RATP Dév, 2016)

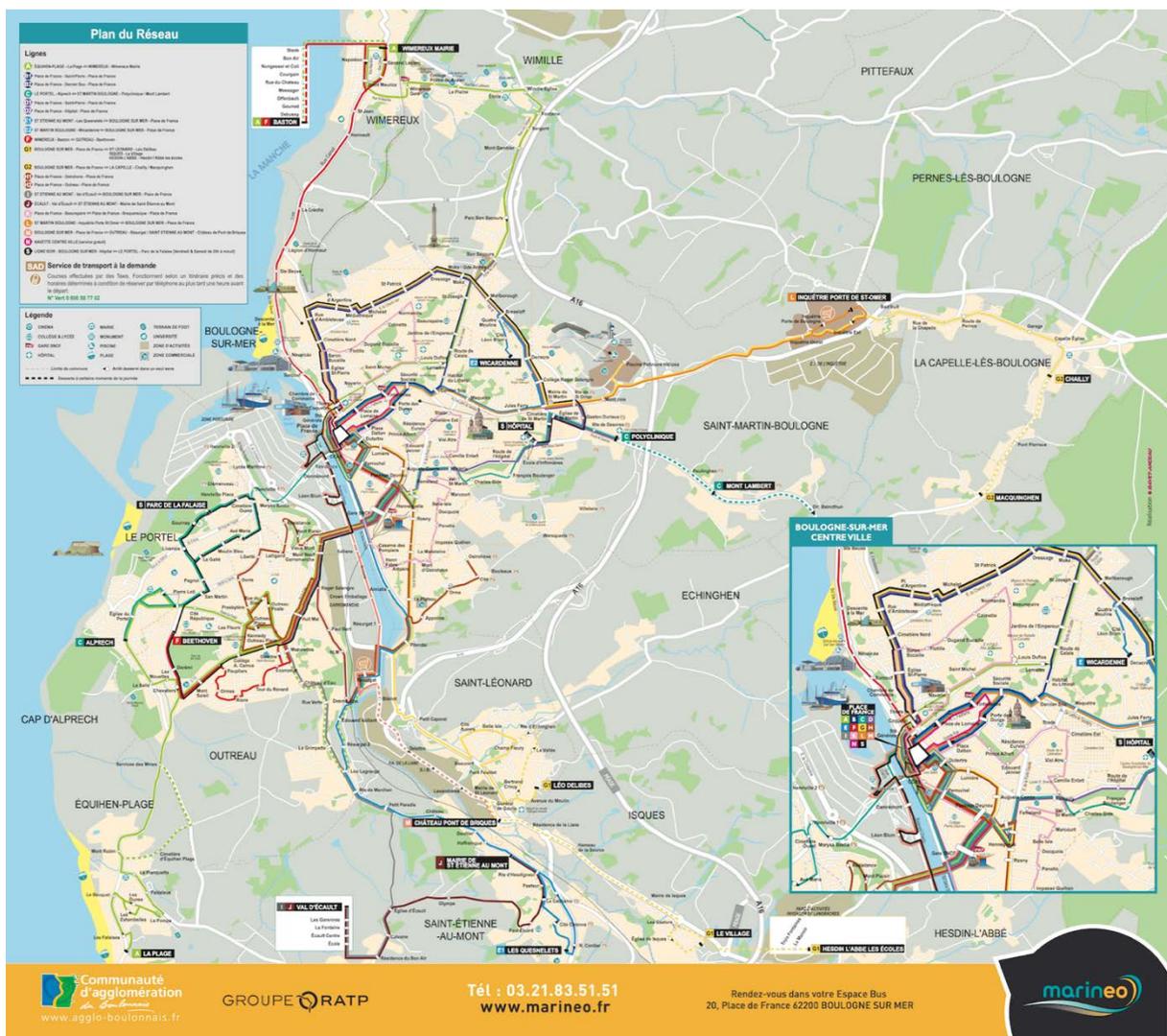
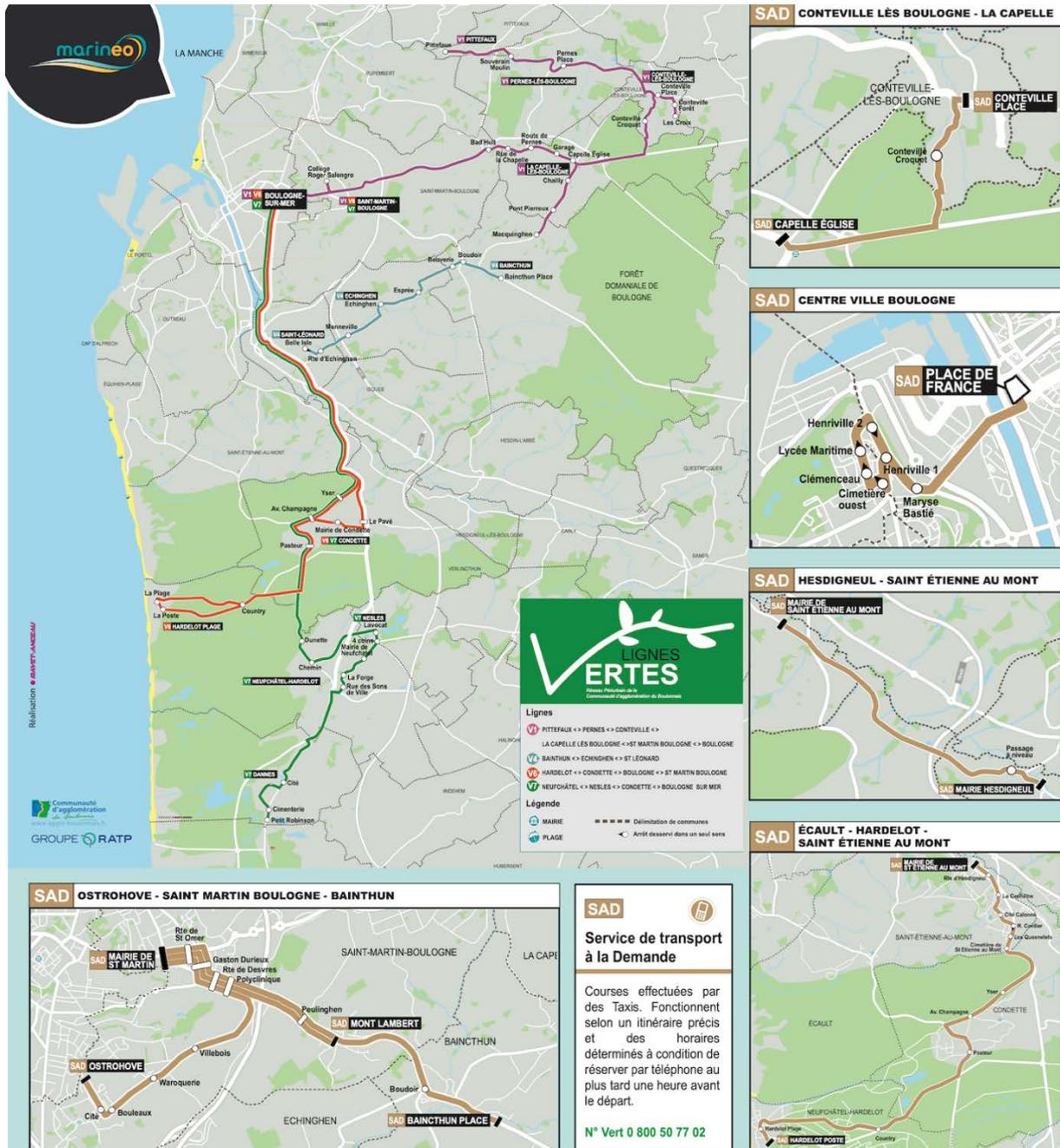


Figure 18 : Extrait du plan du réseau périurbain régulier lignes vertes et TAD Marinéo de la CAB en juillet 2016 (Source : CAB, RATP Dev, 2016)



Enfin dans le périmètre de la CAB, 5 lignes interurbaines Oscar gérées par la Région Hauts-de-France s'ajoutent au réseau Marinéo et desservent 9 communes périurbaines sur 13 de la CAB avec un cadencement de 1 à 7 aller/retour par jour (Cf. Figure 19). Seules les lignes régulières Marinéo sont cartographiées sur la carte de réseau de la CAB. Les lignes scolaires gérées par Marinéo ne sont pas cartographiées sur la carte du réseau Marinéo, tout comme les lignes Oscar malgré une convention tarifaire passée entre la CAB et la Région Hauts-de-France sur deux lignes Oscar desservant l'est et le sud du territoire¹³².

Une autre disparité dans la qualité de l'information est la lisibilité des réseaux pour les usagers des réseaux d'autocar, en particulier le réseau Oscar dans le Pas-de-Calais. En effet, là où le réseau Tibus (devenu BreizhGo) mettait à disposition des fiches horaires papiers dans la même agence que le réseau TUB ou sur son site internet avec une carte de réseau interactive, ce n'était pas le cas du réseau Oscar. Ce dernier ne disposait pas d'agence à Boulogne-sur-Mer, ni de fiches horaires papiers disponibles (exceptées quelques fiches horaires imprimées disponibles en mairie ou à la demande dans l'autocar), ni sur leur site internet où ne figuraient avant 2018 ni carte de réseau, ni fiches horaires téléchargeables (seule existait une plateforme peu ergonomique permettant d'obtenir les horaires)¹³³. Sur le réseau Oscar, si les fiches horaires étaient présentes dans les gares routières, celles-ci étaient rarement à jour (Cf. Photographie 1) voire complètement absentes de plusieurs arrêts dans le périurbain (Cf. photographie 2).

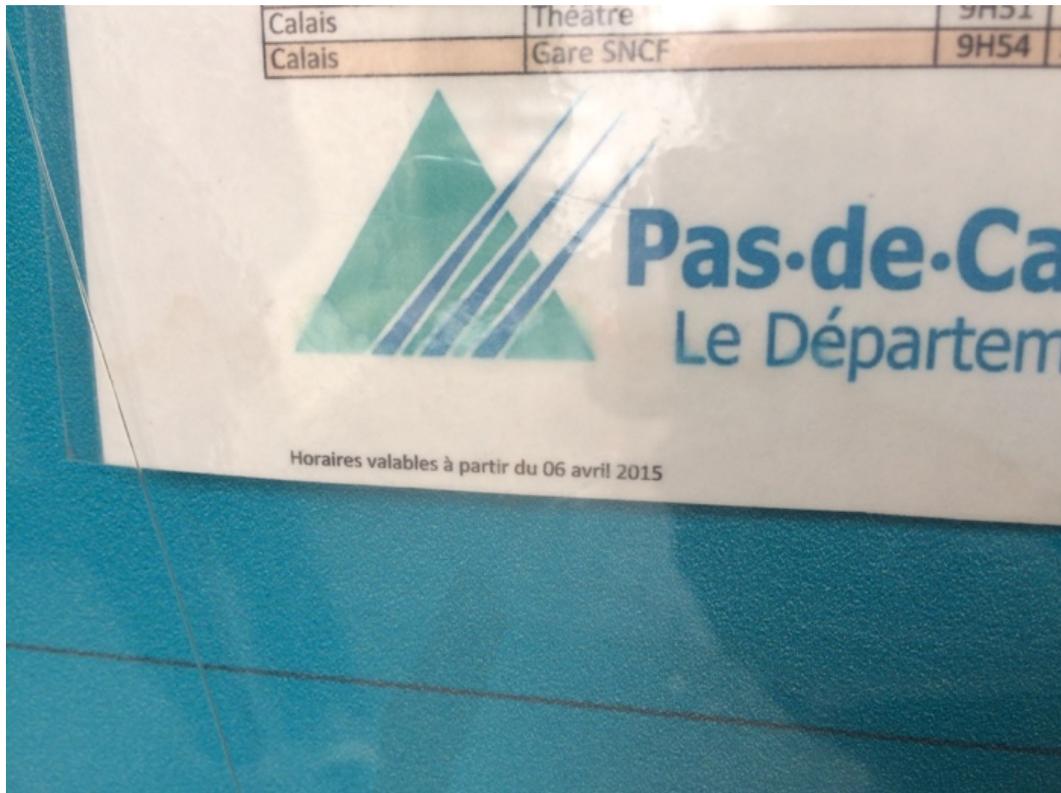
¹³² **Note :** Les lignes 507 Boulogne-sur-Mer – Samer – Desvres et 512 Boulogne-sur-Mer – Étaples (RATP Dév, entretien n°17, avril 2018)

¹³³ **Note :** Observations faites lors des diagnostics participants en juin-juillet 2017. La carte de réseau Oscar ne sera en ligne sur le site de la Région Hauts-de-France que fin 2018 et les fiches horaires PDF téléchargeables qu'en 2019. Cf. Partie 1, Chapitre II, Sous-partie C.

Figure 19 : Extrait de la carte du réseau Oscar de la Région Hauts-de-France dans la CAB (zone en gris), la CCDS et la CCT2C. Carte mise en ligne fin 2018 sur le site de la Région Hauts-de-France (Sources : Région Hauts-de-France, 2017 ; IGN 2017 - Contours et titres des 3 intercommunalités réalisés par Delebarre, 2020 ; Source : INSEE, EPCI 2017)



Photographie 1 : Grille horaire de la ligne Oscar 505 non à jour, Abribus de la Place de France, Boulogne-sur-Mer, (Réalisation : Delebarre, photographie prise le 11/07/2017 à Boulogne-sur-Mer)



Photographie 2 : Absence de grille horaire de la ligne 514, Abribus Cité Argeles à Rang-du-Fliers (Photographie : Réalisation : Delebarre, photographie prise le 13/07/2017 à Rang-du-Fliers)



« Il y a un gros manque de communication de ce côté-là, d'Oscar. Des horaires, qui ont pas changé depuis 2013, qui ont pas de fiches horaires, le site est compliqué. Donc c'est là nous on essaie de travailler sur comment on peut rendre l'offre plus lisible, puisqu'elle vient compléter l'offre urbaine, mais... en effet... ça répond pour ces communes qui sont un peu en dehors de ces zones urbaines, mais en effet, il y a un manque de communication ou une communication qui est pas claire. Donc ça peut aussi expliquer le pourquoi de ils empruntent pas ces lignes-là. Et après aussi le temps de parcours qui existe. [...] Donc un habitant qui habitent Dannes et qui veut aller travailler à Boulogne, il met plus d'une heure pour venir à Boulogne alors qu'il va en mettre beaucoup moins de temps en voiture. Donc il y a aussi cet argument-là qui intervient.» (Cadre, RATP Dév, femme, 30-39 ans, entretien n°17a, avril 2018)

L'explication tient au mode de gestion différent entre les anciens services départementaux des Côtes d'Armor et du Pas-de-Calais dans l'actualisation de leurs horaires et de la nature des opérateurs de transports sous contrat avec les Départements et depuis 2017, avec les Régions. Ainsi, là où les services de la Région Bretagne dans les Côtes d'Armor effectuent une mise à jour annuelle voire deux pour les zones touristiques où l'offre saisonnière évolue (Région Bretagne, entretien n°33, juillet 2018), ceux de la Région Hauts-de-France dans le Pas-de-Calais effectueraient une mise à jour « en temps réel » (Responsable, Région Hauts-de-France, homme, 30-39 ans, entretien n°8b, janvier 2018), avec plus de 200 changements d'horaires chaque année pour les seules lignes régulières du Pas-de-Calais, dus aux travaux et déviations, même si les correspondances sont mises à jour en gare deux fois par an (Région Hauts-de-France, entretien n°8, janvier 2018). Cette variabilité des horaires rend complexe la mise à jour des fiches horaires pour les opérateurs des transports, voire même pour fournir des horaires aux usagers, a fortiori dans un contexte où les services du réseau Oscar sont gérés par de petites sociétés de transports contrairement aux Côtes d'Armor où le réseau BreizhGo est géré par Côte d'Armor Transports (CAT), filiale de Transdev¹³⁴. Ainsi, si c'est au transporteur de mettre à jour les horaires aux arrêts, la variabilité de celles-ci et la lourdeur due au nombre de mises à jour annuelles, complexifient la possibilité d'avoir des horaires à jour aux arrêts. Lors de notre diagnostic participatif, nous avons pu observer sur certaines lignes des usagers attendant l'autocar sans trop savoir quand il passerait¹³⁵.

¹³⁴ **Note :** Contrairement aux opérateurs du réseau Oscar, Dumont Voyage et Voyage Moleux, nous n'avons pu obtenir d'entretien avec CAT.

¹³⁵ **Note :** Diagnostic participatif de juillet 2017 dans le boulonnais et le montreuillois.

« On va illustrer ça. On a sur les lignes 200 modifications par an, et sur les circuits scolaires, à peu près autant. De modifications, j'entends, ajout d'un point d'arrêt, changement d'un horaire, modification d'un itinéraire, gestion d'une déviation, voilà. Donc, on a à peine fait, édité une grille horaire que l'une d'entre elle devient obsolète. » (Chef de service, Région Hauts-de-France, homme, 50-59 ans, entretien n°8a, janvier 2018)

« 1er facteur c'est la taille, c'est à dire que le Département du Pas-de-Calais, c'est quand même vachement grand, et on a un nombre de contrats et donc de délégataires important, et donc on peut pas [...] avoir un agent de la Région chez chacun des délégataires, dans leur agence commerciale si tant est qu'ils y en aient. [...] 2^{ème} point par rapport à l'information, et c'est aussi comparativement à un réseau urbain mais vous pouvez aussi faire un comparatif par rapport à du réseau ferré, certains ex-départements ont fait ce choix là, mais ça n'a pas été notre cas, de dire, ben voilà, on fixe mettons annuellement deux dates à laquelle on change nos horaires, et entre ces deux dates, mettons entre le premier janvier et le 30 juin, ce sera ces horaires là et si j'ai des modifications à faire elles se feront au 30 juin et ce sera valable au 1er janvier de l'année d'après, etc. Nous on est sur une mise à jour quotidienne, enfin en temps réel entre guillemets, ce qui pose un certain nombre de problèmes, quant à l'information papier. [...] Et on sait que c'est quelque chose sur lequel on a beaucoup de demandes, et les communes nous disent, vous pouvez pas nous envoyer les horaires? Nous on renvoie systématiquement vers le site internet parce que lui il est mis à jour en continu, même si il est pas hyper simple d'utilisation et c'est entre guillemets, je vais pas dire on se dédouane parce que c'est pas de notre faute mais on n'a pas la main dessus, au moins il est à jour entre guillemets. Et le problème des fiches papier, c'est que si on devait renvoyer à toutes les communes desservies par une ligne, à chaque fois qu'il y a une modification, déjà ils seraient paumés, ils ne sauraient plus laquelle est bonne. Rendez-vous compte de la masse de travail que ça représente, et on sait que c'est quelque chose où entre guillemets on est pas au top, néanmoins, est fixée à la charge du transporteur qui lui reçoit les mises à jour à chaque fois qu'il y en a une, d'afficher dans les supports, que ça soit les poteaux, les supports, les horaires à jour. » (Responsable, Région Hauts-de-France, homme, 30-39 ans, entretien n°8b, janvier 2018)

« Je sais bien qu'il y a des personnes âgées qui le prennent et qui n'ont pas les supports technologiques que maintenant 70% des français ont, mais je pense que le support papier, il faut tout doucement, il faut arrêter quoi. [...] Donc il faut aussi moi quand ils m'appellent, lorsque les gens m'appellent, moi c'est ce que je dis à mes collaborateurs, on les renseigne forcément, mais on les amène à aller voir le site pour regarder les horaires. [...] A propos des changements d'horaires] Ouais mais c'est pas des gros chamboulements d'horaires au niveau de la ligne. Là je vous dis pour la ligne de Licques. On a fait un essai c'était pour la période des grandes vacances, voir si au niveau commercial c'était bien, au niveau influence. [...] Le service TSI du Pas-de-Calais], ils doivent me mettre à jour, et c'est pas... en fait, j'y suis en train d'y travailler, c'est de reprendre le format PDF et de recharger le format moi-même. Essayer de faire ça au plus propre possible, pour à nouveau passer dans tous les arrêts pour réafficher les bons horaires. Donc ça ça prend beaucoup de temps et j'avoue que ... ben oui des fois selon surtout à la rentrée, il y a des petits changements d'horaires forcément, dont il faut tenir compte. [...] Donc comme il y a du réemploi systématiquement donc voilà, j'ai fait changer quelques horaires. Du coup il faut tout réactualiser. Tous les horaires de la 507, tout est mis dessus. La ligne commerciale ainsi que toutes les lignes de doublages. Donc voilà... ou alors dès qu'il y a un arrêt supplémentaire et ça il faut le remettre dessus, etc. Et effectivement c'est un gros travail, et j'essaie de mettre à jour et là je suis en train de le mettre à jour. Je ne suis pas encore passé dans tous les arrêts. Et après, il faut aussi qu'on puisse mettre dans les arrêts, qu'on puisse afficher, parce que des fois il n'y a plus de support. Là forcément je peux pas les... donc ça forcément je remonte l'information pour qu'il y ai un service spécialisé qui viennent remettre en place le poteau où l'encadrement, voilà des fois, cela peut prendre un certain temps. »
(Responsable, Moleux Voyage, homme, 50-59 ans, entretien n°47, octobre 2018)

« Nous on a des fiches horaires à fournir. Ces fiches horaires là... c'est nous qui les établissons et les distribuons. La Région depuis peu essaye de le faire, parce que normalement c'est dans leurs attributions. Nous la difficulté que l'on a c'est que comme on s'adapte par rapport aux lignes de train, aux horaires de train, en fin de compte les horaires changent tout le temps. Il y a 3 changements au niveau des horaires de train, vous imaginez ce que ça donne au niveau... à ce niveau-là. On change tout le temps en fin de compte et on a rien que l'année dernière on a eu une quinzaine de modifications d'horaires. L'idée de conserver une fiche type, un horaire type, c'est compliqué. Justement ben, sachant! [...] Mais tout est à jour sur un site internet. Tout est à jour sur le site du Conseil Régional. [...] La mise à jour des fiches horaires aux arrêts] on le fait du mieux possible. On ne met que les lignes on va dire pertinentes et commerciales et pas l'ensemble. Vraiment les lignes fortes. Parce que sinon on en a... et qui change le moins possible. Sinon on est tout le temps obligé de les changer aussi, c'est un peu problématique. Et celles qui sont vraiment à usage commercial et non pas commercial-scolaire. [...] La 514 toutes les lignes ne sont pas affichées parce qu'il y a aussi des lignes qui ne fonctionnent soit uniquement hors période scolaire, et d'autres qui ne fonctionnent qu'en période scolaire. [...] Donc à l'intérieur des lignes régulières on a des lignes qui sont scolaires. Parce qu'elles font partie de la DSP. Donc elles sont rattachées à la ligne, mais elles sont essentiellement scolaires. Donc celles-là on les a enlevé des horaires pour ne conserver que celles qui sont à titre commercial et qui fonctionnent toute l'année. [...] on en a quand même un bon paquet d'arrêts, donc des fois dans certaines communes, on centralise qu'un seul arrêt. On va dire, dans tel commune, il y a tel arrêt, tel arrêt, bon on... on ne signale que l'arrêt principal. » (Directeur, Dumont Voyage, homme, âge inconnu, entretien n°43, septembre 2018)

Figure 20 : Plan du réseau AxéoBus à Guingamp Communauté devenue GP3A (Source : Guingamp Communauté, STUG, 2015)



Pour ce qui est des petites AOM que sont la CA2BM et GP3A, le réseau de lignes régulières est beaucoup plus restreint. GP3A conserve son réseau urbain AxéoBus avec 3 lignes régulières peu cadencées (7 aller/retour par jour) ne desservant que les 6 communes du pôle urbain guingampais, soit l'ancien périmètre de Guingamp Communauté (GP3A, entretien n°13, mars 2018 ; GP3A, 2019b) (Cf. Figure 20). Sur les 47 communes périurbaines et rurales appartenant à présent à GP3A, seules 9 sont desservies par 4 lignes BreizhGo (Cf. figure 21) et 12 communes par les 3 lignes TER gérées par la Région Bretagne mais dont seules 4 gares ou haltes sont à proximité immédiate du bourg centre d'une commune, du fait de la forte dispersion de l'habitat (Région Bretagne, 2020 ; SNCF, 2020) (Cf. Figure 22 et 23).

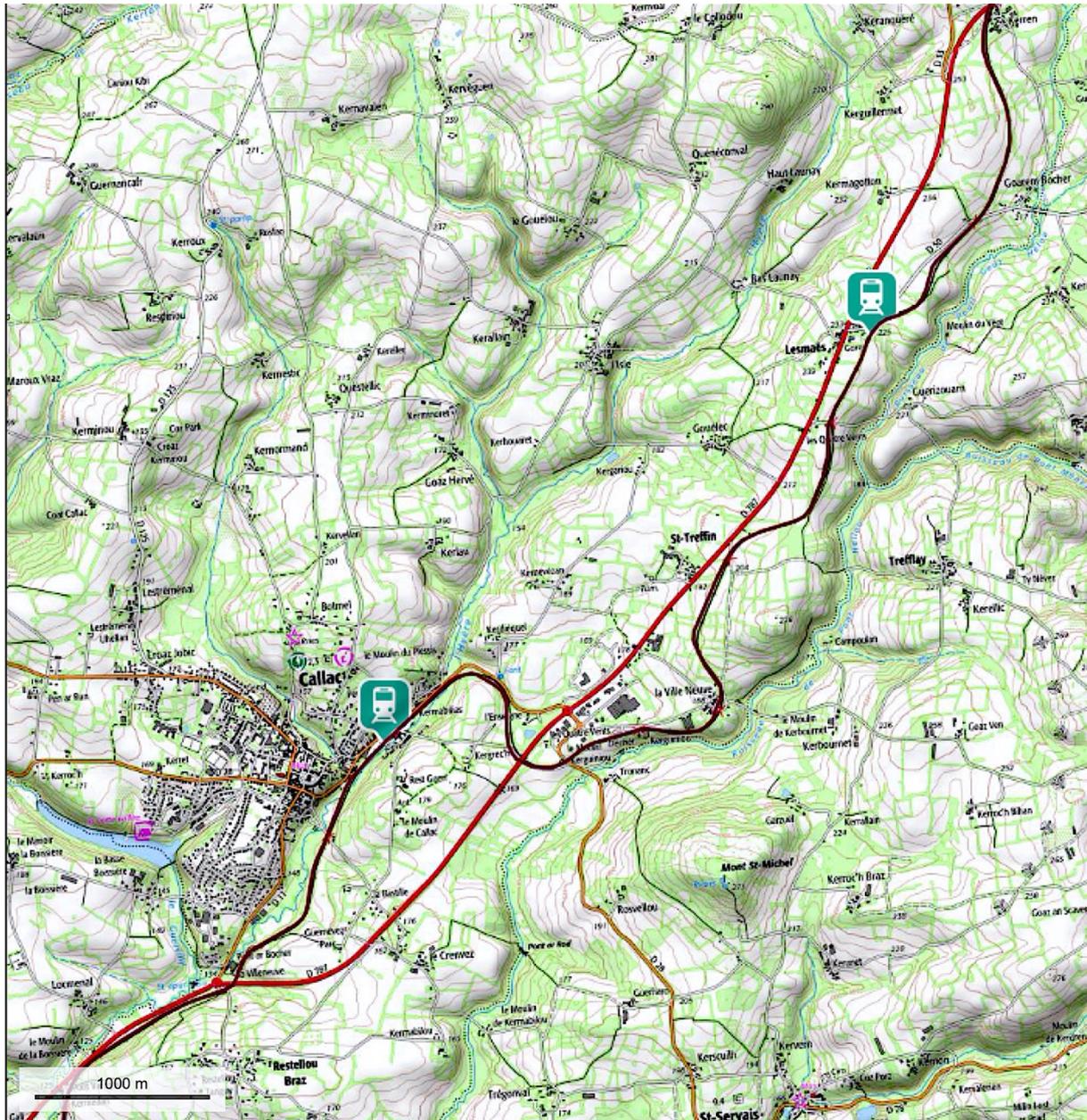
Figure 21 : Plan du réseau BreizhGo ex-Tibus et TER dans les Côtes d'Armor (Source : Région Bretagne, 2020)



Il n'y a pas eu d'évolution du réseau de lignes régulières dans le périurbain de GP3A. Seule une ancienne ligne BreizhGo dans le pôle urbain de Paimpol est gérée par GP3A et son opérateur Transdev à compter de 2020¹³⁶. En revanche GP3A a dû intégrer en 2019 39 lignes scolaires, auxquels s'ajoutent 27 circuits mixtes gérés par la Région, l'ensemble couvrant plus largement le territoire périurbain et rural. Il n'existe par ailleurs aucune convention entre GP3A et la Région permettant l'utilisation des autocars ou du TER dans le ressort territorial de GP3A en utilisant le même abonnement ou les mêmes tickets qu'AxéoBus (GP3A, entretien n°13, mars 2018). Contrairement à SBAA, les lignes BreizhGo ne font donc pas l'objet d'une cartographie avec le réseau AxéoBus mais uniquement sur la carte de réseau BreizhGo des Côtes d'Armor, anciennement Tibus (Cf. figure 21).

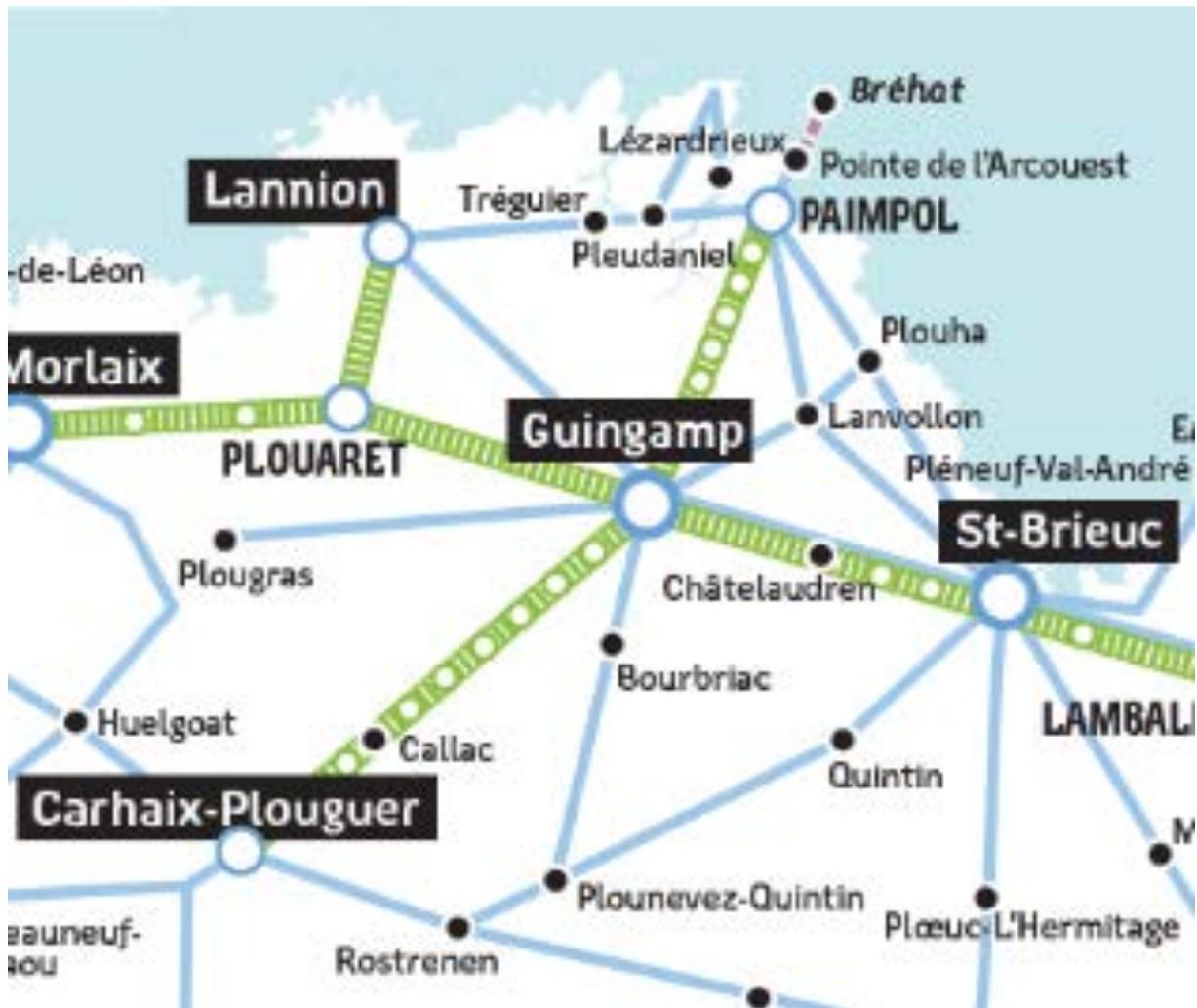
¹³⁶ Note : La Ligne 24 BreizhGo (Tibus) Paimpol-Ploubazlanec (Région Bretagne, entretien n°33, juillet 2018 ; GP3A, entretien n°13, mars 2018 ; GP3A, 2019b ; GP3A, 2018b)

Figure 22 : Extrait de la carte topographique et du réseau ferré dans le secteur de Callac au sud de GP3A. Ici, seule une des deux gares est à proximité immédiate du bourg de Callac (2200 hab. en 2016), l'autre est à proximité d'un lieu-dit et à l'écart d'autres bourgs (Sources : IGN, Géoportail ®, Scan 25 ; IGN, Géoportail ®, BD Topo, 2017 ; INSEE RP2016)



« On a 39 circuits scolaires intégralement inclus dans notre territoire et 27 circuits mixtes [...] qui ont au moins un terminus à l'extérieur de notre territoire et qui reste de la compétence régionale. [...] ligne Tibus 6 par exemple » (Chargée de mission, GP3A, femme, 30-39 ans, entretien n°13, mars 2018)

Figure 23 : Extrait de la carte du réseau BreizhGo en Région Bretagne. Les lignes TER sont en vert et les points blancs représentent des gares ou haltes. Les lignes d'autocars sont en bleu et les lignes maritimes en rouge. (Source : Région Bretagne, 2019)



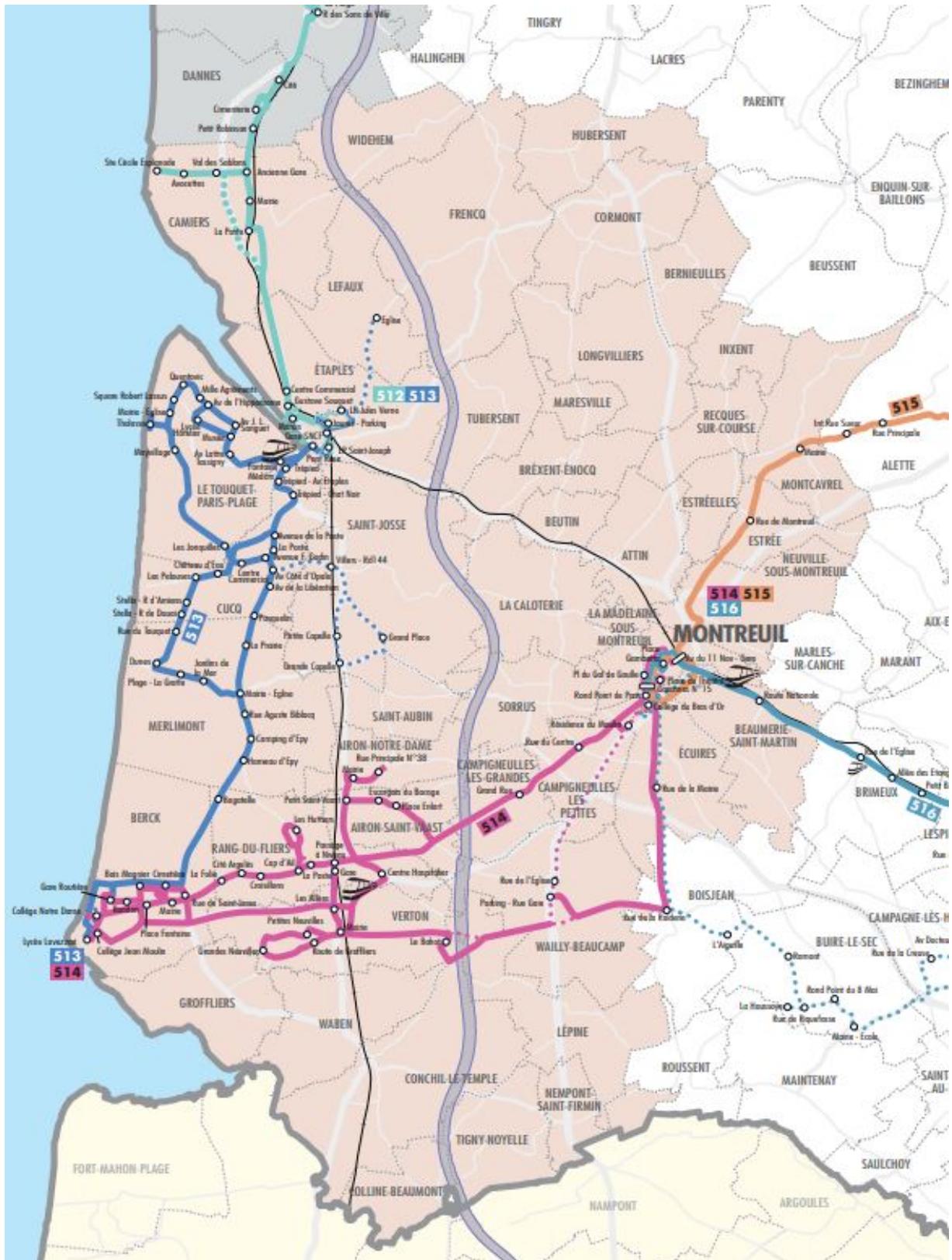
Pour ce qui est de la CA2BM, à l'exception de quelques lignes scolaires communales, elle ne disposait d'aucun réseau de lignes régulières ni urbain ni périurbain géré par les Communautés de communes. Les seules évolutions furent la récupération de 2 lignes Oscar¹³⁷ dont une seule dessert 7 des 39 communes du périurbain de la CA2BM qui restent gérées par la Région Hauts-de-France jusqu'à échéance des contrats en 2021 (Région Hauts-de-France, entretien n°8, janvier 2018 ; CA2BM, entretien n°4, décembre 2017 ; CA2BM, entretien n°31, juillet 2018 ; CA2BM, entretien n°49, novembre 2018 ; CA2BM, Région Hauts-de-France, 2018). Les 3 autres lignes Oscar¹³⁸ sortant du territoire de la CA2BM et restant de la compétence de la Région ne desservent que 5 autres communes du périurbain de la CA2BM (Cf. Figure 24), soit un total de 12 communes périurbaines sur 39 desservies par un autocar accessible à tous les usagers.

Les Communautés de communes étudiées quant à elles ne disposent pas de services de transports en commun réguliers autres que ceux de la Région, que ce soit des circuits strictement scolaires ou non. La desserte reste inchangée au moins jusqu'à échéance des contrats, qu'il y ait eu fusion comme à LAC, ou non comme dans la CCDS et la CCT2C. Dans ces Communautés de communes, les lignes ouvertes à tous les usagers BreizhGo ou Oscar ne couvrent pas l'ensemble des communes (Cf. Figures 19 et 21). Les lignes strictement réservées aux scolaires ne sont pas non plus cartographiées comme dans tous les autres terrains ce qui rend difficile l'évaluation de la couverture de ces Communautés de communes.

¹³⁷ **Note :** Lignes Oscar 513 et 514 dont seule la 514 Berck-sur-Mer - Montreuil-sur-Mer dessert le périurbain au 1^{er} septembre 2018 mais dont la gestion est restée déléguée à la Région Hauts-de-France jusqu'à échéance des DSP transports et des marchés publics de transports scolaires en 2021. (CA2BM, entretien n°4, décembre 2017 ; Région Hauts-de-France, entretien n°8, janvier 2018 ; CA2BM, entretien n°31, juillet 2018 ; CA2BM, entretien n°49, novembre 2018 ; CA2BM, Région Hauts-de-France, 2018.)

¹³⁸ **Note :** Lignes Oscar 512 Étaples – Boulogne-sur-Mer, 515 Montreuil-sur-Mer – Hucqueliers – Bécourt et 516 Montreuil-sur-Mer - Hesdin

Figure 24 : Extrait de la carte du réseau Oscar de la Région Hauts-de-France illustrant les lignes non-urbaines récupérées par la CA2BM (zone en rose). Les lignes de train apparaissent noir. (Source : CA2BM, Région Hauts-de-France, 2019)



Ainsi, si les deux plus grandes AOM disposent d'un réseau de transports en commun réguliers non scolaires plus conséquent que les deux plus petites, celui-ci reste peu important dans le périurbain et n'assure toujours pas une desserte de l'ensemble des communes de leur ressort territorial. Globalement les AOM s'étant étendues ont repris assez peu de lignes régulières interurbaines à la Région, entre une et deux lignes, puisque la plupart de ces lignes relie des pôles urbains et ruraux à une échelle plus large que les intercommunalités. Elles ont toutefois pris la compétence sur de nombreuses lignes scolaires dans leur ressort territorial, entre 29 et 39 lignes strictement scolaires.

La lisibilité des réseaux de transports en commun réguliers reste restreinte pour plusieurs raisons. Tout d'abord, seules les lignes régulières de l'AOM sont représentées sur la carte dans la plupart des cas, les lignes strictement scolaires gérées par les AOM ayant pour les acteur·e·s des itinéraires plus complexes et changeant, ne permettant pas leur représentation selon les acteur·e·s. D'autre part, la superposition de réseaux gérés par l'AOM et la Région n'est représentée que par SBAA sur sa carte de réseau, ne permettant pas aux usager·e·s de la CAB ou de GP3A de voir l'ensemble de l'offre disponible sur leur territoire.

Il n'y a donc eu que peu d'évolution de l'offre de transport en commun régulier dans la plupart des intercommunalités si ce n'est un peu plus de lisibilité et de facilité d'usage d'un réseau à l'autre dans le cas de SBAA, ainsi qu'une prise de compétence massive de nouvelles lignes strictement scolaires dans la plupart des AOM s'étant étendues.

Le caractère scolaire du transport non-urbain reste une constante pour les AOM ou les AORU. Le transport en commun régulier ou non conserve dans les villes moyennes et leur périphérie une population d'usager·e·s captif·ve·s, de scolaires pour l'essentiel, mais également de personnes âgées ou de ménages précaires non-motorisé·e·s. Il n'est pas évoqué à ce jour par les acteur·e·s de volonté d'impulser un report modal des automobilistes vers le transport en commun dans ces territoires périurbains et ruraux, notamment au vu des contraintes financières développées précédemment¹³⁹.

¹³⁹ **Note** : Cf. Partie 2 Chapitre I Sous-partie D

« En l'état actuel. Non [il n'y a pas de volonté d'inciter au report modal des usager·e·s]. Mais c'est bien un objectif qu'on se donne. Et d'ailleurs, vous le verrez on a fait un petit bilan... enfin on a fait un bilan financier et c'est vrai que les besoins en terme de financements sont relativement importants. Et bien évidemment les recettes ne couvriront pas les dépenses. » (Élu, SBAA, homme, 50-59 ans, entretien n°25, mai 2018)

Cependant, les AOM affichent le souhait d'étendre le transport scolaire à tou·te·s les usager·e·s, notamment SBAA et GP3A, malgré les réticences des parents d'élèves et de l'ANATEEP¹⁴⁰. En effet, ces lignes desservent en général l'ensemble du ressort territorial, même si elles n'effectuent qu'un service minimal mal adapté de par leur amplitude horaire et leur cadencement aux motifs autres que scolaire.

« On se rend bien compte qu'aujourd'hui on a un réseau existant relativement fourni sur notre territoire, et en fait pour le moment ces lignes scolaires ne sont pas véritablement ouvertes à tous, et c'est bien évidemment en fait, l'objectif à court terme ce serait de se réapproprier ce réseau. » (Chargée de mission, GP3A, femme, 30-39 ans, entretien n°13, mars 2018)

Jusqu'à présent, les transports scolaires gérés par le Département puis par la Région, ne permettaient qu'aux scolaires de l'emprunter. Les autres usager·e·s souhaitant l'emprunter, par exemple dans le cadre d'une formation ou d'une réinsertion, devait faire la demande au Département et aujourd'hui à la Région (GP3A, entretien n°21, mai 2018 ; Mission locale de Guingamp, entretien n°26, mai 2018)

L'ouverture des transports scolaires à tou·te·s est alors vu comme un moyen d'étendre l'offre dans les zones peu denses à peu de frais et d'apporter une forme d'équité territoriale comme cela peut-être le cas pour les transports à la demande. Tout comme la fusion de lignes strictement scolaires dans le réseau de lignes régulières, l'ouverture des transports scolaires à tou·te·s les usager·e·s ne pourra néanmoins s'effectuer que lors de la renégociation des contrats de transports, les marchés publics de transports scolaires ne permettant que le transport d'usager·e·s scolaires (de la primaire au lycée).

¹⁴⁰ **Note :** Les craintes des parents d'élèves et de l'Association Nationale pour les Transports Éducatifs de l'Enseignement Public (ANATEEP) portent d'abord sur l'absence de ceintures de sécurité dans le bus pour des parcours non-urbains, avec une préférence pour les autocars, mais d'une crainte d'actes malveillants d'adultes envers leurs enfants. (AGIR, entretien n°19, mai 2018 ; SBAA, entretien n°25, mai 2018 ; ANATEEP, 2019)

« Et pour l'utilisation du car scolaire, c'est un peu le parcours du combattant parce que il faut quand même qu'on voit avec le service départemental qui gère le car scolaire si il a de la place dans les bus. Moi en cours d'année scolaire, je ne peux pas avoir de place par exemple pour quelqu'un qui va monter à Bourbriac dans le bus scolaire. J'arrive à en avoir en fin d'année scolaire. La ça y est je viens d'en avoir, je viens d'avoir une place en fin d'année scolaire parce que à partir de fin mai, soit les élèves sont en stage ou il y a moins d'examens, donc il y a moins de monde dans le bus. Donc du coup, voilà, le département nous attribut un titre de transport exceptionnel on va dire sur une période courte. Mais il faut le négocier ça. » (Conseillère, Mission locale de Guingamp, femme, 50-59 ans, entretien n°26a, mai 2018)

« [A propos de l'extension du réseau de transport scolaire à l'ensemble des usagers] {souffle et rire} On va devoir le faire puisque que c'est quasiment implicite dans les Tibus. Donc oui c'est ce qu'il faudra qu'on fasse à terme, bien évidemment. Puisque d'abord ce sont des lignes structurantes, donc on sera sans doute à terme, ça sera une possibilité. [... Les parents d'élèves] ils considèrent, et en plus dans les transports scolaires, les familles considèrent que leurs gamins... enfin leurs gamins, leurs enfants doivent être assis. Donc on leur fait comprendre que c'est pas comme ça que ça marche. Enfin en tout cas c'est plus comme ça que ça marche. Et c'est vrai qu'il faut pas confondre parce qu'il y a un amalgame qui se fait, entre... on peut comprendre, quand une famille voit son enfant monter dans ce que l'on appelle un car scolaire effectivement où il doit être assis, quand il arrive sur le réseau des TUB briochin il va être dans un bus, c'est pas tout à fait la même chose.» (Élu, SBAA, homme, 50-59 ans, entretien n°25, mai 2018)

« Nous ce que l'on dit, l'expérience de ceux qui l'ont pratiqué, voir des adultes dans les cars scolaires, ça créé moins de soucis. Pourquoi parce que quelque part ça fait une personne dite étrangère, il n'y a pas que des scolaires. Donc ça créé moins d'indiscipline dans le car. Voilà ce qu'on a comme retour. Mais bon l'histoire des parents il va falloir l'intégrer parce que de dire aux parents que nous l'objectifs c'est d'avoir des véhicules qui fonctionnent en ayant des bons taux de remplissage pour proposer un maximum de service c'est à dire on pourra répondre à ces parents, imaginez le mercredi, peut être que vous avez d'autres qui sont avec vous dans les navettes et cars scolaires mais on est capable de vous proposer aussi les mercredi pour que votre ado ait un peu de liberté, des navettes aussi. Donc tout ça c'est un travail d'élus, un travail de communication. Bon je pense que c'est understandable. Bon moi je vais prendre cette position-là. Je ne suis pas jeune père de famille mais ça me poserait pas de soucis. » (Élu, GP3A, homme, 50-59 ans, entretien n°21, mai 2018.)

« La notion de transport scolaire normalement c'est du transport collectif, destiné certes exclusivement aux scolaires mais l'objectif c'est par exemple, les gens de la mission locale par exemple, ce sont pas des scolaires. Ce sont des gens en formation en circuit... voilà pourraient prendre ce même bus. [...] Si on était optimiste on pourrait dire n'importe quelle personne [pourrait emprunter les transports scolaires], à nous quand on dit on va reprendre la gestion, c'est la gestion surtout du règlement de service et c'est pourquoi nous c'est clair par rapport à la Région qui est exclusivement scolaire, nous c'est pas le cas. Enfin c'est l'ambition qu'on a. C'est à dire si on veut créer un maillage à partir des horaires de travail des gens, pourquoi pas. Un adulte nous on l'exclut pas. Quelqu'un qui va au travail, par exemple de ma commune ma commune, Pontrieux, qui veut aller sur Guingamp, ça correspond à ses horaires, pourquoi pas. En priorisant bien entendu que le car soit d'abord occupé par les scolaires. Comme souvent il reste de la place... Donc voilà c'est une ambition qu'on a aussi.» (Élu, GP3A, homme, 50-59 ans, entretien n°21, mai 2018.)

« C'est un sujet porté par l'ANATEEP, [...] et eux défendent les circuits scolaires spéciaux en fait, puisqu'on constate que de plus en plus dans ce cadre de gouvernance en pleine mouvance, les collectivités ont tendance à vouloir optimiser les réseaux, scolaires et lignes régulières, en ouvrant les circuits scolaires aux passagers commerciaux. Et ça de plus en plus. Donc c'est une problématique importante. Ça peut être en effet intéressant financièrement pour les collectivités, ça peut être intéressant pour les usagers, je pense que c'est à étudier au cas par cas, mais on se rend compte qu'au niveau des parents, il y a parfois des tâlées, ça fait parfois réagir les parents d'élèves de pas avoir à mélanger les populations dans les cars. Il y a aussi une autre problématique qui est celle du transport assis-debout, c'est à dire qu'on est obligé de transporter dans les circuits scolaires de transporter les enfants assis et ceinturés. Dans les transports dit commerciaux, sur les lignes régulières ou transport à la demande, dès lors qu'on est en agglomération, [dans le ressort territorial,] ce n'est pas une obligation. Et ça c'est une des grosses problématiques justement dans les périurbains. [...] ça dépend de la définition justement, de ce qu'on entend par agglomération. Donc on peut très bien avoir des bus avec des enfants qui circulent debout dans des territoires périurbains. Et là ça pose la question de la sécurité des enfants. On est parfois entre la notion de circuits scolaires et de lignes à motif scolaire. Les circuits scolaires où on a l'obligation de transporter les enfants assis, et les lignes à motif scolaire, dès lors qu'elles sont en ressort territorial où on peut avoir, se retrouver avec beaucoup d'enfants debout. Voilà, c'est un peu un des débats du moment ; il y en a plusieurs mais je pense que c'est important.» (Responsable, AGIR, femme, 30-39 ans, entretien n°19a, mai 2018)

« Là c'est qu'avec les extensions, en fait il y a, on va dire le transport pour le centre, le noyau, et puis après effectivement il y a les AOM qui récupèrent les marchés publics de transports scolaires des Départements et maintenant des Régions, et là elles continuent d'organiser des transports spécifiques pour les scolaires, ce qu'on avait pas avant en Agglomération parce que tout était fondu. Donc ça, il y a des AOM qui peuvent se poser la question est-ce que je maintiens comme ça des réseaux spécifiques de transports scolaires, ou est-ce que je redessine le réseau pareil en disant je fais des lignes mixtes. » (Responsable, AGIR, femme, 30-39 ans, entretien n°19b, mai 2018)

B : Les transports à la demande entre équité sociale et équité territoriale

L'élargissement du transport scolaire à l'ensemble des usager·e·s constitue une des possibilités pour apporter une équité territoriale dans les communes périurbaines et rurales des villes moyennes. Toutefois, l'extension du transport régulier, scolaire ou non est complexifiée dans le cadre budgétaire et fiscal contraint comme abordé précédemment¹⁴¹.

L'extension des ressorts territoriaux a également poussé les EPCI à étendre leur offre de TAD à l'ensemble de leur périmètre, d'abord par nécessité politique, voire par contrainte réglementaire liée à l'extension du versement transport. Ainsi, dans ces territoires étendus ayant une offre TAD, tous sont situés dans les Côtes d'Armor (SBAA, LAC et GP3A). L'extension spatiale des TAD relevait d'une mesure « d'équité » et d'une compensation politique envers les habitant·e·s et les élu·e·s des communes nouvellement intégrées à cette nouvelle intercommunalité, en étant le cas échéant soumis au versement transport comme c'est le cas à SBAA et GP3A.

« Donc moi quand on a fait la fusion des territoires je n'ai jamais parlé d'égalité en terme de transports publics, j'ai parlé d'équité. Pour moi il fallait, il faut, que chaque habitant de notre territoire puisse avoir accès, aux services publics de transports en commun. Et quand je dis aux services c'est au pluriel parce qu'il n'y en a pas qu'un. [...] j'ai demandé à ce que le surplus de VT, celui qui viendra des 19 communes soient intégralement versé sur la politique transports dans les secteurs périurbains et ruraux.» (Élu, SBAA, homme, 50-59 ans, entretien n°25, mai 2018)

¹⁴¹ **Note** : Cf. Partie 2 Chapitre I, Sous-partie D

Ainsi dans ces EPCI ayant connu des fusions d'intercommunalités, l'extension du service TAD relève d'une mesure d'équité territoriale et de compensation politique. Cependant dans la CAB, n'ayant pas connue d'extension, la décision de desservir une commune par le TAD, dont le nom commercial est Service À la Demande (SAD), relève d'abord de la demande des Maires ou des usagers « au coup par coup » (Élu, CAB, homme, 50-59 ans, entretien n°41, août 2018). La CAB se distingue de SBAA par un système de lignes virtuelles restreint à quelques communes (Cf. Figure 25), alors que SBAA couvre toutes les communes périurbaines de son nouveau ressort territorial. On a donc une opposition entre une approche sociale de l'équité pour la CAB et une approche territoriale pour SBAA. Il est à noter que la CAB expérimenta un élargissement de ce service en décembre 2019 et janvier 2020 notamment vers les communes du sud de la CAB desservies uniquement par la ligne 512 Oscar et les lignes scolaires (Cf. Figure 26).

« En général quand on mets en place un SAD, c'est qu'il y a eu une demande. Donc ça peut être une ou deux personnes qui ont fait une demande et on a essayé d'y répondre de cette manière-là. » (Cadre, RATP Dév, femme, 30-39 ans, entretien n°17a, avril 2018)

La CA2BM ainsi que la CCDS et la CCT2C n'ont quant à elles aucun système TAD et n'expriment pas le souhait de le développer y compris sur leur compétence sociale, notamment au regard du coût d'un tel service et de la baisse des moyens financiers à disposition.

« Au jour d'aujourd'hui cela me paraît très difficile [de mettre en place un service TAD dans la CCDS] vu les moyens. Si on apprend tous les jours... Hier encore on a appris qu'on avait 250000[€] de Dotation Globale de Fonctionnement qui va nous être supprimée [...] On dit DGF bonifiée. Donc on se recentre sur nos compétences. » (Élu, CCDS, homme, 70 ans et plus, entretien n°48, octobre 2018)

« Avant de l'envisager [un TAD], il faut déjà regarder autour de soi comment ça fonctionne. Et j'ai pas assez de recul pour savoir comment ça fonctionne sur notre communauté de communes voisines qui est le Pays d'Opale. Mais il paraît que c'est pas top. Ça a très bien fonctionné au départ paraît-il, puis ça s'est essoufflé. C'est compliqué. Le service à la carte, c'est vraiment compliqué. » (Élu, CCT2C, homme, 60-69 ans, entretien n°46a, octobre 2018)

Figure 25 : Plan du réseau Marinéo de la CAB en septembre 2019 avec quelques arrêts desservis (Source : CAB, RATP Dev, 2019)

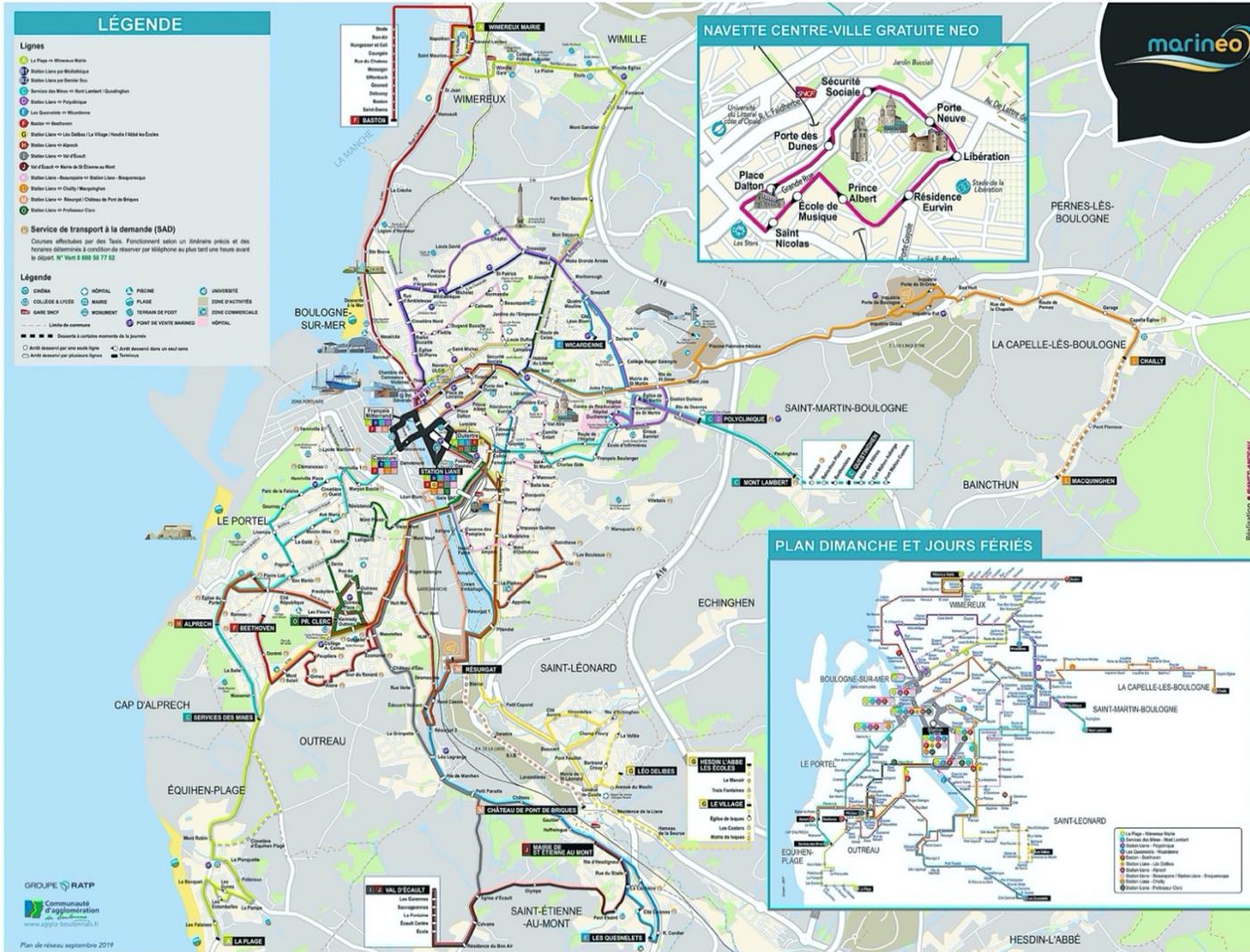


Figure 26 : Extrait de la fiche horaires du Service À la Demande expérimenté en décembre 2019 et janvier 2020 (Source : CAB, RATPE Dév, 2019)

**ARRÊTS DESSERVIS
DU LUNDI
AU SAMEDI**

Sud-Agglo

Dannes	Petit Robinson	09:26
	Cimenterie	09:27
	Tunnels	09:29
Neufchâtel-Hardelot	Rue des Sons de Ville	09:32
	La Forge	09:32
	Mairie de Neufchâtel	09:34
Nesles	4 coins	09:35
	Lavocat	09:35
Condette	Pasteur	09:41
	Avenue de Champagne	09:43
	Mairie de Condette	09:44
	Le Pavé	09:45
St Etienne-au-Mont	Cimetière de St Etienne-au-Mont	09:48
	Les Quesnelets	09:48
E CORRESPONDANCE : Ligne E → Wicardenne		09:53
Arrivée Station Liane		10:19
E CORRESPONDANCE : Départ Station Liane		17:23
Ligne E → Wicardenne		17:50
St Etienne-au-Mont	Les Quesnelets	17:55
	Cimetière de St Etienne-au-Mont	17:56
Condette	Le Pavé	18:01
	Mairie de Condette	18:02
	Avenue de Champagne	18:03
	Pasteur	18:05
Nesles	Lavocat	18:11
	4 coins	18:12
Neufchâtel-Hardelot	Mairie de Neufchâtel	18:13
	La Forge	18:14
	Rue des Sons de Ville	18:15
Dannes	Tunnels	18:19
	Cimenterie	18:21
	Petit Robinson	18:23

LA RÉSERVATION / Appelez le **03 21 91 95 06** au plus tard la veille du déplacement avant 16h

- Indiquez :
- Le nom de la ligne SAD
 - Le nombre de personne
 - Le jour de votre déplacement
 - L'horaire
 - Votre arrêt de montée
 - Votre arrêt de descente

Un véhicule passera vous chercher à l'arrêt choisi et vous déposera à l'arrêt demandé.

LE PAIEMENT / Vous payez le prix du ticket unitaire soit 1€ ou pour les abonnés Marinéo une simple présentation de votre carte Pass Pass est nécessaire.
Les billets sans contact ne sont pas acceptés en SAD.

L'extension du TAD au nouveau ressort territorial s'appuyait généralement sur plusieurs offres TAD sociales préexistantes dans les Communautés de communes, nécessitant une harmonisation du règlement, de la tarification et de l'opérateur gérant ce service (GP3A, entretien n°13, mars 2018 ; GP3A, entretien n°21, mai 2018 ; LAC, 2019 ; SBAA, 2018b). Cette extension s'est toujours accompagnée d'une période de quelques mois d'expérimentation, ou sur un périmètre restreint comme à SBAA, ou avec un service restreint à GP3A et LAC mais sur l'ensemble du périmètre intercommunal.

« on a déterminé pour tous ces arrêts ProxiTUB, on avait testé les choses entre le 1er janvier 2017 et la fin aout 2017 sur 4-5 communes pour voir si ça pouvait fonctionner, comment ça pouvait fonctionner. Et depuis le 1er septembre on l'a généralisé et on va même augmenter le nombre d'arrêts. C'est à dire jusqu'à présent les arrêts étaient essentiellement concentrés sur les infrastructures, c'est à dire Mairie, EPHAD, cimetière, Centre commercial. Maintenant on va dans le cadre du PDU, il faut qu'on résonne sur d'autres zones et des zones peut être moins comment dire, correspondant plutôt à des villages ou des hameaux. Ce qui permet aussi aux gens des points de regroupements qui soient un peu plus élargis. Donc c'est ce qu'on a comme action dans le PDU. Et puis on doit aussi veiller à des correspondances qui soient beaucoup plus facilitées entre l'offre TUB et l'offre TER ou TGV, on doit aussi se caler la dessus. » (Élu, SBAA, homme, 50-59 ans, entretien n°25, mai 2018)

Dans nos terrains d'études, seules SBAA et la CAB disposent d'un TAD du lundi au samedi s'articulant avec un réseau de bus géré par l'AOM ou d'autocars et de TER gérés par la Région, permettant des mobilités domicile-travail/études ou loisir. D'un point de vue tarifaire, les deux AOM permettent d'utiliser leur abonnement ou leur ticket de transport TUB ou Marinéo sans supplément sur le réseau d'autocars régional mais de TER.

« En terme de transports en commun on ne dispose pas de transports organisés, mis à part un transport à la demande qui existe sur une partie du territoire et qui sera à priori étendu à l'ensemble de la Communauté de communes à compter du 1er janvier, prochain. [...] C'est dans la politique de solidarité. [...] Même si ça fonctionne très bien, puisqu'on avait dû en 2015, on avait dû freiner ou durcir le règlement de l'Allo'TAD pour pas exploser les coûts quoi. [...] Avant c'était pas limité à 12 trajets, désormais ça l'est. Avant les gens ils pouvaient aller à Paimpol et à Guingamp pour faire leurs courses, aujourd'hui c'est que pour des rendez-vous médicaux. C'est à dire que faire les courses on peut les faire sur notre territoire donc il y a aucune raison de financer un transport pour aller ailleurs, sachant qu'on a tout ça chez nous. » (Élu, LAC, homme, 50-59 ans, entretien n°45, octobre 2018)

Les autres systèmes TAD n'offrent pas une vraie alternative à l'automobile pour les déplacements domicile-travail de par les conditions d'accès restreintes à certain·e·s usager·e·s avec la limitation de l'usage à LAC¹⁴², ou à GP3A d'une ouverture à tou·te·s les usager·e·s en reliant certaines gares mais avec un cadencement limité à 2-3 allers/retours par semaine et une tarification au trajet indépendante de tout abonnement (Cf. Figure 28). Malgré une couverture à l'ensemble de leur territoire, ces deux services TAD répondent donc toujours à une logique d'équité sociale, l'extension spatiale du service ne répondant elle qu'à une contrepartie politique envers les nouvelles communes de l'intercommunalité.

« C'est vrai qu'aujourd'hui ce qui est un peu embêtant c'est vrai que le service, on se rend bien compte qu'il y a des usagers qui vont être un petit peu mécontents parce qu'eux ils avaient la possibilité de faire ce qu'ils voulaient, quand ils voulaient, là ça sera non, vous pouvez être que rabattu sur le centre bourg de Callac, on va vous déposer les jours de marché à 9H30 et on viendra vous rechercher à 11H. Et en 1H30-2H, ça on va encore étudier la question. Si vous avez des courses c'est là, si vous avez besoin de prendre rendez-vous chez le coiffeur il faut mettre votre rendez-vous à ce moment-là. En fait c'est ça, on se rendait compte que c'était du taxi low-cost pour les usagers donc ça répond véritablement à un besoin. Mais nous on avait vraiment besoin d'ouvrir à tous, c'était vraiment la condition de compétence » (Chargée de mission, GP3A, femme, 30-39 ans, entretien n°13, mars 2018)

¹⁴² **Note** : L'usage de Allo'TAD aux seul·e·s non motorisé·e·s ou dont l'état de santé ne permet pas de conduire dans la limite de 6 aller/retour mensuels dans le périmètre de LAC sauf pour les rendez-vous médicaux dans le territoire de GP3A par convention passée avec GP3A en 2019.(GP3A, 2019e ; LAC, 2020)

Par ailleurs, outre l'extension des périmètres du service TAD, les EPCI ont dû modifier le type de service apporté afin de respecter et ne pas dépasser les impératifs financiers et fiscaux contraints, à savoir un versement transport dont le taux est très faible à GP3A ou dont l'assiette est peu importante puisque prélevée sur des zones peu denses ayant peu d'entreprises de plus de 11 salarié·e·s pour SBAA et GP3A¹⁴³. Si la CAB a conservé le système de lignes virtuelles SAD étendues aux communes du sud de l'agglomération les plus mal desservies, et LAC a conservé le système porte à porte Allo'TAD sous les mêmes conditions¹⁴⁴, SBAA et GP3A ont quant à elles profité de l'intégration des TAD pour modifier leur système. Ainsi, SBABA qui disposait d'un service de lignes virtuelles TaxiTUB sur son ancien périmètre de transports urbains a intégré le service porte à porte Trans'Com qui desservait les anciennes Communautés de communes au sud de son nouveau ressort territorial¹⁴⁵. Cette intégration a abouti à une harmonisation du système en service semi-zonal appelé ProxiTUB, avec des dessertes sur plusieurs points d'arrêts qui ont évolué au cours de sa mise en place (Cf. Figure 17 et 27).

¹⁴³ **Note** : Cf. Partie 2 Chapitre I Sous-partie D.

¹⁴⁴ **Notes** : LAC a étendu en mars 2019 le service TAD porte à porte Allo'TAD aux communes de l'ancienne communauté de communes de Leff Communauté. Le service avait été lancé sur la Communauté de communes de Lanvollon-Plouha en 2010. (LAC, entretien n°45, octobre 2018 ; Ouest-France, 2010)

¹⁴⁵ **Note** : SBAA a homogénéisé ancien son système de lignes virtuelles TaxiTUB (en service depuis 1997) avec le système porte à porte Trans'Com (mis en place en 2006) qui desservait les communautés de communes de Quintin communauté, CAP4 et communauté de communes du Pays de Moncontour. Seule la Communauté de communes de Sud-Goëlo ne disposait d'aucun TAD avant la fusion avec SBAA et l'extension du service ProxiTUB en septembre 2017. A ce système s'ajoute le dispositif réservé aux personnes en situations de handicap MobiTUB. (SBAA, entretien n°12, mars 2018 ; SBAA, entretien n°25, mai 2018 ; SBAA, 2017 ; Le Télégramme, 1996)

Figure 27 : Extrait d'une fiche horaires de départ du ProxiTUB dans la zone de Quintin, au sud de SBAA, p.1 (Source : BAT, SBAA, 2019)

SECTEUR DE QUINTIN

22/08/2019

La Harmoye : 0931 - Cartravers/ 0932 - Caradeuc/ 0933 - Le Priais/ 924 - Bout du Bois/ 0925 - Le Touhary
 Lanfains : 0941 Le Pas / 0942 - Ville Auray / 0943 - Porpair / 0944 - Le Morboux/ 0945 Grande Noé
 Le Foëil : 0861 Béchepee / 0862 Mauguérand/ 0864 - L'Espérance
 Le Leslay : 0871 Ville Collo/ 0872 Kerfouleu
 Le Vieux Bourg : 0891 Ville au Traitre / 0892 - Kerbrun - Le Colledo / 0893 - Le Côtier / 0894 - Kernault/ 0895 Toul en Drennen
 Quintin : 0910 - Château d'eau / 0911 - Croix Jarrots / 0856 Gare SNCF Quintin
 Saint Bihy : 0901 - La Bédine
 Saint Brandan : 0850 - Lanvia / 0851 - Le Coudray / 0852 - St Eutrope / 0853 - Carestieble / 0855 - Carboueux

Liste des arrêts sur ce secteur*



Arrêt(s) Relais 0863 - Corderie Quintin / 0913 - Quintin La Vallée / 0912 - Gendarmerie Quintin / 0940 - Lanfains Mairie / 0860 Le Foëil Mairie / 0854 - St-Brandan Eglise / 0870 - Le Leslay Mairie / 0880 St-Gildas Mairie / 0890 - Vieux Bourg Mairie / 0900 - St-Bihy Mairie / 0920 - La Harmoye Mairie / 0930 - Le Bodéo Mairie



Arrêts relais scolaires 0914 - Centre Jean XXIII / 0915 - Le Volozen

Votre service de transport proximité sur réservation

Horaires de DEPART Proxibus vers un arrêt relais		du lundi au samedi												
Particularité de circulation		LMCJV Sco	LMCJV Sco	LMCJV	S	LMCJV Sco	LMCJV Sco						LMCJV Sco	
	Arrêts Proxibus* (Selon liste ci-dessus)	Départ	Au plus tôt 20 minutes avant l'horaire d'arrivée à l'arrêt relais - Horaire communiqué à la réservation (intervalle de 10 minutes)											
	Arrêt relais - 0940 Lanfains Mairie	Arrivée	d		d	d	d		d	d	d	d	d	d
	Arrêt relais - 0860 Le Foëil Mairie	Arrivée	d		d	d	d		d	d	d	d	d	d
	Arrêt relais - 0870 Le Leslay Mairie	Arrivée	d		d	d	d		d	d	d	d	d	d
	Arrêt relais - 0880 St Gildas Mairie	Arrivée	d		d	d	d		d	d	d	d	d	d
	Arrêt relais - 0890 Vieux Bourg Mairie	Arrivée	d		d	d	d		d	d	d	d	d	d
	Arrêt relais - 0900 St Bihy Mairie	Arrivée	d		d	d	d		d	d	d	d	d	d
	Arrêt relais - 0920 La Harmoye Mairie	Arrivée	d		d	d	d		d	d	d	d	d	d
	Arrêt relais - 0930 Le Bodéo Mairie	Arrivée	d		d	d	d		d	d	d	d	d	d
	Arrêt relais - 0863 Corderie Quintin	Arrivée	d		d	d	d		d	d	d	d	d	d
	Arrêt relais - 0913 Quintin La Vallée	Arrivée	6:56	7:15	7:35	7:51	8:10		9:00	10:40	11:45	13:05	16:42	17:50
	Arrêt relais - 0912 Quintin Gendarmerie	Arrivée	d	d	d	d	d		d	d	d	d	d	d
	Arrêt relais - 0854 St Brandan Eglise	Arrivée	d	d	d	d	d		d	d	d	d	d	d
	Arrêt Relais scolaire 0915 - Le Volozen	Arrivée							9:00					
Arrêt Relais scolaire 0914 - Centre Jean XXIII	Arrivée							d						
En correspondance			▼	▼	▼	▼	▼		▼	▼	▼	▼	▼	
	Ligne Breizhgo 5 - Quintin La Vallée	Départ	7:01	--	7:40	--	8:15		--	10:45	--	13:10	16:47	17:55
	Ligne Breizhgo 5 - Gendarmerie Quintin	Départ	7:03	--	7:41	--	8:16		--	10:46	--	13:11	16:48	17:56
	Ligne Breizhgo 5 - St Brandan Eglise	Départ	7:10	--	7:45	--	8:20		--	--	--	13:15	-	18:00
	Gare Routière - Robien	Arrivée	7:35	--	8:14	--	8:49		--	11:17	--	13:44	17:19	18:29
	TE 52 - Quintin La Vallée	Départ		7:20		--								
	TE 52 - Gendarmerie Quintin	Départ		7:21		--								
	TE 52 - St Brandan Eglise	Départ		7:29		--								
	Lycée Rabelais	Arrivée		7:57		--								
	Ligne Proxibus 9013 - 913 Quintin La Vallée*	Départ		7:20		7:56								
	TUB 50 - St Julien Centre			--		8:28								
Gare Routière - Robien	Arrivée		7:57		8:52									

* Voir les horaires sur la fiche Ligne 9013 Quintin-Plaintel-St Julien

Figure 28 : Extrait de la plaquette TAD Axéo de GP3A Octobre 2019 p1 (Source : CAT, GP3A, 2019)

Zone 1 - Paimpol

Arrivée à :	Points de rabattement	Mardi	Mercredi	Samedi
	Gare de Paimpol		13h50	13h50
	Rond-point du Goëlo à Paimpol	9h30	13h55	13h55
	Hôpital de Paimpol	9h35	14h00	14h00
Départ de :				
	Hôpital de Paimpol	11h25	15h55 / 18h30	18h30
	Rond-point du Goëlo à Paimpol	11h30	16h00 / 18h35	18h35
	Gare de Paimpol		18h40	18h40

Correspondance en gare de Paimpol avec les lignes TIBUS et la ligne TER

Zone 2 - Pontrieux

Arrivée à :	Points de rabattement	Lundi	Mercredi	Samedi
	Mairie de Pontrieux	9h30	14h05	14h05
	Gare de Pontrieux-Halte		14h10	14h10
	Supermarché de Pontrieux	9h35	14h15	14h15
Départ de :				
	Mairie de Pontrieux	11h30	16h05 / 18h10	18h10
	Gare de Pontrieux-Halte		18h15	18h15
	Supermarché de Pontrieux	11h35	16h10 / 18h20	18h20

Correspondance en gare de Pontrieux-Halte avec la ligne TER

Zone 3 - Bégard

Arrivée à :	Points de rabattement	Mercredi	Vendredi	Samedi
	Place du centre à Bégard		9h30	
	Zone commerciale de Bégard		9h35	
	Gare de Trégonneau-Squiffiec	14h25		14h25
Départ de :				
	Place du centre à Bégard		11h30	
	Zone commerciale de Bégard		11h35	
	Gare de Trégonneau-Squiffiec	18h00		18h00

Correspondance en gare de Trégonneau-Squiffiec avec la ligne TER

* Horaires adaptés l'été en fonction des trains

Zone 4 - Belle-Isle-en-Terre et Louargat

Arrivée à :	Points de rabattement	Mercredi	Jeudi	Samedi
	Église de Belle-Isle-en-Terre	9h30		
	Église de Louargat		9h30	
	Supermarché de Louargat		9h35	
	Gare de Moustéru	13h45		12h50
Départ de :				
	Église de Belle-Isle-en-Terre	11h30		
	Église de Louargat		11h30	18h10
	Supermarché de Louargat		11h35	
	Gare de Moustéru	18h10		

Correspondance en gare de Moustéru avec la ligne TER

Zone 5 - Callac

Arrivée à :	Points de rabattement	Mercredi	Samedi
	Gare de Callac	13h15	12h25
	Mairie de Callac	9h30 / 13h20	12h30
	Rue Charles le Goffic à Callac	9h35 / 13h25	12h35
	Rue de Kerbuannec à Callac	9h40 / 13h30	12h40
Départ de :			
	Rue de Kerbuannec à Callac	11h20 / 18h20	18h20
	Rue Charles le Goffic à Callac	11h25 / 18h25	18h25
	Mairie de Callac	11h30 / 18h30	18h30
	Gare de Callac	18h35	18h35

Correspondance en gare de Callac avec la ligne TER

Zone 6 - Bourbriac

Arrivée à :	Points de rabattement	Mardi	Mercredi	Samedi
	Église de Bourbriac	9h30		
	Supermarché	9h35		
	Gare de Moustéru		13h45	12h50
Départ de :				
	Église de Bourbriac	11h30		
	Supermarché	11h35		
	Gare de Moustéru		18h10	18h10

Le service de Transport à la Demande de Guingamp-Paimpol Agglomération

DE L'ARMOR À L'ARGOAT

Réservation / Renseignement
Tél. 02 96 68 00 08
contact@axeo-mobilites.bzh
www.guingamp-paimpol-agglo.bzh
www.axeo-mobilites.bzh

UNION EUROPÉENNE
SPONSOR OFFICIEL

Guingamp Paimpol
AGGLOMÉRATION

Figure 29 : Extrait de la plaquette TAD Axéo de GP3A Octobre 2019 p2 (Source : CAT, GP3A, 2019)



« TaxiTUB c'était pratiquement la même chose sauf que là c'était des lignes virtuelles avec un cadencement pratiquement à la demi-heure. Donc à récupérer ou garder cette clientèle-là [d'usager·e·s de TaxiTUB dans le nouveau service ProxiTUB] et sur les nouveaux territoires on a essayé de capter la clientèle qui bénéficie d'un autre service qu'auparavant, qui s'appelait TransCom, je pense sur les communes de la partie sud de l'Agglo. TransCom en gros c'est les personnes qui avait le droit 2 fois la semaine de faire appel à un taxi qui venait les chercher à domicile et les emmenait à destination, pour un prix qui me semble étaient de 2 ou 3€ je sais plus. Mais bon, il y avait des critères, il fallait rentrer dans certains critères pour en bénéficier donc ce système-là, c'est ProxiTUB qui l'a remplacé, donc normalement les gens qui utilisaient TransCom auparavant... on suppose parce qu'on a pas assez de recul, utilise ProxiTUB » (Conseiller en mobilité, BAT, homme, 40-49 ans, entretien n°2, décembre 2017)

GP3A quant à elle a dû intégrer 4 systèmes TAD porte à porte¹⁴⁶ couvrant anciennes 4 communautés de communes sur 7 avec un nouveau service semi-zonal comme pour SBAA appelé TAD Axéo rabattant la desserte sur quelques points d'arrêts (Cf. Figures 28 et 29).

¹⁴⁶ **Note :** GP3A a harmonisé les systèmes TAD porte à porte présents sur son nouveau périmètres dans les anciennes communautés de communes du Pays de Bégard (Trans Bro Bear depuis 2012), de Paimpol-Goëlo (T9Com depuis 2010), Pontrieux Communauté (Trev Service depuis 2015) et Callac Argoat (Callac Argoat Transport depuis 2006). Seules les communautés de communes de Bourbriac et du Pays de Balle-Isle-en-Terre ne disposaient d'aucun service jusqu'à la mise en place en juillet 2018 du service de TAD semi-zonal TAD Axéo. Le secteur de l'ancienne Guingamp communauté est lui desservi par les lignes régulières AxéoBus et le TAD pour les personnes à mobilités réduites AxéoPlus. En revanche, le système TAD semi-zonale existant dans Guingamp Communauté, AxéoPhone, et rabattant 3 demi-journée par semaine les usager·e·s vers un arrêts AxéoBus a été supprimé dans cette nouvelle configuration. (GP3A, entretien n°13, mars 2018 ; GP3A, entretien n°21, mai 2018 ; Lelchat M., 2015 ; Le Télégramme, 2010 ; Le Télégramme, 2012 ; Le Télégramme, 2013a)

« Paimpol, Pontrieux, Bégard et Callac, sur ces territoires avait été mis en place du transport à la demande, donc réalisé par les taxis locaux. [...] Donc en fait on s'est retrouvé suite à notre fusion avec Guingamp Communauté avec un réseau urbain existant et puis 4 autres territoires [...] et donc on s'est retrouvé avec un transport urbain sur Guingamp Communauté et 4 transports à la demande différents, dont les jours de fonctionnement sont différents, le règlement intérieur, les conditions d'accès, voilà. Donc ça c'est le constat. Donc ces territoires bénéficient d'un service mais qui ne répond pas aux transports publics collectifs ouverts à tous. Parce qu'en fait en plus c'était vraiment du « où je veux quand je veux », donc les coûts sont même pas optimisés, c'est du porte à porte, et quand bien même ça pourrait être du porte à porte mais au moins avec des horaires fixes d'arrivée, pour essayer d'optimiser un peu les courses mais là, quand on regarde les statistiques, on a un individu, enfin généralement un usager par course. Donc c'est pas forcément une système optimal pour l'agglomération après c'est effectivement des réseaux qui rendent énormément service sur le territoire. On est... là on est sur le secteur de Belle-Île-en-Terre et Bourbriac qui sont vraiment des secteurs... des vides, je veux dire des déserts en terme de transports. [...] L'objectif c'est de mettre en place du transport à la demande dès le premier juillet [2018] sur les secteurs de Bourbriac et Belle-Île-en-Terre, qui ne disposent actuellement d'aucun service, et d'harmoniser ce transport à la demande à l'échelle de l'agglomération. C'est à dire d'harmoniser les critères d'accès, les jours de fonctionnement, enfin le règlement intérieur. C'est à dire on fait un transport à la demande à l'échelle de l'agglomération. [...] Donc ça sera un transport à la demande de type zonal, on reste sur le même principe, ce sera du rabattement sur les anciens pôles des Communautés de communes. On est parti pour des rabattements les jours de marché, les mercredi après-midi et les samedi après-midi, pour répondre aux besoins des jeunes notamment. Voilà, et actuellement, voilà ça sera juste ça pour le moment, cette année, le besoin de rabattement quotidien ne pourra pas être mis en place pour une question de budget en fait surtout.» (Chargée de mission, GP3A, femme, 30-39 ans, entretien n°13, mars 2018)

« Ce qui est clair c'est que chez nous, on ne fera pas l'AxéoBus dans les autres territoires de l'agglo. Bon, c'est pour ça, il faut qu'on soit capable de proposer un service peut être pas tous les jours, un service pertinent, concentré, et après le TAD bon... Se fera d'une façon ou d'une autre. [...] Tout l'enjeu pour nous est là est de faire avec les moyens qu'on a pour qu'un maximum de personnes et qu'il y ait un maximum de navettes. Enfin voilà, c'est ça un peu notre objectif. » (Élu, GP3A, homme, 50-59 ans, entretien n°21, mai 2018.)

Enfin, les services TAD sont dans la grande majorité des cas délégués par le transporteur ou l'intercommunalité à des compagnies de taxis locales (SBAA, entretien n°12, mars 2018 ; GP3A, entretien n°13, mars 2018 ; LAC, entretien n°45, octobre 2018). En revanche, dans des zones plus rurales sans AOM comme à l'ouest de la CA2BM, hors de notre zone d'étude, la Communauté de communes des 7 Vallées et la Communauté de communes du Ternois ont passé un contrat avec l'association Lien Plus (Lien Plus, entretien n°10, janvier 2018), qui dispose du statut d'opérateur de transports et assure du service TAD social pour les personnes âgées ou les personnes en insertion non motorisées mais aussi du prêt de véhicules.

Les services de voitures avec chauffeurs, type UBER, n'assurent pas de service TAD dans nos terrains d'études (SBAA, entretien n°12, mars 2018 ; GP3A, entretien n°13, mars 2018 ; LAC, entretien n°45, octobre 2018).

« On travaille plutôt avec les artisans taxis qu'avec les VLS. Le Transport À la Demande organisé par des artisans taxis, avec un jeu d'appel d'offres par lots, c'est un truc plutôt intéressant parce que pour les artisans taxis ça leur permet de boucher les dents creuses, et puis pour nous ça permet d'avoir une malléabilité du marché. » (Chargé de mission, SBAA, homme, 30-39 ans, entretien n°12, mars 2018)

Les AOM mais aussi les AORU n'estiment pas que le transport à la demande puisse être la solution universelle à la mobilité dans les zones peu denses, pas plus que les transports en commun, qu'« Il faut quitter cette opposition entre les transports collectifs contre la voiture » (Cheffe de service, Région Bretagne, femme, 40-49 ans, entretien n°28, juin 2018) et qu'au-delà du critère fréquentation/coût, la question de l'impact environnemental n'est pas toujours en faveur du transport en commun ou même du TAD dans les zones peu denses.

Outre les contraintes budgétaires et fiscales, certain·e·s acteur·e·s estiment que les pouvoirs publics ne peuvent pas assumer toute la mobilité des habitant·e·s, voire les renvoient à leur responsabilité individuelle, à leurs choix de localisation et à un retour à la solidarité familiale, sociale et intergénérationnelle. Dans ce discours, les habitant·e·s venu·e·s s'installer dans ces communes périurbaines ou rurales devraient avoir conscience de leur dépendance à l'automobile et anticiper que si iels ne peuvent assurer leur mobilité quotidienne en autonomie par l'automobile individuelle, les acteur·e·s institutionnel·le·s ne pourront pas forcément apporter une alternative à tous les motifs de déplacements, en tout cas pas forcément par un service de transport en commun régulier ou à la demande.

« il ne faut pas vendre ce transport à la demande comme la solution, la nouvelle solution du territoire. On le voit bien. A partir de juillet on va surtout communiquer sur la stratégie à long terme, sur la construction du réseau à long terme. » (Chargée de mission, GP3A, femme, 30-39 ans, entretien n°13, mars 2018)

« Il y a deux catégories de personnes [non-motorisé·e·s]. Il y a celles qui résident dans les petites communes, et celles qui résident dans les Bourgs. Celles qui résident dans les petites communes et qui n'ont pas de voiture, à ma connaissance, mais j'ai pas la prétention de tout connaître et de tout contrôler, ce sont surtout des ménages âgés. Et donc il y a la solidarité, je dirais du voisinage ou de la famille. Je vois [...] sur ma commune il y a des ménages sans voiture, mais ce sont des personnes âgées qui ont souvent un enfant, ou un petit-fils, ou une petite-fille, qui habite dans le village ou dans un des villages voisins, et qui, je vais presque dire, les rencontre presque une voire deux fois par semaine si ce n'est tous les jours. » (Élu, CCT2C, homme, 60-69 ans, entretien n°46a, octobre 2018)

« Voyez, je suis pas très très fan de la logique consommatrice. Je suis plutôt à faire en sorte que les gens puissent se reprendre en main. [...] Et ben ça s'appelle de la solidarité de voisinage ou de la solidarité familiale, des choses que l'on a perdu aujourd'hui. Est-ce que c'est à l'autorité publique de composer ce manque de solidarité familiale ou de voisinage. Je ne suis pas certain. D'autant plus qu'on a plus l'argent pour le faire. Dans le monde périurbain à mon sens ça c'est une vraie question. [...] La réponse elle peut pas être qu'une réponse publique, c'est aussi une réponse d'organisation d'ordre privée.» (Chargé de mission, SBAA, homme, 30-39 ans, entretien n°12, mars 2018)

« En tout cas, je trouve que souvent dans les études, ou même dans les articles de journaux, le problème de la desserte des zones rurales est assez mal posée parce que, on dit que le problème c'est l'absence de service [de transport]. C'est faux, c'est pas ça le problème. Parce que mettre en place un service de cars à 3€ du kilomètre ou même de taxi à 2€ du kilomètre ou même de train à 20€ du kilomètre... au contraire, si il y a avait personne dedans, ça serait un problème qu'il y en ai. Le problème c'est les mauvaises conditions d'accès pour certaines catégories de la population. » (Directeur, Région Hauts-de-France, homme, 30-39 ans, entretien n°23b, mai 2018)

« Finalement la solution aux mobilités en milieu rural, c'est plutôt la création, la recréation de réseaux de solidarité locaux que ça passe, plutôt que par le déploiement de plus en plus important de solutions de type transport public. Parce que je ne suis pas persuadé qu'en réalité, quand on aura mis du service que les gens l'utilisent. Il y a des exemples simples de TAD qui échouent, il y en a aussi qui marchent, mais qui sont assez parlant! Et c'est pas pour ça qu'il faut pas... enfin, je pense qu'il faut à la fois arriver à baisser le domaine de pertinence du transport public, en faisant baisser les coûts, pour qu'il soit possible de mettre en place des solutions qui soient financées par la puissance publique à coût moindre. Parce que aujourd'hui... franchement en fait... le TAD, même quand ça marche... enfin il y en a aussi qui ont bien marché et qui sont morts de bien marcher. Parce que la charge pour la collectivité devient insupportable. » (Directeur, Région Hauts-de-France, homme, 30-39 ans, Entretien n°23a, mai 2018)

« La réponse ça sera peut-être de communiquer dès le début sur le transport à la demande, ça sera peut-être d'avoir une petite fiche info, une petite fiche aux personnes qui vont intégrer ce lotissement, ça sera peut-être je ne sais pas, de communiquer dès à présent sur le transport scolaire. En tout cas, on voit plutôt ça comme un espèce d'engagement réciproque avec la commune et notamment avec les personnes qui vont intégrer la commune en disant tout comme on a le diagnostic énergétique quand on rentre dans une maison, on aurait un diagnostic mobilité. On dirait « ok, j'ai fait le choix, mon choix c'est d'aller habiter à Lanfains, je travaille à Saint-Brieuc, mon mari travaille à Rennes, à Lanfains c'est super. Juste de dire à la personne, on ne remet pas en cause votre choix. Super Lanfains, c'est génial, c'est très jolie, il y a les landes de Courlis, vous pourrez faire des super balades. Super, il y a les commerces, etc. Je comprends la logique du Maire de vouloir développer sa commune. Mais sachez qu'aujourd'hui, la desserte en transport collectif c'est uniquement du transport à la demande, que l'on a un service le matin, un service le soir en transports scolaires, que l'on n'a pas d'abri vélo, que l'on veut pas, que l'on n'a pas forcément une logique de développement, et que toute demande que vous seriez susceptible de nous faire dans les 10 ans à venir auraient de fortes chances d'avoir une réponse négative. Voilà. Après vous faites ce que vous voulez. Ça nous éviterait d'avoir des demandes sociales, de personnes qui font le choix d'aller habiter dans le périurbain, avec des logiques très urbaines en disant, moi je veux un bus toutes les 15 minutes, 20 minutes alors que j'ai fait un choix autre qui est d'avoir mon petit bout de jardin, d'avoir une école qui est peut être bien cotée, d'avoir un commerce que j'aime bien » (Chargé de mission, SBAA, homme, 30-39 ans, Entretien N°12, mars 2018)

Cette vision ne tient pas compte des contraintes économiques liées au choix résidentiels, aux biais d'optimisme lors de l'installation, à la vulnérabilité économique des ménages, ni aux politiques de concentration des services et commerces évoquées précédemment. Le statut de propriétaire, majoritaire dans les zones périurbaines et rurales, rend plus difficile la migration résidentielle et le réajustement de la situation économique des ménages en cas de baisse de revenus ou de perte de mobilité quotidienne, du fait à la fois d'une latence plus importante dans la vente d'un logement que dans le locatif, mais aussi liées à toutes les représentations sociales dans le statut de propriétaire d'une maison.

C : Une politique de mobilités actives encore fortement axée sur les infrastructures cyclables urbaines et des actions en faveur d'un usage partagé de l'automobile émergent

Les lois NOTRe et MAPTAM ont apporté peu de choses en matière de mobilités actives d'un point de vue réglementaire. Il en est de même pour les usages de voiture partagée tels que le covoiturage, l'autopartage ou l'autostop. Les dynamiques observées sur nos terrains ne sont donc pas liées à des contraintes réglementaires issues des lois NOTRe et MAPTAM même si comme nous le verrons, la montée en compétence de certaines AOM a pu entraîner des évolutions pour ces modes de transport.

Tout d'abord, les politiques mises en avant en matière de mobilités actives sont d'abord les politiques cyclables, essentiellement en matière d'infrastructures plutôt que de services. Ainsi, la nécessité d'inscrire un réseau cyclable est considéré comme un préalable indispensable par plusieurs acteur·e·s. Cette orientation vers l'infrastructure s'explique aussi par la nature des sources de financements des mobilités actives qui comme nous l'avons vu précédemment dépendent du budgets général¹⁴⁷ des mairies, intercommunalités ou Départements, permettant un co-financement avec le Département, la Région, l'État, voire l'Union Européenne dans le cadre d'appel à projet.

Les mobilités piétonnes sont peu évoquées pour le périurbain en dehors de l'aménagement de la voirie et des espaces publics de centre bourg et d'un cheminement sécurisant vers les arrêts d'autocars en particulier lorsqu'ils sont en bordure d'une voirie routière.

« Je pense que dans un premier temps il faut une volonté politique de construire, d'aménager. Après inciter, ben inciter, les gens ils seront obligés ; à un moment donné il y aura de plus en plus de voiture. Il va falloir... les gens vont être contraints.» (Élu, CAB, homme, 50-59 ans, entretien n°41, août 2018)

Toutefois, la voirie constitue encore une des compétences répartie entre différent·e·s acteur·e·s. Ainsi, Communes, intercommunalités et Départements se répartissent la compétence voirie, ce qui peut constituer une difficulté supplémentaire pour un aménagement cohérent et continu d'un réseau cyclable et de son stationnement à l'échelle d'un EPCI ou de plusieurs.

¹⁴⁷ Note : Cf. partie 2 Chapitre I Sous-partie D

« La CAB, si ça tient qu'à elle, on pourrait avancer beaucoup plus vite! Mais bon, ça dépend des Communes, des projets des Communes.» (Élu, CAB, homme, 50-59 ans, entretien n°41, août 2018)

Si les Communautés urbaines et les Métropoles ont compétence obligatoire de « création, aménagement et entretien de voirie [... et qu'elles peuvent par convention passée avec le Département, assurer la] gestion des routes classées dans le domaine public routier départemental »¹⁴⁸, les Communautés d'agglomération et Communautés de communes ne disposent que de la « création ou [l']aménagement et [l']entretien de [la] voirie d'intérêt communautaire » (CGCT, 2017c, Article 5216-5 ; CGCT, 2018b, Article 5214-16). L'intérêt communautaire est alors défini par plusieurs critères, « les voies de liaisons entre les communes, les voies supportant un trafic scolaire, la desserte d'équipements publics, grandes entreprises, sites touristiques, les voies de contournement, le nombre de véhicules par jour [et] les voies facilitant la politique de transport du groupement » (Boulay, 2017).

« La MEL [Métropole Européenne de Lille] qui est devenue AOM et le département qui concrètement a transféré toutes ses compétences voiries à la MEL pour tout le réseau de voirie qui était important sur le département à l'échelle de la Métropole Européenne de Lille, on avait un schéma cyclable qui avait été voté par les élus en 2014 et qui en partie ne pouvait pas être appliqué parce que la plupart des voiries qui posaient problème était gérée par... les voiries gérées par compétence départemental, donc ça c'est on a gagné en lisibilité parce que l'on perd un... comment dire, une couche du fameux mille-feuille, là, il y en a une qui disparaît donc ça facilite grandement la lisibilité du réseau et puis la possibilité de savoir vers qui on se tourne pour les formations, les projets, etc. Donc ouais la pour le coup on y a gagné. » (Chargé de concertation, ADAV, homme, 40-49 ans, entretien n°9, janvier 2018)

¹⁴⁸ **Note :** La gestion de la voirie départementale est pour toute la voirie pour les Métropoles et les voies qu'emprunte un transports collectifs sous la compétence de l'AOM pour les Communautés Urbaines. (CGCT, 2017b, Article 5215-20 ; CGCT, 2018a, Article 5217-2)

De ce fait, sur nos terrains de ville moyennes composées de Communautés d'agglomération et de Communautés de communes, l'aménagement de la voirie et du stationnement vélo reste sous la compétence communale, sauf si les voies sont définies par l'EPCI comme d'intérêt communautaire ou qu'elles sont sous la compétence départementale dans le cas des voiries départementales. Cette fragmentation de la compétence voirie complexifie la mise en place d'un réseau cyclable continu et cohérent.

« Donc ce schéma directeur a permis de réaliser près de 60km d'itinéraires cyclables depuis le 1er janvier 2010, donc sur une période de 7 ans on a fait quasiment 10km d'aménagements par an, à la fois sous maîtrise d'ouvrage interco. Donc on a développé le réseau cyclable. Aujourd'hui on a quasiment 200km d'aménagements cyclables sur l'Agglo ce qui est plutôt intéressant... aménagements cyclables, y compris de zone d'apaisement des vitesses, zone 30, zones 20. L'autre élément c'est que dans le cadre de ce schéma on développe à certains points d'arrêts du réseau TUB des logiques de stationnement vélo, pour essayer de faire en sorte d'augmenter l'aire de chalandise et de report d'un arrêt de TC. » (Chargé de mission, SBAA, homme, 30-39 ans, Entretien n°12, mars 2018)

SBABA¹⁴⁹ (2009) et la CAB (2016) ont mis en place un schéma directeur cyclable¹⁵⁰ afin de planifier de manière structurante un réseau cyclable à l'échelle communautaire. Dans le schéma directeur cyclable de SBABA, une liaison est inscriptible au schéma si elle répond à trois des cinq critères suivants : « Une distance adaptée à la vocation première de l'itinéraire : vocation utilitaire ou loisir-tourisme ; une implication d'au moins deux Communes sur l'itinéraire envisagé ; une desserte des pôles générateurs d'intérêt communautaire [...] ; une faisabilité technique est opérationnelle » (SBABA, 2009), répondant ainsi à l'intérêt communautaire.

¹⁴⁹ **Note :** Saint-Brieuc Agglomération Baie d'Armor est le nom de Saint-Brieuc Armor Agglomération avant la fusion de 2017.

¹⁵⁰ **Notes :**

- Le Schéma Directeur Vélo adopté en 2016 pour la CAB prévoyant l'aménagement de 55km à horizon 2020 (63 km déjà recensée) et 98 km pour 2026, essentiellement dans le pôle urbain dont quelques lignes vers le périurbain le long des fleuves de la Liane, du Wimereux et également de l'EuroVélo route EV4 dans les limites de son RT. (CAB, entretien n°41, août 2018)
- Le Schéma Directeur Cyclable de Saint-Brieuc, adopté en 2009 et donc dans l'ancien PTU, prévoyait l'aménagement de 60km de voies cyclables à horizon 2020 (56 km déjà présentes) là aussi essentiellement urbaines, même si quelques portions périurbaines sont proposées. (SBABA, 2009)

Toutefois, la compétence voirie étant pour l'essentiel du réseau du ressort de la Commune, la nécessité d'une volonté des Communes voire du Département est nécessaire, en particulier lorsqu'il s'agit de relier des communes périurbaines ou péricentrales à la ville (SBABA, 2009).

« pour le boulonnais on sait que la CAB a pris en compétence les priorités du schéma cyclable, votés en 2016. Donc ça c'est plutôt une bonne chose aussi parce que jusqu'à présent il n'avait qu'un pouvoir de... enfin ils étaient force de proposition par rapport aux communes mais aucune compétence. [...] Ils ont fait un schéma cyclable en 2016 et toutes les liaisons en priorité 1 de ce schéma qui compte plusieurs strates de priorité, toutes les priorités 1 sont parties, sont de compétences CAB maintenant. Ce qui simplifie la réalisation d'un réseau. [...] C'est assez nouveau et du coup on a bon espoir que oui ces questions de territoires soient un peu plus... soient prises de manières plus cohérente et que l'on ait moins cette notion de rupture [de la continuité des aménagements cyclables]. » (Chargé de concertation, ADAV, homme, 40-49 ans, entretien n°9, janvier 2018)

Ces objectifs des Schémas Directeurs Cyclables peuvent toutefois sembler modestes pour les acteurs, y compris institutionnel·le·s (CAB, entretien n°41, août 2018).

« Sincèrement, le Schéma vélo 55km, moi j'avais trouvé ça... Bon c'est bien! Faut bien commencé, mais quand je me souviens que le Maire m'avait dit pour Boulogne [lorsque j'étais en charge de la mobilité cyclable pour la commune], l'objectif c'était 15km dans le mandat, là dans le mandat de la CAB c'est 55km. Bon c'est quand même pas... c'est quand même pas énorme. » (Élu, CAB, homme, 50-59 ans, entretien n°41, août 2018)

« Alors toutes les agglos se disent volontaristes, c'est clair. Toutes les agglos font la promotion des modes doux, toutes font cette promotion-là. Ça c'est le politique. Et étant un ancien politique, puisque j'ai fait aussi beaucoup de politique, je fais une très grande différence entre le discours et l'acte. » (Membre du Bureau, Association Vélo Utile, homme, 60-69 ans, entretien n°34, juillet 2018)

Dans les Communautés de communes ou les nouvelles Communautés d'agglomération étudiées, il n'existe pas de Schéma Directeur Cyclable, et à défaut de budget ou d'ingénierie suffisante, les aménagements cyclables sont essentiellement relégués à la politique du Département qui intervient en tant que co-financeur, même si certaines Communautés de communes comme LAC réalisent quelques aménagements pour les modes actifs sans vraiment former un réseau (LAC, entretien n°45, octobre 2018.). Pour les Départements l'aménagement de voies ou stationnements cyclables s'intègre toujours dans le cadre du développement touristique tel que l'Euro Vélo – Vélo-route (DDTM Pas-de-Calais, entretien n°32, juillet 2018 ; Région Hauts-de-France, entretien n°8, janvier 2018) ou de l'accessibilité des collèges, même si certains aménagements utilitaires sont ponctuellement effectués (CA2BM, entretien n°4, décembre 2017 ; DDTM Pas-de-Calais, entretien n°32, juillet 2018 ; LAC, entretien n°45, octobre 2018 ; CCT2C, entretien n°46, octobre 2018).

« Nous avons, je dirais une politique de développement des chemins de randonnée. C'est pas tout à fait la même chose. C'est plutôt axé tourisme, mais ce sont des chemins qui peuvent être empruntés aussi par les touristes, que ce soit des chemins de randonnée pédestres, que ce soit des chemins de randonnée VTT, et donc qui peuvent être pratiqués aussi par les cyclistes, et puis aussi, bien sûr chemins de randonnée équestres. C'est pas tout à fait dans le domaine de la mobilité mais ça peut s'inscrire dedans quand même, parce que ça nous permet de relier l'ensemble des points stratégiques du territoire, qui sont je dirais des atouts que les touristes apprécient beaucoup. ». (Élu, CCT2C, homme, 60-69 ans, entretien n°46a, octobre 2018)

« On réfléchit aussi, on est en train de travailler sur une mobilité à partir de la gare, jusqu'au collèges, jusqu'au lycées, également jusque l'aire de covoiturage et plus tard, jusque bien-sûr, le grand site des Caps, puisque comme je vous disais c'est un territoire très étendu, c'est un habitat très dispersé avec des hameaux, des villages, alors donc les linéaires sont conséquents, et les budgets de nos structures sont contraints, donc nous sommes bien obligés de travailler de façon graduelle. Là il y a une étude en cours avec le Département, au niveau de la mobilité douce pour l'accès au Collège quoi donc à travers plus particulièrement les villes de Marquise-Rinxent. » (Élu, CCT2C, homme, 60-69 ans, entretien n°46a, octobre 2018)

« par exemple sur ma commune là dans les 12 mois qui viennent là on est en train de mettre en place un chemin de déplacements doux, vélo-piéton [...] en fait ça va être 2 km de voies douces, de voies vélo-piétons, tout au long de la départementale. En fait c'est pour sécuriser ces déplacements là et permettre la cohabitation avec les voitures quoi, pour des raisons de sécurité. [...] Ce que j'ai du mal à comprendre c'est que le Département ne soit pas plus audacieux sur l'aménagement de ce type de voies douces. Et justement en terme d'équilibre des déplacements sur un territoire, de sécurité des voies routières dont ils ont compétence, moi je vois chez nous le chemin qu'on fait, forcément ça va apporter une valeur ajoutée... enfin impressionnante aux usagers. Les gens ils attendent ça avec impatience et ils m'en parlent en disant, moi je sors plus en vélo parce que c'est trop dangereux sur la route. » (Élu, LAC, homme, 50-59 ans, entretien n°45, octobre 2018)

« c'est vrai qu'en termes de tout ce qui est voirie, vélo, tout ce qui est aires de covoiturage, on m'a dit oui ça serait bien d'animer une plateforme de covoiturage, c'est très simple, les communes, elles peuvent mettre en place des plateformes de covoiturage après c'est que de l'animation. Oui, mais là il faut quelqu'un. Et là c'est vrai que pour toutes ces questions-là je vais avoir c'est vrai du mal à vous répondre. Là aujourd'hui si il y a une prise en compte pour des cheminements, des pistes cyclables, honnêtement je ne sais pas. En tout cas je m'en suis pas occupée. Après faut vraiment se rendre compte qu'on est vraiment sur des très longues distances. Ça monte, ça descend. » (Chargée de mission, GP3A, femme, 30-39 ans, entretien n°13, mars 2018)

Enfin, même si la Région n'a pas compétence voirie, elle cofinance certains aménagements comme l'État, et elle est associée pour assurer le stationnement vélo et l'intermodalité avec les Trains Express Régionaux notamment dans le cadre de l'aménagement des Pôles d'Échange Multimodaux, et depuis 2017 des autocars interurbains et scolaires hors des AOM. Les aménagements de stationnements vélo restent anecdotiques pour les autocars interurbains et sont encore peu développés dans les gares et arrêts TER du périurbain (Région Bretagne, entretien n°28, juin 2018 ; Région Hauts-de-France, entretien n°8, janvier 2018), même si cela est à l'étude en Bretagne (Région Bretagne, entretien n°28, juin 2018).

Au-delà de toute la dimension infrastructurelle, les services vélo et notamment les services de location longue durée à vocation utilitaire pour les habitant·e·s sont peu développés dans les villes moyennes et leur périurbain. Tout comme les aménagements cyclables et stationnements, le plus souvent l'offre locative de vélo est destinée aux touristes, assurée par des entreprises ou une association comme Cycleco pour la CAB, voire par l'EPCI comme la Communauté de communes de la Terre des Deux Caps¹⁵¹. Dans nos terrains d'études, seule SBAA a mis en place un service de location longue durée de vélos dont des vélos à Assistance Électrique (VAE) depuis 2012 appelé Rou'libre, géré par la SPL Baie d'Armor Transports et permettant aux usager·e·s d'expérimenter durant 9 mois maximum le vélo sur leurs trajets quotidiens (BAT, 2020 ; SBAA, 2018c ; SBAA, entretien n°25, mai 2018). Si actuellement, le service Rou'libre ne permet de retirer un vélo qu'à Saint-Brieuc, il est envisagé dans le projet de PDU d'étendre le dispositif à toutes les communes de SBAA et donc aux habitant·e·s du périurbain¹⁵². Dans les autres terrains d'études l'apport d'un service de location vélo longue durée pour les habitant·e·s est plus récent, puisqu'il va être lancé en 2020 à GP3A (GP3A, 2019b ; GP3A, 2019c) assuré par le nouvel opérateur de transports Transdev, avec 150 VAE, et « la CAB [qui] souhaite donc instaurer de la location longue durée en faisant appel aux structures déjà existantes tel que Cycleco » (CAB, 2019).

D'autres formes de location de VAE ou de scooter (électrique ou non) existent également dans le cadre de l'insertion des jeunes par les Missions locales (Mission locale de Guingamp, entretien n°26, mai 2018 ; Mission locale de Saint-Brieuc, entretien n°27, mai 2018 ; GP3A, 2019b). Il est à noter qu'au vu des distances à parcourir et surtout de l'orographie de nos terrains, l'ensemble des acteur·e·s estiment que le développement du vélo n'est envisageable que par le biais du VAE et reconnaissent que les distances à parcourir et la quasi absence d'aménagements cyclables dans le périurbain et le rural rend leur usage difficile voire dangereux.

¹⁵¹ **Note :** La CCT2C a investi dans l'achat de vélos à assistance électrique (VAE) en location courte mais uniquement à destination des touristes sur le site de la Forteresse de Mimoyecques. Il ne prévoit la location longue de ces vélos hors saison pour leur habitant·e·s. (CCT2C, entretien n°46, octobre 2018)

¹⁵² **Note :** Le service est déjà disponible pour l'ensemble des habitant·e·s de SBAA mais iels ne peuvent retirer le vélo qu'à la Maison du Vélo à Saint-Brieuc. L'objectif du PDU serait de permettre un retrait dans chaque mairie de SBAA. Par ailleurs, une expérimentation d'un service de vélo libre-service a été lancée en janvier 2020 à Saint-Brieuc mais ce type de service ne pourrait concerner que des communes du pôle urbain. (BAT, 2020 ; SBAA, 2018c ; SBAA, entretien n°25, mai 2018)

« mais moi je suis assez favorable pour que peut être sous une forme associative, il y ait une, un développement, quand on aura la gare, [...] qu'il y ait des points vélo, où on puisse effectivement avoir une forme de libre-service. Mais nous on y arrivera que si c'est électrique. » (Élu, CAB, homme, 50-59 ans, entretien n°41, août 2018)

« Après faut vraiment se rendre compte qu'on est vraiment sur des très longues distances. Ça monte, ça descend. » (Chargée de mission, GP3A, femme, 30-39 ans, entretien n°13, mars 2018)

« En vélo ici c'est compliqué. Il faut bien le reconnaître aussi, la géographie, le relief même des petites distances des fois avec un bon vent, et ça peut être assez compliqué quand même, plus la pluie, plus tout ça peut être un peu rédhibitoire. » (Conseillère, Mission locale de Guingamp, femme, 50-59 ans, entretien n°26b, mai 2018)

Les mesures permettant l'usage partagé de l'automobile que sont le covoiturage, l'autopartage ou l'autostop sont assez différenciées. Ainsi pour ce qui est du covoiturage, les actions mises en œuvre dans nos terrains d'études relèvent d'une part des infrastructures à savoir les aires de covoiturage, ainsi que les plateformes numériques d'information multimodale. Pour ce qui est des aires de covoiturage, elles s'inscrivent dans le Schéma (inter)départemental de covoiturage (Agence d'Urbanisme Boulogne Développement, entretien n°15, avril 2018 ; CAB, entretien n°16, avril 2018 ; Département des Côtes d'Armor, 2012 ; Département des Côtes d'Armor, 2020b ; Département du Nord, Département du Pas-de-Calais, Région Nord-Pas-de-Calais, ADEME, 2015) y compris lorsque l'intercommunalité prend la maîtrise d'ouvrage¹⁵³, avec la possibilité d'un co-financement avec le Département (Cf. figures 30 et 31). Ces aires de covoiturages sont en règle générale mises en place pour répondre à une pratique informelle déjà existante, d'où une bonne occupation, et elles sont essentiellement sur des nœuds routiers structurants, au mieux en entrée de bourg (Agence d'Urbanisme Boulogne Développement, entretien n°15, avril 2018 ; BAT, entretien, n°2, décembre 2017 ; CCT2C, entretien n°36, août 2018 ; CAB, entretien n°16, avril 2018 ; CCT2C, entretien n°46, octobre 2018).

¹⁵³ **Note** : 4 aires de covoiturages furent financées par la Commune ou l'intercommunalité à SBAA et LAC depuis 2011. Les autres le furent par le Département. (Conseil Départemental des Côtes d'Armor, 2014)

« C'est des aires de covoiturage qui ont été mises en place par le Conseil Départemental [...] Donc sur le territoire de l'agglomération, il y a quelque aires de covoiturage qui sont utilisées et même assez bien utilisées parce que je sais qu'il y en a au moins une ou deux, au moins une qui a été obligée d'être agrandie, parce qu'elle était pleine et saturée tous les jours, parce que les voitures se garaient même au-delà de l'aire de covoiturage. » (Conseiller, BAT, homme, 40-49 ans, entretien n°2, décembre 2017)

Figure 30 : Carte des aires de covoiturage programmées dans le Schéma interdépartemental de covoiturage du Nord-Pas-de-Calais en 2015 (Source : Département du Nord, Département du Pas-de-Calais, 2015)

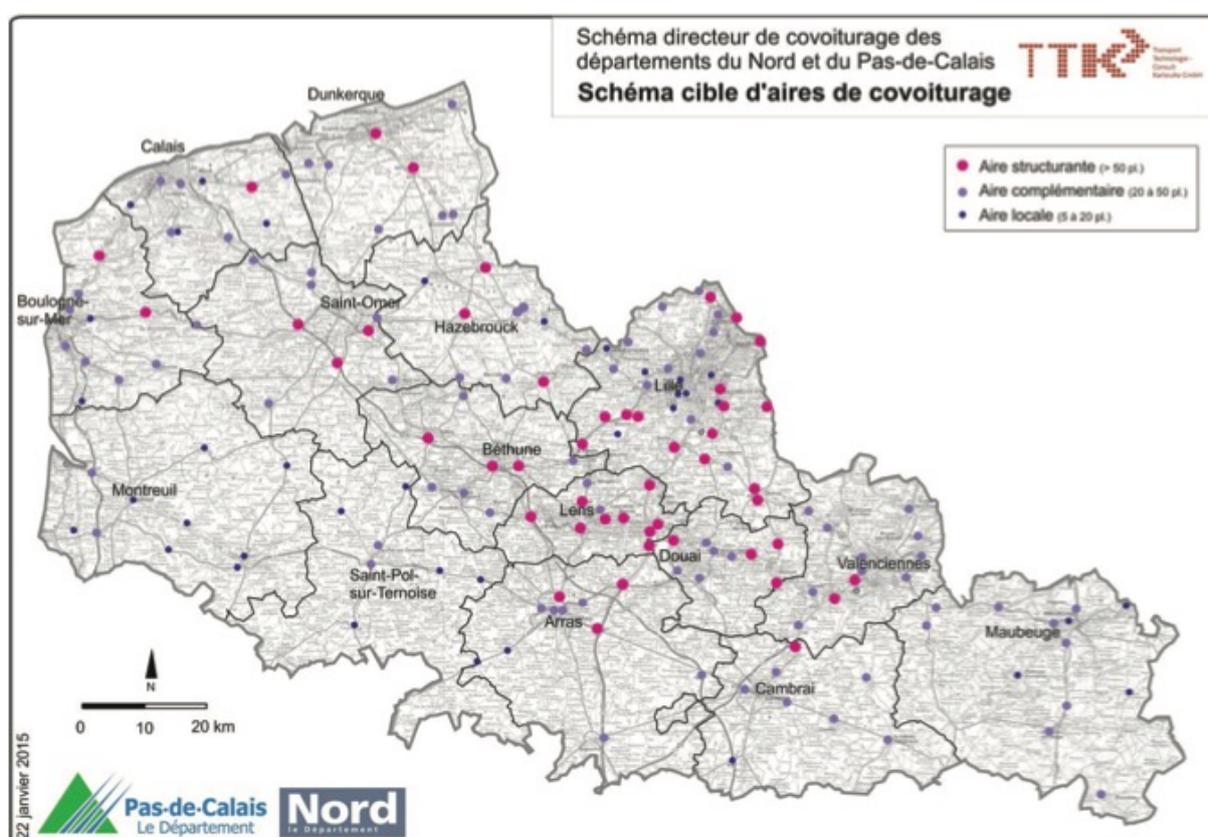


Figure 31 : Carte des aires de covoiturages réalisées ou à l'étude dans le cadre du Schéma départemental de covoiturage 2007-2012 (Source : Département des Côtes d'Armor, 2012)



Ces aménagements encadrent une pratique existante plus qu'elle n'incite les autosolistes au covoiturage. Les aires de covoiturage répondent mal au covoiturage courte distance, du périurbain vers le pôle urbain, et elles ne permettent que pour peu d'entre-elles l'intermodalité avec les transports en commun, essentiellement dans les terrains d'études costarmoricains¹⁵⁴. Les aires de covoiturage reliées par le BreizhGo ou AxéoBus sont également les seules à être indiquées dans les fiches horaires des bus et autocars, voire cartographiées dans le cas de AxéoBus¹⁵⁵.

¹⁵⁴ **Note :** Dans les terrains d'études du Pas-de-Calais, la CA2BM ne dispose d'aucune aire à ce jour, et seule 1 aire de covoiturage sur 6 est à proximité de ligne d'autocar Oscar, mal cadencée, contre 5 aires sur 13 dans les terrains des Côtes d'Armor, dont 1 bien cadencée avec une bonne amplitude horaire. (BAT, SBAA, 2020 ; CAB, RATP Dév, 2019 ; CAT, GP3A, 2019 ; Département du Pas-de-Calais, 2020b ; Région Hauts-de-France, 2017 ; Région Bretagne, 2020)

¹⁵⁵ **Note :** Ni les bus Marinéo, ni les autocar Oscar, ni le TUB n'indiquent la présence d'une aire de covoiturage sur l'itinéraire d'un de ses bus ou autocar. (BAT, SBAA, 2020 ; CAB, RATP Dév, 2019 ; CAT, GP3A, 2019 ; Département du Pas-de-Calais, 2020b ; Région Hauts-de-France, 2017 ; Région Bretagne, 2020)

« Je pense que les gens qui covoiturent c'est les gens qui viennent plus de la ruralité sur des grandes distances, on va dire 30-40-50km, et qui à un moment se regroupent pour faire du covoiturage. [...] Elles sont sur le réseau routier à proximité des grands axes routiers. Pour certaines dans un petit nombre, il y a des lignes de bus qui passent à proximité, d'autres des lignes Tibus, mais celles qui ont des lignes de bus qui passent à proximité malheureusement c'est des lignes de bus à faible fréquence. Donc l'intérêt pour les gens de se garer là pour reprendre les bus après les horaires c'est pas forcément en adéquation avec l'heure d'un rendez-vous ou une prise de service de travail, le genre de choses comme ça quoi. » (Conseiller en mobilité, BAT, homme, 40-49 ans, entretien n°2, décembre 2017)

Alors que les centres bourgs ne sont jamais identifiés comme pôles de covoiturage locaux potentiels à l'échelle d'une ou plusieurs communes, ne serait-ce que par du jalonnement et de l'information en ligne ou cartographique, SBAA souhaite dans son projet de PDU valoriser les pôles secondaires du périurbain en petits pôles d'échanges multimodaux, entre autocars, covoiturage, stationnement vélo sécurisé et point relais pour les commerces du bourg (SBAA, entretien n°12, mars 2018 ; SBAA, 2018c). Cette action viserait notamment à inciter le covoiturage courte distance, des hameaux et bourgs voisins vers les petits pôles d'échanges multimodaux desservant le pôle urbain.

Outre les aires de covoiturage, celui-ci nécessite des plateformes de mise en relation. Si certains acteur·e·s privé·e·s sont bien implanté·e·s sur le covoiturage longue distance ponctuel comme Blablacar, les plateformes institutionnelles de covoiturage quotidien et courte distance était jusque-là éparses et peu efficaces. Avant 2018 dans nos terrains d'études, seule les Côtes d'Armor disposait d'une plateforme appelée TICOTO gérée par le Département, mais peu efficace faute de trajets régulièrement inscrits dans la plateforme ou de trajets devenus informels une fois établis¹⁵⁶.

¹⁵⁶ **Note :** Dans les Côtes d'Armor, la gestion du covoiturage était assurée de 2005 à 2018 par la plateforme départementale Ticoto. Il existait également une plateforme dans le Finistère et elles furent avec Ticoto, remplacées par Ouestgo. (BAT, entretien n°2, décembre 2017 ; Département des Côtes d'Armor, entretien n°7, janvier 2018 ; GP3A, entretien n°13, mars 2018 ; SBAA, entretien n°12, mars 2018)

En 2018, des plateformes régionales ou suprarégionales ont été établies avec Ouestgo pour la Bretagne et les Pays de la Loire et PassPassCovoiturage dans les Hauts-de-France¹⁵⁷. Certain·e·s acteur·e·s estiment que la concurrence d'acteur·e·s privé·e·s comme Blablacar, beaucoup plus visibles et ergonomiques se substituent aux acteur·e·s publics jusque-là peu présent·e·s.

« Le Département des Côtes d'Armor a mis en place une offre de covoiturage [Ticoto] avec un site, qui n'a d'ailleurs pas eu beaucoup de succès. Le site a été lancé en 2005-2006. Cela a mal fonctionné car Blablacar répondait bien à beaucoup de besoins et il existait également du covoiturage en dehors de ce système, au sein d'entreprises par exemple, ou autre. » (Directeur-adjoint, Département des Côtes d'Armor, homme, âge inconnu, entretien n°7, janvier 2018)

« je fais du covoiturage tous les jours avec un collègue et on s'était rendu plusieurs fois sur la plateforme [Ticoto] et il n'y avait pas assez d'offre. Mais là [...] j'ai vu une publicité Blablacar pour les trajets quotidien. Et moi je crois que ça, ça va être plus porteur parce que Blablacar ça a une image et puis ils ont plus de moyens pour communiquer dessus. [...] Après vu que c'est du trajet quotidien, il suffit de trouver notre covoitureur et après on s'arrange, c'est plus la porte d'entrée de... Là pour moi c'est plus pour mettre en contact les covoitureurs. [...] Il pourrait y avoir des choses mises en place pour le covoiturage. C'est vrai que le territoire est tellement rural, il faudrait pouvoir animer. Voilà tous ces systèmes de transports un peu plus actifs, mais voilà après ça demande de l'animation et de l'information. » (Chargée de mission, GP3A, femme, 30-39 ans, entretien n°13, mars 2018)

¹⁵⁷ Notes :

- La plateforme suprarégionale Ouestgo a été lancée en 2018 et est assurée par le Syndicat mixte Mégalis Bretagne. Elle est portée par la Région Bretagne, le Département du Finistère, Rennes Métropoles, Brest Métropole, la CARENE Saint-Nazaire Agglomération et la DREAL Bretagne soutenu par l'ADEME. (SBAA, entretien n°12, mars 2018 ; Région Bretagne, entretien n°40, août 2018)
- La plateforme Pass Pass covoiturage, lancée en 2018, est un service porté par le Syndicat mixte Hauts-de-France Mobilités (avant 2018 appelé le SMIRT : Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports). (Hauts-de-France-Mobilité, entretien n°35, juillet 2018)

Les plateformes de covoiturage Ouestgo et Pass Pass covoiturage s'inscrivent dans le cadre des plateformes multimodales dont MobiBreizh portée par la Région Bretagne, et Pass Pass dans les Hauts-de-France portée par le Syndicat Mixte Hauts-de-France mobilité. Ces dernières regroupent sur un même site l'ensemble des réseaux de lignes de bus régulières des AOM partenaires et autocars et TER de la Région¹⁵⁸. Ces plateformes sont donc des outils assez récents, notamment pour les plateformes de covoiturage régionales qui n'ont fait leur apparition dans les deux Régions étudiées qu'en 2018, contre 2009-2010 pour les plateformes régionales d'information multimodale. Par conséquent lors de notre enquête, elles étaient connues des acteur·e·s de la mobilité mais pas forcément de tou·te·s les acteur·e·s du social ou des usager·e·s (CCDS, entretien n°22, mai 2018 ; Mission locale de Guingamp, entretien n°26, mai 2018). Par ailleurs, les acteur·e·s soulignent des disparités entre usager·e·s dans la maîtrise et l'utilisation de ces outils. La pratique informelle du covoiturage, avec ses voisins, ses collègues, les parents de ses ami·e·s, etc. continue d'exister sans qu'il soit possible de la mesurer, avec là encore des disparités en fonction des habitant·e·s du périurbain.

« Oui il y a quand même pas mal de jeunes ça se met en place quand même [pour du covoiturage informel]. Les voisins, une amie, enfin bon, les grands parents, ça se fait, ça se pratique assez souvent mais il y a aussi, il y a des gens isolés mais il y a aussi de la solidarité quand même. [...] ça demande une ouverture sociale qui est pas toujours simple. Pas toujours simple. On se rend compte que là il y a des familles qui ont pas forcément de réseau de voisinage et qui vont pas non plus penser à aller interpeler à la mairie ou je sais pas discuter, qu'est-ce qui fait le trajet quoi.» (Conseillère, Mission locale de Guingamp, femme, 50-59 ans, Entretien n°26a, mai 2018)

« Beaucoup sur du ponctuel, mais oui ça se fait quand même. » (Conseillère, Mission locale de Guingamp, femme, 50-59 ans, entretien n°26b, mai 2018)

¹⁵⁸ Note :

- Le système BreizhGo qui a précédé MobiBreizh a été mis en place en 2010 par la Région Bretagne sous le nom de BreizhGo avec le partenariat de presque l'intégralité des AOT de Bretagne qui voyait l'intérêt de cette plateforme intermodale et du système billettique régional Korrigo. (Région Bretagne, entretien n°40, août 2018)
- Pour le Nord-Pas-de-Calais, puis les Hauts de France, le SMIRT qui deviendra Hauts-de-France-Mobilité avait mis en place un système équivalent en 2009 ainsi qu'une billettique commune mais qui ne regroupa pas autant les AOT régionales. (Hauts-de-France-Mobilité, entretien n°35, juillet 2018)

« Quintin il y en avait beaucoup, il y a l'intérim ici à Plélo, à Lamballe... mais mine de rien 5h du mat', il y a pas de transport en commun. Donc du coup, il y avait du covoiturage mais ils ont abandonné, parce que si il y en a un qui plante tout le monde, il y en a 4 qui vont pas au travail. Donc c'est très très compliqué. » (Directeur-adjoint, Mission locale de Saint-Brieuc, homme, 40-49 ans, entretien n°27, mai 2018)

« [Le covoiturage] De façon informelle oui, mais pour le quotidien. C'est pas forcément transposé sur le plan professionnel. » (Conseiller, Mission Locale du Boulonnais, homme, âge inconnu, entretien n°30b, juin 2018.)

« le soucis c'est qu'il y a un gros décalage entre les jeunes étudiants où là, le covoiturage, Blablacar ça va être une utilisation régulière, et les jeunes que l'on peut connaître à la mission locale qui sont normalement en majorité en précarité et qui n'ont pas du tout ces notions. Ça va même pas les effleurer. Et l'écart se creuse de plus en plus. On a [...] au niveau de la dématérialisation c'est pareil, les jeunes diplômés vont utiliser l'outil informatique, etc. Nous les jeunes c'est pareil même s'inscrire à Pôle Emploi ça devient compliqué, pour faire les dossiers CAF c'est hyper compliqué. Et on arrive à un fossé, entre des jeunes du même âge mais avec des niveaux de formation différents. » (Conseillère, Mission Locale du Boulonnais, femme, 50-59 ans, entretien n°30a, juin 2018)

Il en est de même pour l'autostop qui si il est pratiqué, l'est essentiellement de manière informelle, non mesurable, et plutôt par des jeunes hommes que des femmes, les représentations liées à l'insécurité des femmes devant jouer tout comme pour le covoiturage.

« Le stop classique fonctionne quand même pour ceux qui osent entre guillemets. Moi j'ai beaucoup de jeunes qui viennent en rendez-vous en stop. Qui s'organise suffisamment pour pas avoir non plus beaucoup de retard. Il y en a pas mal. Jeunes hommes surtout. Jeunes femmes beaucoup moins. » (Conseillère, Mission locale de Guingamp, femme, 50-59 ans, entretien n°26b, mai 2018)

« Ici l'autostop se fait mais de manière très informelle. C'est comme ça que ça fonctionne parce qu'ici voilà, c'est comme ça que les jeunes se débrouillent en fait. J'ai pas de chiffre par rapport à ce que je vous dis, c'est vraiment informel mais moi même lorsque je me déplace, parce que j'en vois et parce que quand on en discute, des Maires en réunion vont nous dire, ben oui nous on a un endroit sur le bas-côté, il y a souvent des jeunes qui lève...le voilà. » (Chargée de mission, GP3A, femme, 30-39 ans, entretien n°13, mars 2018)

« on a observé un certain décalage entre ce qui est fait et les besoins au quotidien des jeunes du territoire. Des jeunes qui s'appuient énormément sur le système D, sur la débrouille pour se déplacer au quotidien. » (Chargée de mission, Conseil de Développement, PETR Pays de Guingamp, femme, 20-29 ans, entretien n°11b, mars 2018)

Néanmoins, certains de nos terrains mettent en place des dispositifs « d'autostop sécurisé » numériques (CA2BM, 2020b), que l'on peut appeler covoiturage dynamique. C'est le cas de Rézo Pouce (Rézo Pouce, 2020), identifiant les conducteur·e·s et autostopeur·e·s et les mettant en relation. Les collectivités adhérentes de ce système établissent des lignes virtuelles avec des arrêts matérialisés où les autostopeur·e·s peuvent attendre après avoir indiqué sur l'application leur destination. Les conducteur·e·s peuvent regarder leur application et voir si le trajet qu'il réalise est à proximité d'une demande d'autostop, l'intérêt étant l'identification du conducteur·e et de l'autostopeur·e.

« c'est ça qui est assez intéressant, c'est à dire que ça joue sur le lien social, ça joue sur la reconnaissance, un peu sur la sécurité puisqu'on a une sorte de labélisation par le service Rézo Pouce » (Chargé de mission, CA2BM, homme, 40-49 ans, entretien n°4, décembre 2017)

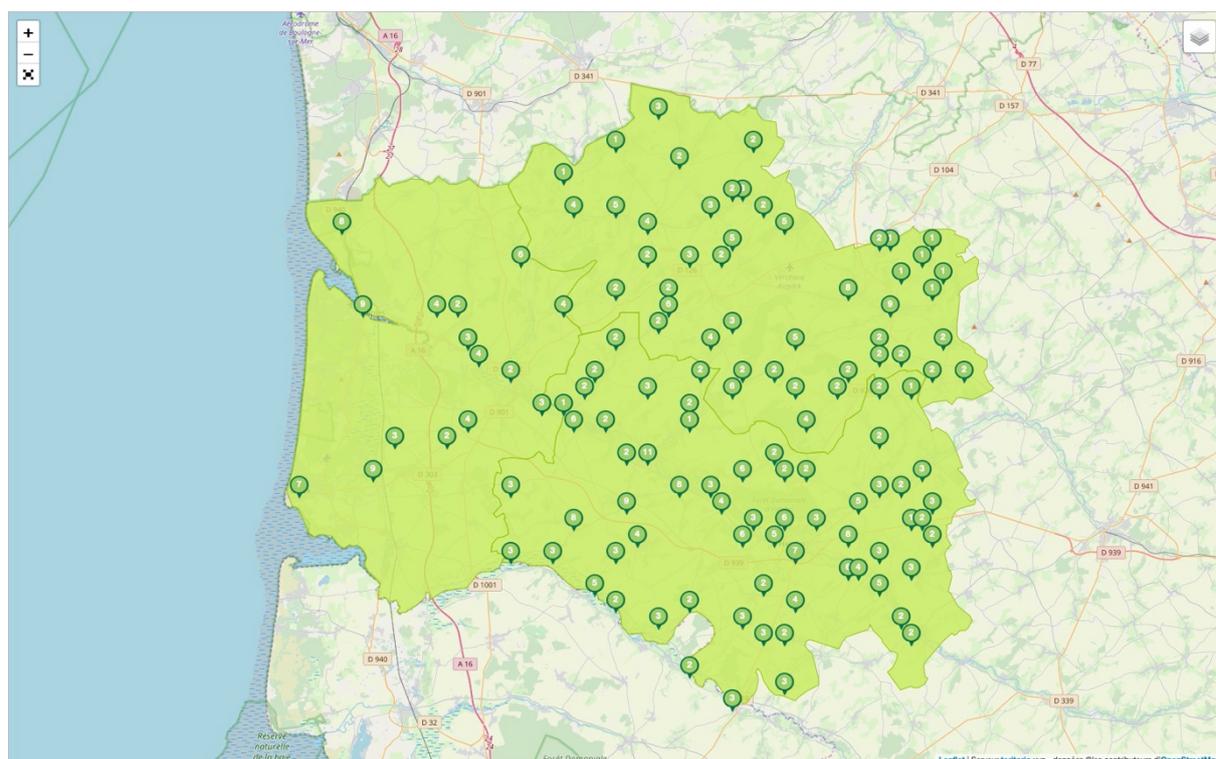
« [Autostop] garanti, sécurisé, basé sur le volontariat et d'inscription sur une application » (Élu, CA2BM, homme, 50-59 ans, entretien n°31, juillet 2018)

La CA2BM à défaut d'un service TAD a passé une convention en 2018 pour mettre en place ce dispositif avec les deux autres Communautés de communes de son arrondissement, la Communauté de Communes du Haut Pays Montreuillois et la Communauté de Communes des 7 Vallées (CA2BM, 2018c ; CA2BM, entretien n°4, décembre 2017 ; CA2BM, entretien n°31, juillet 2018 ; CA2BM, entretien n°49, novembre 2018), avec une inauguration du système en septembre 2019 (Le Journal de Montreuil, 2019). La CA2BM a articulé ses arrêts Rézo Pouce sur 8 communes périurbaines, sur la ligne TER Étaples-Montreuil et sur la ligne Oscar 514, le long d'axes routiers structurants et reliant les 3 pôles du territoire. Si l'implantation actuelle des arrêts Rézo Pouce vient apporter une offre complémentaire sur la ligne Oscar faiblement cadencée ou la ligne TER ne desservant aucune commune entre Étaples et Montreuil, les communes non desservies par les transports en commun réguliers ou TAD ne disposent d'aucune nouvelle offre. A l'inverse, les 2 Communautés de communes voisines semblent avoir fait le choix d'une plus grande répartition de ses arrêts en plus de ceux articulés sur les lignes Oscar ou TER (Cf. Figure 32).

Le choix de la CA2BM de privilégier les 2 axes routiers structurants du périurbain où existe un flux de voitures suffisant peut s'expliquer par le fait qu'un système de covoiturage dynamique ou d'autostop sécurisé ne peut être efficace que sur des axes fréquentés, et notamment aux heures de pointes, comme d'autres études le soulignent (Delaunez, 2017 ; Ray, Dampierre, 2017). De plus, le faible cadencement de la desserte périurbaine de la CA2BM ne permet pas d'assurer une vraie intermodalité entre Rézo Pouce et le réseau OSCAR ou TER.

Nous n'avons pas pu avoir de retour sur l'utilisation de ce service, qui par ailleurs risque de connaître des difficultés accrues suite à la crise du Covid-19. Toutefois, si ce dispositif d'autostop 2.0 peut apporter une garantie de sécurité supplémentaire pour les pratiquant·e·s de l'autostop, il ne peut être considéré comme un service de transport. Il ne peut donc convenir que pour des déplacements ponctuels, avec beaucoup de marge de temps, et non à du déplacement quotidien domicile-travail ou domicile-études.

Figure 32 : Extrait de la carte des arrêt Rézo Pouce dans l'arrondissement de Montreuil-sur-Mer (Source : Rézo Pouce, 2020)



Enfin, pour ce qui est de l'autopartage, les loi NOTRe et MAPTAM n'ont pas n'apporté grand-chose pour le développement de ce système qui n'est souvent mis en place que dans les Métropoles où il apparait pour bon nombre d'acteur·e·s plus « efficient » (Directeur, Hauts-de-France-Mobilité, homme, 40-49 ans, entretien n°35, juillet 2018). Iels estiment en effet que pour fonctionner, ce service ne peut exister que dans des villes où l'offre intermodale est riche et la motorisation plus faible, permettant l'altéromobilité au quotidien et l'usage ponctuel de la voiture à travers l'autopartage ou le covoiturage (Hauts-de-France-Mobilité, entretien n°35, juillet 2018).

« l'autopartage ça marche surtout, c'est efficient dans les grands centres urbains. Vous avez des ménages qui sont consommateurs de transports collectifs, qui sont piétons, qui ont pas forcément de véhicule. On a même nous fait des expériences sur une ville comme Armentières, dans la ... dans le périmètre de la Communauté Urbaine, avec une gare, un réseau de bus. Les voitures ont été retirées parce qu'il n'y avait pas de public. » (Directeur, Hauts-de-France-Mobilité, homme, 40-49 ans, entretien n°35, juillet 2018)

Les espaces périurbains et ruraux sont donc de ce point de vue rarement dotés (Delebarre, Frère, Gibout, 2019). Toutefois, des systèmes d'autopartage portés par l'intercommunalité sont envisagés dans nos terrains d'études dans une approche d'équité sociale. C'est le cas de GP3A qui a intégré dans sa nouvelle DSP transports conclue avec Transdev, la « Mise en œuvre du réseau restructuré AXÉO de mobilités collectives, actives et partagées » (GP3A, 2019c) et donc la mise à disposition de 10 véhicules électriques pour 2021 (GP3A, 2019d). Un autre projet de petit autopartage en régie a été lancé dans la CCDS, avec l'achat de 3 véhicules électriques mis à disposition sur les deux pôles de Desvres et Samer, ainsi que le financement de 10 bornes de recharge¹⁵⁹, mais pour lequel nous n'avons pas de retour sur son financement à ce jour. La question du coût de fonctionnement d'un tel service reste toutefois limitant dans sa diffusion.

¹⁵⁹**Note** : La CCDS a fait une demande de financement au Département pour un projet innovation territoriale. La gestion se ferait en régie par le CCIAS sous la forme d'un autopartage. Le projet est en attente de validation pour le financement (Audition le 8 octobre 2018). Le Co-financement serait Département (Fonds innovation, fonds structurants) - État (Dotation d'équipement des territoires ruraux - DETR) - CCDS. (CCDS, entretien n°48, octobre 2018)

« Parce que dire on va acheter deux véhicules, bon on les met à disposition des usagers, ça ce n'est pas quelque chose de compliqué, mais après c'est la gestion. Donc à voir je dirais, un logiciel de gestion puisque ça passe inévitablement par un logiciel de gestion, pour un, deux ou trois véhicules, c'est je dirais un peu difficile. C'est peut-être quelque chose de plus facile quand une collectivité est plus grande, mais ce dont je parlais tout à l'heure avec l'entente intercommunautaire, nous avons avec les EPCI ruraux voisins, peut être que c'est quelque chose qui pourrait se faire à une autre échelle quoi. Mais à l'échelle d'un territoire comme le nôtre, 20000 habitants, ça m'apparaît compliqué. » (Élu, CCT2C, homme, 60-69 ans, entretien n°46a, octobre 2018)

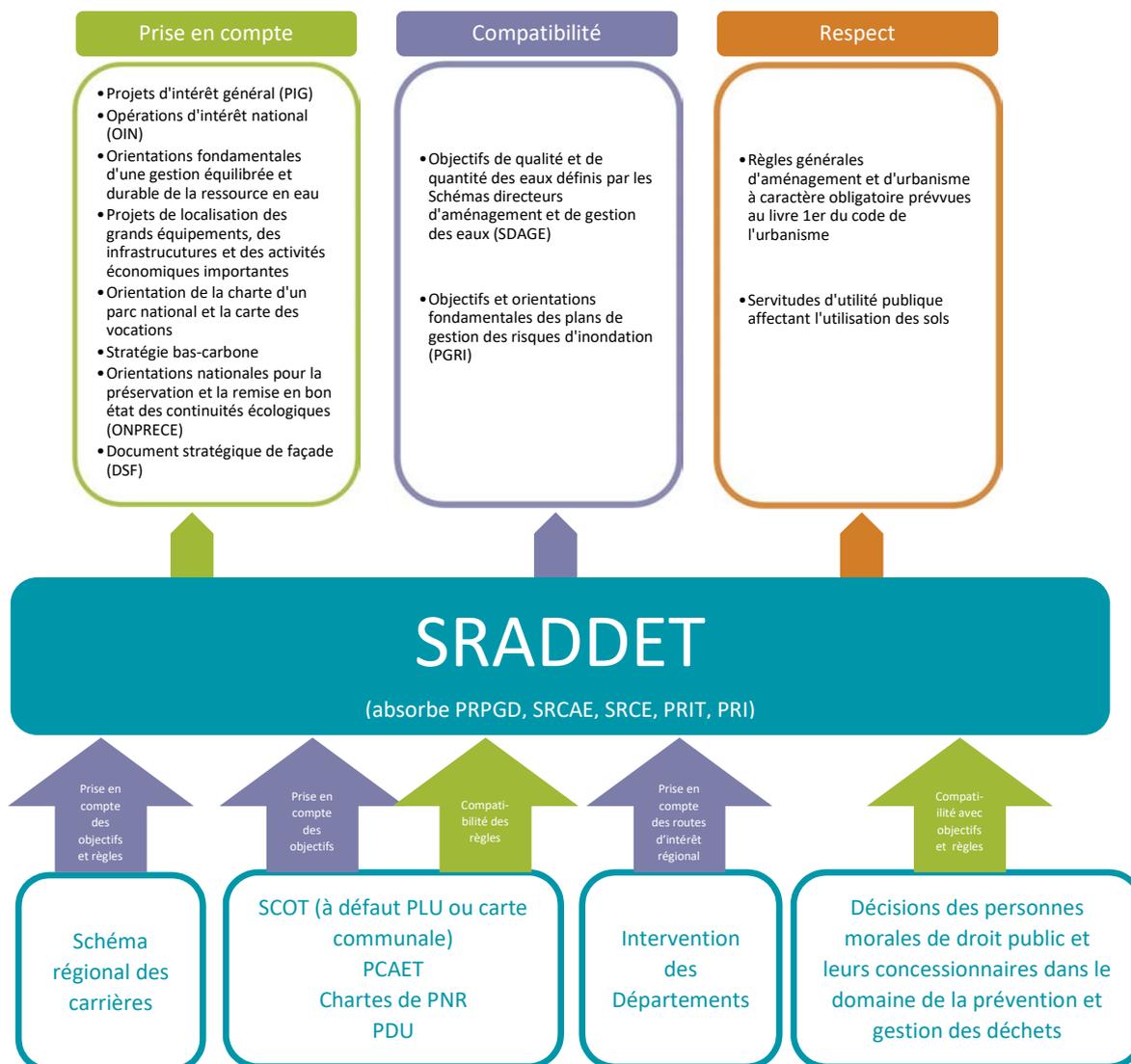
D : Planification des mobilités dans les AOM et faible volonté politique de coercition de la voiture. L'économie et le commerce devant les impératifs de réduction de l'usage de l'automobile

A l'échelle régionale, la loi NOTRe oblige les Régions, Cheffes de file des mobilités régionales, à mettre en place un Schéma d'Aménagement Régional et de Développement Durable et d'Égalités des Territoires (SRADDET) pour une adoption en 2020 (Ministère de l'Écologie et de la Transition Écologique et Solidaire - Direction générale de l'aménagement, du logement et de la nature, 2019). Le SRADDET donne l'orientation générale de la Région en matière d'aménagement notamment sur la question des mobilités (Région Bretagne, entretien n°28, juin 2018 ; Région Bretagne, entretien n°44, septembre 2018). Dans le projet de SRADDET de la Région Bretagne, l'objectif 3. « Faire vivre une Bretagne des proximités » traitent plusieurs aspects en lien avec la mobilité périurbaine et rurale tels que : « réduire les effets de zonages et de sectorisation des fonctions » dans les documents de planification, d'améliorer les systèmes intermodaux comme MobiBreizh ou le covoiturage notamment le développement d'aires de covoiturage ou de la plateforme Ouestgo, de développer les réseaux cyclables y compris dans le périurbain, « de faire jouer le principe de la solidarité territoriale » ou de « Conforter, dynamiser et animer les centralités urbaines, périurbaines et rurales » (Région Bretagne, 2019b). Nous n'avons pas eu le détail des objectifs du projet de SRADDET par la Région Hauts-de-France.

Toutefois, le SRADDET donne des axes généraux, permettant d'orienter les documents qui lui sont juridiquement inférieurs (PDU, PCAET, PLUI, etc.) qui doivent lui être conformes (Cf. figure 33). Il ne peut donc être trop coercitif ou précis dans ses orientations en matière de mobilité. Dans le processus de construction du SRADDET, la Région Bretagne se distingue de la Région Hauts-de-France en ayant lancé en amont une démarche plus large envers les acteur·e·s du territoire dans la continuité de la COP21, appelée la BreizhCop et renforçant la concertation en amont de la définition du SRADDET (CESER Bretagne, entretien n°18, avril 2018 ; Région Bretagne, entretien n°44, septembre 2018). Pour la Région Hauts-de-France, on note un certain cloisonnement dans la construction du SRADDET entre les différentes Directions et peu de transversalité entre aménagement et mobilités comme cela avait été évoqué précédemment (Région Haut-de-France, entretien n°14, avril 2018 ; Région Haut-de-France, entretien n°23, mai 2018). Les SRADDET sont donc en cours d'approbation même si les documents de planification à l'échelon local doivent anticiper ces orientations.

Figure 33 : Extrait du document « BreizhCop. Un monde à vivre. SRADDET Bretagne. Introduction » de la Région Bretagne (Source : Région Bretagne, 2019a)

I-2. Un document opposable, inscrit dans la hiérarchie des normes



« il y aura surement un classement des pôles d'échanges. Enfin ça reste à acter. Mais un schéma des pôles d'échanges qui classera certainement pas tous les pôles d'échanges multimodaux de la Région mais quand même les principaux. Le réseau routier d'intérêt régional. Mais aujourd'hui ce qui va être, c'est pas acté. Je ne suis pas persuadé que l'existence du SRADDET génère des besoins, enfin génère beaucoup de besoins supplémentaires. C'est à dire, surtout si on en reste à quelque chose d'assez minimal sur l'aménagement des pôles d'échanges multimodaux » (Directeur, Région Hauts-de-France, homme, 30-39 ans, entretien n°23a, mai 2018)

« la Région Bretagne l'élaboration du SRADDET elle se fait dans le cadre d'une démarche plus large qui s'appelle BreizhCop. Et voilà et qui est la réunion de 2 démarches, celle de l'élaboration du SRADDET d'une part et celle d'une démarche d'engagement volontaire de différents acteurs qu'ils soient institutionnels, associatifs ou citoyens plus sous la forme d'une Cop en référence à la Cop21 et du coup c'est dans un cadre plus global que cette... que le SRADDET est élaboré. » (Cheffe de service, CESER Bretagne, femme, 30-39 ans, entretien n°18, avril 2018)

A l'échelle des Pays de nos terrains d'études, les SCOT ont été approuvés avant les fusions d'intercommunalités de 2017¹⁶⁰ et seule le PETR Pays de Guingamp n'a pas achevée la révision de son SCoT lancée depuis 2015 mais ayant connu des retards par manque d'investissement des élu·e·s et des problèmes d'ingénierie (Conseil de développement, PETR Pays de Guingamp, entretien n°11, mars 2018). Bien que les SCoT comporte des orientations sur les mobilités en faveur des modes actifs, de l'automobile partagée ou des transports en commun, elles restent très larges et peu coercitives comme pour le SRADDET, les orientations

¹⁶⁰ Notes :

- Dans l'aire urbaine étendue de Boulogne-sur-Mer, le SCoT du Pays du Boulonnais regroupant la CAB et la CCDS a été approuvé en 2013 et celui de la CCT2C a été révisé en 2016. (Syndicat Mixte pour le SCoT du Boulonnais, Boulogne Développement Côte d'Opale, 2013)
- Dans l'aire urbaine étendue de Berck, le SCoT du Pays Maritime et Rural Montreuillois couvrant la CA2BM et la Communauté de Communes du Haut Pays Montreuillois, a été approuvé en 2014. (Pays Maritime et Rural du Montreuillois, 2014)
- Dans l'aire urbaine étendue de Saint-Brieuc, le SCoT du PETR Pays de Saint-Brieuc ne couvre pas LAC mais SBAA et Lamballe Terres et Mer et a été approuvé en 2015 (Pays de Saint-Brieuc, 2015)
- Dans l'aire urbaine étendue de Guingamp, le SCoT du PETR Pays de Guingamp couvrant LAC et GP3A est cours de révision depuis 2015. (Conseil de développement, PETR Pays de Guingamp, entretien n°11, mars 2018)

plus précises étant définies dans les documents de rang inférieurs qui doivent lui être opposables dont le PDU.

« [Le SCoT] il a pris un peu de retard. [...] Oui il aurait dû être rendu plus tôt que ça. Il doit être écrit pour je ne sais pas si c'est pas la fin d'année ici, 2018. Mais il a pris du retard pour des raisons administratives et techniques qui est que les personnes qui étaient chargées de ce dossier au Pays [...] elle est partie à Lannion. Et l'autre qui était responsable du service, [...] qui est en congés maternité... elle a pris une prolongation. Et là ils ont pas trouvé un relais suffisant en interne et ils patinent un peu. Et c'est vrai que et pourtant la personne [...] qui est en charge de ce dossier elle a personne. C'est vrai que je lui ai dit tu devrais t'étoffer un peu plus, impliquer un peu plus tes élus, tes collègues. [...] Il y a eu une personne [élu] en charge du SCoT, Philippe Couleau, sauf que je trouve qu'il a de grandes épaules parce qu'il est un peu tout seul. ». (Élu, Conseil de développement, PETR Pays de Guingamp, homme, 60-69 ans, entretien n°11a, mars 2018)

Si aucun de nos terrains d'études n'a obligation de réaliser un Plan de Déplacements Urbains (PDU)¹⁶¹, les deux principales AOM, SBAA et la CAB ont mis en place un PDU volontaire respectivement en 2006 et 2015. Quant aux 2 autres AOM, GP3A et la CA2BM, elles ne disposent d'aucun PDU. Néanmoins, la CA2BM en laissant la gestion des TSI à la Région Hauts-de-France jusqu'à échéance des contrats s'est donnée ce temps pour réaliser un Plan Global de Déplacements (PGD), moins contraignant qu'un PDU, ainsi qu'un Schéma de Transports en Commun Routiers afin de préparer la reprise des TSI dans son ressort territorial (CA2BM, 2018d ; CA2BM, 2018e ; CA2BM, entretien n°4, décembre 2017 ; CA2BM, entretien n°31, juillet 2018 ; CA2BM, entretien n°49, novembre 2018). Nous n'avons pu accéder à ces documents qui n'étaient pas achevés au cours de notre étude.

¹⁶¹ **Note** : Obligatoire pour les seules unités urbaines de 100000 habitant·e·s ou plus définis par arrêté. (Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, Secrétariat d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche, 2016)

GP3A, si elle a fait appel comme la CA2BM à un bureau d'études pour la guider dans la reprise des TSI sur son ressort territorial, n'a pas lancé la réalisation d'un PDU ou d'un PGD (GP3A, entretien n°13, mars 2018 ; GP3A, entretien n°21, mai 2018). Cela peut s'expliquer de par la faible ingénierie et de la charge de travail représentée par l'harmonisation des TAD et des TSI.

Si le PDU de la CAB est très récent et ne nécessite aucune modification, a fortiori en l'absence d'extension de son périmètre, il a été intégré comme volet Déplacement du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal en 2017 (PLUI-D)¹⁶².

Le PDU de SBAA est en cours de révision et a été arrêté en septembre 2018 en tenant compte de son nouveau ressort territorial (SBAA, 2018c). La phase de diagnostic a pu donc tenir compte de ce nouveau périmètre pour établir une situation des mobilités (SBAA, entretien n°12, mars 2018).

« on révisé ce plan de déplacements urbains avec un territoire élargie au 1er janvier 2017. Donc comment la mobilité peut être une réponse à des enjeux qu'on avait pas jusqu'à présent. Alors pas seulement dans le périurbain mais aussi dans le monde rural. [...] cela a été le premier document sur lequel les élus... ont travaillé avec les élus de l'ancien territoire, c'était la question des mobilités. C'était une question de calendrier, ça s'est fait comme ça. Le premier sujet sur lequel ils ont eu à travailler c'était les mobilités. » (Chargé de mission, SBAA, homme, 30-39 ans, entretien n°12, mars 2018)

¹⁶² **Note** : PLUI de la CAB approuvé le 6 avril 2017 et intégrant le PDU approuvé en 2015. (CAB, 2017 ; Delebarre, 2018)

Les PDU de la CAB (PLUI-D de 2017) et de SBABA (PDU de 2006) reprennent les axes assez classiques sur le développement des modes actifs, le report modal et l'intermodalité, le renforcement des transports en commun, l'encadrement de la voiture individuelle ou la gestion des flux liés au transport de marchandises (CAB, 2017 ; SBABA, 2006). Les deux articulent la planification de l'urbanisme dans leur PDU, de par son intégration au PLUI pour la CAB ou pour SBABA de l'intégration d'un axe « Coordonner les projets d'urbanisation et l'organisation des déplacements pour un développement durable de l'agglomération » (SBABA, 2006). Toutefois, certain·e·s acteur·e·s soulignent que le volet Déplacement du PLUI ne lie pas urbanisme et mobilité autant qu'il aurait pu, notamment par l'absence de disposition augmentant la densité de logements autour des arrêts de bus (DDTM du Pas-de-Calais, entretien n°39, août 2018), en ajoutant qu'il s'agit d'une première étape dans la constitution consensuelle d'un document de planification du territoire.

« c'était un premier PLUI sur un territoire. C'est vraiment un document de consensus. On ne peut pas, dès le premier PLUI, obtenir 100% de satisfaisant. Parce qu'il y a encore beaucoup de Maires qui sont réticents. C'est déjà un pas énorme de sortir un PLU Intercommunal sur un territoire où on applique la Loi Littoral, où l'agriculture est encore très présente. C'est déjà un résultat très satisfaisant d'avoir un PLUI, qui en plus est équivalent PDU et qui plus est équivalent PLH. Donc je pense que le prochain sera meilleur forcément. » (Chargé de mission, DDTM du Pas-de-Calais, homme, âge inconnu, entretien n°39, août 2018)

Le Projet de PDU de SBAA, arrêté en septembre 2018, reprend globalement les mêmes axes mais en ciblant plus précisément des actions sur l'espace périurbain et rural à travers l'intermodalité (transports en commun, TAD, covoiturage ou le vélo) et le renforcement des centralités qui dans le précédent PDU était centré sur le pôle urbain briochin du fait de son ancien périmètre (SBAA, 2018c).

L'analyse de ces PDU et la confrontation aux actions et discours tenus par les acteur·e·s laisse entrevoir quelques contradictions. Ainsi le PDU de la CAB indique dans son axe A : que « la réalisation d'infrastructures ne constitue qu'une étape : la mise en place d'un réseau cyclable efficace nécessite parallèlement de mener une politique cohérente par le développement de services (location, réparation, ...) et des équipements (abris vélos, ...). » (CAB, 2018b). Or, comme nous l'avons vu précédemment¹⁶³, la politique cyclable de la CAB à travers son Schéma Directeur Vélo, s'est pour l'heure concentrée sur les infrastructures cyclables (circulation et stationnement) avec des objectifs modestes même au regard de certain·e·s élu·e·s (CAB, entretien n°41, août 2018), et complexifiée par la répartition de la compétence voirie entre Commune, intercommunalités et Département. Les incitations à l'achat de VAE existaient lorsque la Ville de Boulogne-sur-Mer avait la compétence vélo, mais ont été abandonnées par celle-ci notamment parce qu'elles bénéficiaient à des ménages qui auraient pu financièrement se passer de cette aide pour acquérir un VAE et profitaient d'un effet d'opportunité (CAB, entretien n°41, août 2018). Quant à un service de location longue de vélo et de VAE à destination des habitant·e·s, il n'était envisagé qu'à travers un portage associatif (CAB, entretien n°41, août 2018). Une aide à l'achat d'un VAE a toutefois été votée en décembre 2019 par la CAB pour les habitant·e·s actif·ve·s en emploi ou en recherche d'emploi (Myszka, 2020).

« Alors, incitation à l'achat il y a eu sur la ville de Boulogne, je pense pas qu'il y ait sur la CAB, mais la Ville de Boulogne il y a eu... Ça prend pas. [...] Parce que c'était compliqué, pour avoir 5 francs 6 sous, il faut des papiers, des machins, des trucs, donc ça a pas vraiment... et puis les gens qui ont fait l'acquisition ils avaient les moyens, ils avaient pas besoin de ça. Donc l'incitation, elle est arrivée même un peu tôt.» (Élu, CAB, homme, 50-59 ans, entretien n°41, août 2018)

« mais moi je suis assez favorable pour que peut être sous forme associative [de service de location longue durée de vélo], il y ait un développement, quand on aura la gare, quand on aura un certain nombre de ...qu'il y ait des points vélo, où on puisse effectivement avoir une forme de libre-service. Mais nous on y arrivera que si c'est électrique.» (Élu, CAB, homme, 50-59 ans, entretien n°41, août 2018)

¹⁶³ Note : Cf. Parti 2, Chapitre II, Sous-Partie D

À SBAA tout comme pour la CAB, le Schéma Directeur Cyclable (SBABA, 2009) privilégie des aménagements cyclables en zone urbaine, avec des objectifs d'aménagements cyclables un peu plus faibles¹⁶⁴. Les aménagements cyclables périurbains sont encore restreints aux véloroutes littorales comme pour la CAB, même si dans son projet de PDU, SBAA envisage de développer des aménagements cyclables autour de certains pôles périurbains comme Quintin, au sud du territoire, ou de mettre à l'étude la reconversion de la voie ferrée reliant ce pôle en véloroute -voie verte (SBAA, 2018c). L'Agglomération briochine est plus ambitieuse que la CAB en matière de stationnement vélo et d'intermodalité dans le périurbain, avec l'installation de stationnements vélos abrités (mais non sécurisés) près de certains arrêts de bus TUB de communes périurbaines proches, afin d'élargir « l'aire de chalandise » (Chargé de mission, SBAA, homme, 30-39 ans, entretien n°12, mars 2018) des bus TUB et accroître leur cadencement, même si ce dispositif ne rencontre pas encore un grand succès (Cf. Photographie 3 et Figure 34).

¹⁶⁴ **Note :** Avec un objectif de 60km d'aménagements cyclables à réaliser entre 2009 et 2020 dans le Schéma Directeur Cyclable de SBABA contre 55km d'aménagements cyclables projetés dans la phase 1 du Schéma Directeur Vélo de la CAB sur la période 2016-2020 et 98km à horizon 2026 (Cf. partie 2, Chapitre II, Sous-Partie D).

Photographie 3 : Stationnement vélo abrité à proximité de l'arrêt de bus TUB « Pordic-centre » de la ligne 10, Pordic (Réalisation : Delebarre, photographie prise le 27/06/2017 à Pordic)



Figure 34 : Extrait de la plaquette d'information sur la station vélos de Plédran, dans la première couronne périurbaine briochine (Source : SBABA, 2010)

STATION VÉLOS DE L'agglo

Développer les transports "doux": bus, marche, vélo... C'est l'un des objectifs de Saint-Brieuc Agglomération en matière de transport. L'inauguration de la première station vélos à Plédran constitue le signal de départ du schéma cyclable, pilier de la politique de développement durable de l'Agglomération. L'objectif de Saint-Brieuc Agglomération est d'établir un réseau cohérent, attractif, et de développer des services complémentaires permettant d'accroître l'usage du vélo.

À PLÉDRAN, la toute première station vélos de l'Agglo apporte une réponse complémentaire aux transports en commun. Située au plus près de la ligne 70, Plédran/Gare urbaine, elle vise à favoriser le passage aisé d'un mode de transport, le vélo, à un autre, le bus. C'est ce qu'on appelle l'intermodalité: le stationnement abrité représentant l'un des éléments déterminants pour développer l'usage du vélo.

À L'IMAGE DE PLÉDRAN, 21 autres stations vélos vont progressivement être aménagées aux quatre coins de l'Agglo sur la base des éléments du schéma directeur cyclable s'étalant sur dix ans. Trois sont prévues d'ici l'été.

TROIS STATIONS VÉLOS AVANT L'ÉTÉ
 - La Croix Lomel à Pléran
 - Vallée des Brées à Plédran
 - Ville Avelay à Pordic.

Petit Lexique

- > **Station vélos**
"Gare" vélos où l'usager peut stationner gratuitement son vélo, située en général à proximité d'un lieu "stratégique": arrêt de bus, gare, centre-ville...
- > **Transports doux**
Modes de transport qui génèrent peu ou pas de CO₂ (vélo, marche à pied, transport en commun...)
- > **Piste cyclable**
Infrastructure réservée aux cyclistes et séparée physiquement de la chaussée.
- > **Bande cyclable**
Partie latérale de la chaussée réservée aux cyclistes et séparée de la route principale par une ligne de peinture continue.
- > **Véloroute**
Itinéraire cyclable de moyenne ou longue distance, continu (sans interruption), y compris dans les villes, jalonné et sécurisé.
- > **Voie verte**
Axe de circulation ouvert à tous les moyens de locomotion non motorisés.
- > **Zone 30**
Délimitation d'un périmètre urbain dans lequel la vitesse maximale autorisée est de 30 km/h pour tous les véhicules, mais où les aménagements sont tels qu'ils favorisent la cohabitation pacifique de tous les usagers.
- > **Zone piétonne**
Ensemble de rues et de ruelles où la circulation est réservée aux piétons et, souvent (comme dans l'Agglo), aux cyclistes.

STATION VÉLOS DE L'agglo

Mardi 4 mai 2010
Plédran | Gratoire de Bembréage

Saint-Brieuc Agglomération

Station vélos de Plédran Vélo + tub,
la bonne combinaison pour arriver à destination

Saint-Brieuc Agglomération s'engage pour vous donner les moyens les meilleurs et les plus adaptés à tous vos déplacements.

STATION VÉLOS DE PLÉDRAN, CHIFFRES CLÉS

- 19 places de stationnement
- 5 arceaux
- Éclairage de 6h à 22h
- Stationnement gratuit (hors dispositif d'attache à la charge de l'utilisateur)
- Cost d'aménagement : 6 432 €
- 50 bus par jour à l'arrêt Plédran-Centre en période scolaire

Contacts Saint-Brieuc Agglomération

Direction territoriale et déplacements : 02 96 77 24 09

Direction de la communication : 02 96 77 30 41
 www.saintbrieuc-agglo.fr

bien vivre ensemble sur un territoire de qualité

« L'autre élément c'est que dans le cadre de ce schéma on développe à certains points d'arrêt du réseau TUB des logiques de stationnement vélo, pour essayer de faire en sorte d'augmenter l'aire de chalandise et de report d'un arrêt de TC. [...] une augmentation de fréquence permet de rendre la ligne aussi plus lisible et d'envisager des cadencements y compris sur des communes de seconde couronnes. Comme Pordic que vous citez où on a un cadencement avec une ligne qui passe toutes les 30 minutes. [...] On peut pas dire que ce soit ancré dans les mœurs [de garer son vélo aux arceaux près des arrêts de bus]. Mais bon c'est comme ça. Mais je pense que c'est comme tout, ça viendra au fil de l'eau. » (Chargé de mission, SBAA, homme, 30-39 ans, entretien n°12, mars 2018)

« Aujourd'hui il y a de plus en plus de VAE. De vélo électrique, de vélos qui coûtent chers et je pense que ces vélos ce sera très difficile de les laisser sur des arceaux, faudra des systèmes sécurisés pour les garer quoi.» (Membre du Bureau, Association Vélo Utile, homme, 60-69 ans, entretien n°34, juillet 2018)

Par ailleurs, contrairement à la CAB, SBABA a mis en place un service de location de vélo longue durée, Rou'libre dès 2012 (SBAA, 2019b) accessible à tou·te·s ses habitant·e·s et géré par l'opérateur de transport et inscrite dans les objectifs du Schéma Directeur Cyclable (SBABA, 2009). SBAA envisage dans son nouveau projet de PDU d'étendre ce dispositif à toutes les Communes de son ressort territorial mais aussi, comme nous l'avons vu précédemment, de développer de petits pôles d'échanges multimodaux périurbains articulant covoiturage, transports en commun régulier et à la demande, vélo mais aussi petits services commerciaux (SBAA, 2018c ; SBAA, entretien n°12, mars 2018).

« Dans le cadre de la révision du Plan de Déplacements Urbains on a pour objectif de créer des pôles d'échanges alors avec beaucoup de guillemets [...], mais enfin des lieux, dans certains bourgs d'équilibre type, [...] Plainel, Quintin, Plouëc-L'Hermitage. En gros on aurait 3 pôles, plus Binic-Étapes et Saint-Quay sur la côte. L'intérêt c'est que on puisse avoir sur certains de ces pôles-là du stationnement vélo, de la logique de rabattement transport à la demande et pourquoi pas essayer de renforcer une offre en matière de transports collectifs. [...] Et là on est aussi en train de réfléchir à développer d'autres types de services dans ces pôles d'échanges types consignes pour récupérer des colis, types des pressings pour récupérer la chemise qu'on a laissé, enfin lier la partie servicielle et la partie mobilité. [...] Sans forcément dépeupler le centre bourg et nuire au commerce de centre bourg, c'est plutôt... on envisage ça comme une espèce de succursale entre guillemets, de la boulangerie du centre bourg qui mettrait un distributeur de baguette 24/24, du pressing du centre bourg, un relais colis qui ferait en sorte qu'on est puisse reprendre son colis et rentrer chez soi. Voilà. Ce que j'ai oublié dans ces pôles d'échange, c'est bien évidemment du stationnement pour les voitures, dans une logique de covoiturage. [...] Les lieux privilégiés pour nous ça serait à proximité des écoles primaires, pour justement éviter : à mais je peux pas venir en bus, j'ai gamins à déposer le matin et je vais le chercher le soir. Et du coup si on met l'aménagement de ce pôle d'échange juste à côté de l'école primaire, je dépose ma voiturette dépose mes enfants et après je monte directement dans le bus. » (Chargé de mission, SBAA, homme, 30-39 ans, entretien n°12, mars 2018)

Autre contradiction importante, la faible coercition vis-à-vis de l'automobile en lien avec la prédominance du commerce et du tourisme dans la hiérarchie des politiques publiques. Ainsi, le PLUI-D de la CAB inscrit dans son Axe D « Encadrer l'usage de la voiture individuelle » en affirmant une volonté de réorganiser le réseau viaire, de favoriser le partage multimodal de la voirie. Or, même si iels reconnaissent que les transports en commun ou la pratique du vélo¹⁶⁵ peine à se développer en raison notamment de la facilité d'usage de l'automobile et de « l'habitude », les élu·e·s restent réticent·e·s à apporter une contrainte à l'automobile, y compris dans l'urbain central où l'altéromobilité pourrait être la plus efficace (CAB, entretien n°16, avril 2018 ; CAB, entretien n°29, juillet 2018 ; CAB, entretien n°41, août 2018 ; Delebarre, 2018).

¹⁶⁵ **Note** : La marche étant plus pratiquée dans la CAB que dans des AOM de taille équivalente. (CEREMA Nord-Picardie, 2017)

« On a pas trop de problèmes de circulation donc les gens ils circulent normalement vers l'agglomération en voiture. Prendre le bus c'est une contrainte ». (Élu, CAB, homme, 60-69 ans, entretien n°29, juillet 2018)

« C'est vrai que la voiture elle est pas assez contrainte. [...] C'est vrai que vous disiez pourquoi les gens prennent pas le bus, je pense que c'est une question d'habitude. Et j'entends des fois des personnes qui disent, oh là là, je connais pas, je ne sais pas quelle ligne il faut que je prenne. Il y a aussi des freins à la méconnaissance aussi, je pense. ». (Cheffe de service, CAB, femme, 30-39 ans, entretien n°16, avril 2018)

« Après contraindre uniquement pour empêcher la voiture, je pense que c'est pas véritablement l'objectif. Non les gens ils sont contraints parce qu'à un moment donné ça sera plus facile pour eux. [...] Parce qu'il y a des aménagements [cyclables], parce que ça sera plus agréable. Donc évidemment il faudra faire la promotion, de la pub, de la communication. Mais contraindre par un stationnement moindre et tout ça. On est quand même dans une Région assez touristique. Si on diminue le stationnement ça va être compliqué. » (Élu, CAB, homme, 50-59 ans, entretien n°41, août 2018)

Le développement commercial, notamment du centre-ville en difficulté et bénéficiant du programme Cœur de ville¹⁶⁶, reste prioritaire et les élus ne souhaitent pas prendre le risque de contraindre le stationnement ou l'accessibilité automobile et aviver l'animosité des commerçants et des usagers (CAB, entretien n°29, juillet 2018 ; CAB, entretien n°41, août 2018).

« A Rennes il y a certainement un problème de stationnement et puis une volonté de taxer le stationnement? Ben ouais je suis d'accord avec vous, mais nous on a pas encore cette volonté. Et puis de toute façon, on a pas de mal à trouver des places. Et puis même les centres commerciaux sont à la périphérie. Donc si vous pénalisez les gens... en ville les commerçants ils ont du mal à subsister. On a pas mal de fermeture dans le centre-ville. Le centre-ville il est démuné, il est démuné au fur et à mesure. » (Élu, CAB, homme, 60-69 ans, entretien n°29, juillet 2018)

¹⁶⁶ **Note** : La commune de Boulogne-sur-Mer fait partie des 222 communes bénéficiant de l'Action Cœur de ville lancée par le Ministère de la Cohésion sociale. (Mordelet, 2018)

« On essaye de faire très attention au développement de grandes distributions autour de Boulogne. On a ce qu'il faut. [...] Je pense que la réflexion sur les villes moyennes c'est la réflexion commerciale. Qu'il y ait un tissu commercial, qui fait que bon on veut garder... mais... ça va être difficile! Je pense que la grande distribution, elle a des atouts, elle a des freins, elle a des handicaps, mais... là on est sur les zones touristiques [...] là les supermarchés ils ouvrent le dimanche matin-là. [...] Alors nous, à un moment donné comme on est de gauche, il faut qu'on montre un peu qu'on se bagarre, qu'on est pas d'accord, et qu'il faut vraiment cadrer [le travail du dimanche]... mais ça va être compliqué. Ça va être compliqué, parce que la grande distribution elle souffre, les gens ils achètent moins, ils ont trop de foncier, on est sur les drives, on est sur le commerce sur internet, tout s'achète sur internet, on se fait livrer. Donc {grand souffle}, la grande distribution elle devrait investir le centre-ville. Moi je l'ai toujours dit. [...] La réflexion sur le commerce de centre-ville on l'a. Parce que de toute façon c'est un sujet très sensible. Très très sensible. Et donc... depuis que le Maire [Frédéric Cuvillier] a été élu et même avant qu'il soit Maire, sa problématique, son approche sur le commerce à Boulogne il est prépondérant, c'est à dire que c'est vraiment sa préoccupation. [...] La grande distribution effectivement, elle a... elle est en avance... nous on est à la remorque. On a du mal. On a pas tous les outils nous les élus. On a pas tous les outils. Parce que ils sont... la concurrence elle est redoutable. ». (Élu, CAB, homme, 50-59 ans, entretien n°41, août 2018)

Dans son projet de PDU, SBAA affiche une volonté de réduire le stationnement voirie en centre-ville au profit du stationnement en ouvrage déjà présent mais peu utilisé, ainsi que des aires de covoiturage dans les PEM périphériques et parkings relais qui s'articuleront avec le futur Bus à Haut Niveau de Service TEO afin d'inciter un report modal et une intermodalité, soit 620 places supprimées et 1810 créées (SBAA, 2018c).

Toutefois, certain·e·s acteur·e·s critiquent une certaine dualité des politiques de mobilités briochines (Association Vélo Utile, entretien n°34, juillet 2018 ; DDTM des Côtes d'Armor, entretien n°38, août 2018). Cette réduction du stationnement ne serait en réalité qu'un transfert du stationnement vers la zone péricentrale, et les élu·e·s auraient tout comme à Boulogne-sur-Mer, la crainte d'une levée de bouclier des commerçant·e·s et d'une aggravation du déclin commercial du centre-ville face à une surabondance de l'offre commerciale périphérique. Saint-Brieuc connaît en effet, comme beaucoup de villes moyennes un déclin commercial dans son centre-ville et bénéficie également de l'action cœur de ville (Ouest-France, 2018b).

« La volonté de la ville de Saint-Brieuc c'est de réduire le nombre de véhicules dans le centre de Saint-Brieuc, c'est ce que je disais tout à l'heure, c'est éviter que les véhicules viennent en centre-ville pour aller d'un point A à un point B. Sauf que, attention! Ça c'est le discours politique. Mais de l'autre côté, les commerçants, ouais les magasins ferment, les centres du commerce briochin ferme, vous... les gens vont tous en périphérie faire leurs courses avec leur voiture, ici il y a pas de place pour se stationner, on peut plus circuler. Qu'est-ce que fait l' élu? Oui, on va vous arranger ça, on va vous mettre des parkings gratuits, on va vous mettre tout un tas de choses. Ça c'est le deuxième discours. C'est à dire qu'il y a un discours, le vrai qu'on fait passer dans les publications communales et intercommunales, et puis il y a le discours qui se passe dans le bureau du Maire, ou dans le bureau du Président de la Communauté d'Agglo qui est complètement différent. » (Membre du Bureau, Association Vélo Utile, homme, 60-69 ans, entretien n°34, juillet 2018)

« Donc il y a vraiment... enfin de mon point de vue il y a vraiment tout ce qu'il faut pas dans une ville comme Saint-Brieuc en matière de stationnement, mais pourtant, les associations de commerçants, et derrière les élus, estiment qu'il faut éviter autant que possible de réduire le stationnement de surface parce que ça va nuire aux commerces et à l'économie du centre. Ce que je trouve... là j'espère vraiment... bon avec ce qu'ils ont prévu, là normalement il y a beaucoup de places qui vont disparaître en surface, espérons que ça va améliorer l'usage des parkings justement en silo ou souterrain, et faire en sorte que les gens se déplacent de manière apaisée dans le centre. » (Chargé de mission, DDTM des Côtes d'Armor, homme, 30-39 ans, entretien n°38, août 2018)

Ainsi, il existe une contradiction avec d'un côté, le renforcement de services de transports en commun performants, de la déconcentration du stationnement voirie du centre-ville vers les zones péri-centrales, d'une politique modes actifs plutôt proactive et de l'autre, la poursuite du développement d'infrastructures routières, comme la poursuite de la rocade à Saint-Brieuc, mais aussi à Guingamp. Le développement des infrastructures routières et la non coercition de la voiture participe à améliorer l'accessibilité de l'automobile au détriment des autres modes et accentuant l'étalement urbain et l'autosolisme. En effet, comme l'énonçait Marc Wiel, l'amélioration de l'accessibilité à la ville et donc des vitesses accroît en réalité l'aire d'attraction de la ville et ouvre « un vaste territoire à l'urbanisation en permettant d'être encore lié de diverses façons à la ville agglomérée sans y habiter » (Wiel, 1999).

« Je dirais qu'on est déjà dans une ville qui est très difficile d'accès pour l'automobile. Donc on pense qu'on va... soit les gens vont arrêter définitivement de venir dans le centre-ville... bon je ne pense pas parce qu'ils sont un petit peu obligés pour leur emploi ou pour des choses un peu importantes, mais on espère que justement ça va peut-être faire changer un petit peu les usages en matière de mobilités sur le cœur de ville de l'agglomération. Après sur le reste de l'agglomération, on reste quand même sur un réseau routier, comme je disais, assez performant et avec des zones d'activités commerciales surabondantes, puisque Saint-Brieuc souffre d'un surplus d'offre commerciale en périphérie. Et donc on a un modèle qui est quand même très très établi de, j'habite en zone pavillonnaire dans les 5 à 10 km du cœur de ville, et je fais tous mes déplacements de loisirs sur des zones d'activités qui sont à plusieurs kilomètres de chez moi. Et donc ce modèle-là qui s'est énormément développé sur les 20-30 dernières années, surtout [...] les années 90-2000-2010, et ben il est très bien ancré, il est tellement bien ancré que même si aujourd'hui on a beaucoup de politiques publiques qui sont mises en œuvre pour essayer de contrecarrer un peu ce modèle de développement, et en plus des élus et des collectivités qui sont proactifs pour essayer de changer les choses, ben malheureusement, là il y a tellement de contres parties comme la rocade sud de Saint-Brieuc, comme une rocade qui est prévue sur Dinan, sur Guingamp ils aimeraient finir une rocade Nord, et toutes ces infrastructures routières qui sont prévues et qui vont encore se développer, elles ne vont faire que favoriser ce modèle du périurbain et la mobilité en autosoliste. Donc il y a un petit côté dans les politiques publiques, je dirais un peu schizophrénique en ce moment, où d'un côté on essaie justement de freiner, de remettre de l'intensité urbaine dans les quartiers qu'on développe, de dire ben on développe un quartier, on y met du service, on y met de l'emploi et

on y mets du logement en même temps, on arrête de vouloir zoner en disant là on fera que du logement et là on fera que de l'activité économique, on essaie de mettre ça dans les têtes et les gens nous suivent plutôt bien, mais malheureusement, ce qui se fait en réalité ça, enfin on continue à... de mon sentiment on continue à développer le modèle de base qui est... les zones d'activités économiques continuent à se développer, puisque les finances n'acceptent de financer les entreprises que si elles s'y installent. Donc là aussi il y a une responsabilité dans l'aménagement du territoire de la part de banques, qui est absolument incroyable. Alors que c'est pas vraiment leur métier, ou alors il faudrait peut-être penser à les briefer sur le sujet {rire}. Mais c'est vrai que voilà... on a le sentiment que malgré toutes les bonnes actions, qu'ils mettent en place on ne change pas le paradigme de départ qui est habitez loin de là où vous travailler et utilisez votre voiture. » (Chargé de mission, DDTM des Côtes d'Armor, homme, 30-39 ans, entretien n°38, août 2018)

« On a des documents très proactifs en disant, on va faire des pistes cyclables, on va développer l'usage du vélo, on va améliorer l'accessibilité, faire en sorte que les gens puissent circuler facilement à pied ou à vélo dans la ville, et puis voilà on essaie un peu de moderniser ce qui est transports en commun, il y a quand même pas mal de choses qui sont faites dans ce cadre-là, et en parallèle, on facilite toujours plus l'usage de la voiture et donc on rend pas du tout les solutions alternatives à la voiture concurrentes de la voiture. Puisqu'on fait en sorte qu'avec la voiture on va toujours plus vite et que ici le fait de rester 5 minutes bloqué quelque part on appelle ça de la congestion donc... c'est un vrai problème qu'on a. » (Chargé de mission, DDTM des Côtes d'Armor, homme, 30-39 ans, entretien n°38, août 2018)

« Saint-Brieuc c'est 50 ans d'erreurs d'aménagement, et il faudra surement 50 ans pour pouvoir vraiment changer les choses. » (Chargé de mission, DDTM des Côtes d'Armor, homme, 30-39 ans, entretien n°38, août 2018)

Enfin, dans les petites AOM et dans les Communautés de Communes étudiées ne disposant pas de PDU ou de PGD, l'absence de coercition envers l'automobile et les logiques d'attractivité commerciale liée à l'automobilité sont encore plus prégnantes. Ces intercommunalités ne connaissent aucune contrainte de stationnement, celui-ci étant gratuit ou en zone bleue y compris dans les centres villes des pôles urbains guingampais, paimpolais ou berckois. Par ailleurs, la congestion automobile est quasi-nulle en dehors des périodes saisonnières pour les communes balnéaires. Ainsi, face à ce constat et celui d'une offre altermodale émergente, les conditions d'un report modal et d'une limitation de la périurbanisation sont encore plus restreintes dans ces territoires que dans les AOM de rang supérieures comme SBAA et la CAB. Certaines intercommunalités comme LAC jouent même volontairement les logiques de périurbanisation, d'autosolisme et de concurrence territoriale avec les Communautés d'agglomération voisines, SBAA et GP3A (DDTM des Côtes d'Armor, entretien n°38, août 2018 ; LAC, entretien n°45, octobre 2018. ; SBAA, entretien n°25, mai 2018).

Ce constat d'une difficile altermodalité dans les territoires peu denses, dont périurbains et ruraux est partagée par plusieurs acteur·e·s des EPCI (SBAA, entretien n°12, mars 2018) ou régionaux·ales (Région Hauts-de-France, entretien n°23, mai 2018 ; Région Bretagne, entretien n°32, juillet 2018).

« Le vrai problème de mobilité à mon avis c'est surtout pour les gens qui n'ont pas de voiture ou qui n'ont pas les moyens pour en avoir [...] Pour les autres, l'intérêt général c'est qu'ils prennent leur voiture. » (Directeur, Région Hauts-de-France, homme, 30-39 ans, entretien n°23b, mai 2018)

Conclusion de chapitre :

Tou·te·s les acteur·e·s soulignent que le périurbain est le domaine de l'automobile et qu'il est difficile d'y développer des alternatives crédibles à l'automobile pour répondre aux besoins de mobilités de ses habitant·e·s. Des contradictions importantes subsistent entre engagement de développer les offres de mobilité durables mais en réalité encore largement à destination des non-motorisé·e·s, essentiellement dans les zones denses et urbaines. Sans parler de désengagement des acteur·e·s institutionnel·le·s de la mobilité, il apparaît que les lois NOTRe et MAPTAM ne sont « pas le grand soir des transports » (Directeur, Région Hauts-de-France, homme, 30-39 ans, entretien n°23b, mai 2018) et qu'à défaut de pouvoir offrir une alternative à l'automobile par l'offre classique de transports publics ou de TAD, les acteur·e·s institutionnel·le·s renvoient les habitant·e·s de ces zones peu denses aux formes associatives de mobilité ou à des formes traditionnelles de solidarité voire au choix d'installation des habitant·e·s de cet espace périurbain.

Nous verrons dans le dernier chapitre si les Loi NOTRe et MAPTAM représentent un apport pour l'équité territoriale du périurbain des villes moyennes et quelles perspectives et limites trouve-t-on pour une diversification de l'offre modale dans ces territoires.

Chapitre III : Apports et perspectives des dynamiques institutionnelles pour l'équité territoriale liée aux mobilités dans le périurbain des villes moyennes

Introduction du chapitre :

Les réformes MAPTAM et NOTRe ont impulsé des changements importants dans la gouvernance des mobilités des espaces périurbains des villes moyennes. Si les AOM des villes moyennes ne sont pas encore dans une perspective volontariste de report modal dans leur espace périurbain dominé par l'automobile, des alternatives y furent développées et étendues.

Après avoir rappelé la situation antérieure des mobilités, nous verrons si les réformes ont permis une meilleure équité territoriale du point de vue des mobilités, les limites des actions mises en œuvre ainsi que celles du cadre réglementaire et fiscale. Nous aborderons les perspectives des dynamiques impulsées et celle de la nouvelle LOM votée en décembre 2019 ainsi que les interrogations quant à l'après pandémie de COVID-19.

A : Quels apports des lois MAPTAM et NOTRe : Une diversification et un renouvellement des mobilités limités dans le périurbain des villes moyennes et une équité territoriale biaisée

Nous l'avons vu, avant l'application des lois MAPTAM et NOTRe la situation des mobilités dans les espaces périurbains des villes moyennes était marquée par de fortes disparités entre territoires, avec un mille-feuille administratif encore bien présent pour ce qui est de la répartition des compétences liées aux mobilités, que cela soit pour sa dimension servicielle d'une part, de transports en commun réguliers ou à la demande, que sa dimension infrastructurelle d'autre part sur laquelle s'appuient les mobilités et leurs réseaux. Les espaces périurbains étaient systématiquement fragmentés en plusieurs intercommunalités et la portion sous la compétence d'une AOTU restait restreinte à la première couronne périurbaine des villes moyennes les plus peuplées (Saint-Brieuc et Boulogne-sur-Mer) ; les villes moyennes plus petites n'étant jamais AOTU et ayant rarement la compétence transport, même facultative.

Les espaces périurbains étaient largement liés à l'automobilité avec un coût porté uniquement par les ménages, et l'essentiel de ces espaces étaient couverts par des Communautés de communes non AOTU, et donc sous la compétence transports des Départements qui assuraient la mission de desserte scolaire, rurale et interurbaine par autocars, et dans une moindre mesure de la Région lorsqu'une desserte ferrée dans le périurbain existait. Les espaces périurbains de nos terrains costarmoricains se différenciaient nettement des terrains pas-de-calaisiens par la mise en place de services de TAD, presque absents dans les terrains boulonnais¹⁶⁷ et montreuillois. Les TAD dans les Côtes d'Armor furent initiés autour de Saint-Brieuc (dès 1997 à 2010) et de Guingamp/Paimpol (à partir de 2010 à 2015), le plus souvent dans le cadre de la compétence sociale dans ces territoires où le vieillissement des espaces ruraux est plus marqué que dans les terrains boulonnais et montreuillois.

¹⁶⁷ Note : sauf quelques lignes virtuelles de Service à la Demande dans la CAB desservant quelques communes.

Le vélo était relégué aux mobilités touristiques et de loisirs dans ces espaces, avec très peu d'aménagements en dehors des vélo-routes, portées par les Départements dans le cadre du développement du cyclotourisme. Les politiques en faveur du covoiturage se résumaient à l'aménagement d'aires sur les nœuds routiers structurants dans le cadre des Schémas (inter)départementaux, répondant à des pratiques déjà existantes de covoiturage interagglomérations mais assez peu au covoiturage courte distance au sein d'une même aire urbaine étendue. L'organisation du covoiturage par les collectivités par le biais de plateformes numériques de covoiturage était balbutiant (Ticoto dans les Côtes d'Armor), la mise en relation étant dominée par un acteur privé, Blablacar. L'autopartage quant à lui était complètement absent de ces espaces tout autant que des villes moyennes elles-mêmes.

Cette superposition d'acteur·e·s, d'offres et de réseaux restaient peu lisibles, chaque acteur·e ne communiquant que sur son offre sans être toujours compréhensible et à jour, tout particulièrement pour les autocars Oscar dans le Pas-de-Calais. Les accords tarifaires étaient rares entre services de bus urbains et autocars du Département (Réseau Oscar dans la CAB) et jamais cartographiés ensemble, participant à rendre difficilement lisible les réseaux desservant un même territoire.

Les offres de transports en commun restaient donc segmentées, peu lisibles et peu importantes dans les espaces périurbains. Elles étaient faibles dans leur diversité avec uniquement des TSI voire des TAD, et marquées par une amplitude horaire, hebdomadaire et saisonnière peu importante, ainsi qu'un cadencement ne répondant qu'aux besoins des captif·ve·s identifié·e·s par les acteur·e·s, à savoir les jeunes, et plus particulièrement les collégien·ne·s et lycéen·ne·s, et les personnes âgé·e·s. Les autres personnes non-motorisé·e·s précaires n'avaient pas d'alternatives adaptées à leur besoin de mobilité, les transports scolaires ayant une desserte plus fine mais leur étant interdit sauf dérogation tout en ne circulant qu'en période scolaire, et les transports interurbains ou ferrés desservant peu de communes de l'espace périurbain. Par ailleurs, les TAD étaient presque toujours contraints dans leur utilisation par leur nombre de dessertes hebdomadaires ou de trajets mensuels¹⁶⁸, voire réservés aux seules personnes âgé·e·s ou non-motorisé·e·s¹⁶⁹.

¹⁶⁸ **Note :** Guingamp Communauté, Communauté de communes de Lanvollon-Plouha, Pontrieux Communauté, Callac Argoat

¹⁶⁹ **Note :** Communauté de communes de Lanvollon-Plouha, CC Pays de Bégard

La situation était tout aussi délicate pour les personnes d'un ménage mal-motorisé, dont la seule voiture peut-être déjà utilisée par une autre personne du ménage pour le travail, limitant voire empêchant les mobilités des autres personnes du ménage qui ne seraient pas scolaires. Toutefois, une part non négligeable des ménages non-motorisés ou mono-motorisés résident dans des pôles secondaires, voire majoritairement dans des communes littorales pour les intercommunalités ayant une façade balnéaire, permettant d'envisager d'apporter plus d'alternativité dans ces pôles et répondre à une part de ces ménages vulnérables.

A partir de cet état de fait des mobilités et de leur gouvernance dans les espaces périurbains des villes moyennes étudiées, les réformes lois MAPTAM et NOTRe ont-elles permis une diversification et un renouvellement de l'offre de mobilité, permettant une meilleure équité territoriale ?

Notre étude apporte un résultat mitigé sans être pour autant négative sur une perspective d'amélioration de l'alternativité dans ces espaces périurbains des villes moyennes. Tout d'abord, la loi NOTRe par la recomposition intercommunale qu'elle a induit a permis d'étendre l'influence d'une AOM sur la majorité des espaces périurbains étudiés (SBAA, GP3A et CA2BM). Toutefois, cette recomposition fut partielle, ou du fait de l'absence de fusion en 2017 comme dans le Boulonnais, ou par des stratégies de maintien d'intercommunalités strictement périurbaines jouant la concurrence territoriale avec les Communautés d'agglomération voisines (LAC, voire la CCDS et la CCT2C) et laissant fragmentées les aires urbaines étendues des villes moyennes les plus importantes. Les plus petites Communautés d'agglomération ont finalement un périmètre plus en cohérence avec le zonage en aire urbaine (CA2BM), même si il est parfois hypertrophié et multipolaire (GP3A).

Ces réformes n'ont pas été « le Grand soir des transports » (Directeur, Région Hauts-de-France, homme, 30-39 ans, entretien n°23b, mai 2018). Ainsi, elles ont apporté une simplification partielle des acteur·e·s institutionnel·le·s ayant compétence sur les services de transports non-urbains et scolaires en retirant le rôle du Département¹⁷⁰, sans apporter de mutations réelles dans les dimensions infrastructurales comme la voirie qui reste dans nos terrains d'études fragmentée entre les Communes, l'Intercommunalité et le Département.

¹⁷⁰ Note : Sauf pour le transport des élèves en situation de handicap.

La Région en tant que cheffe de la mobilité régionale assure toutes les compétences du transport en dehors du ressort territorial des AOM. Au sein des ressorts territoriaux, l'AOM et la Région se partagent encore la desserte des espaces périurbains et ruraux puisque malgré le transfert de quelques lignes interurbaines d'autocars et surtout de nombreuses lignes scolaires, l'essentiel des lignes interurbaines traversant et desservant les ressorts territoriaux des intercommunalités restent gérées par la Région. Si les plus grandes AOM ont conclu des conventions tarifaires avec la Région permettant l'usage d'un même abonnement ou ticket de transport urbain¹⁷¹ dans les autocars desservant le ressort territorial, ce n'est pas le cas des plus petites AOM. Ces conventions ne sont pas toujours accompagnées d'une meilleure lisibilité des réseaux ; seule SBAA ayant intégré les lignes BreizhGo gérées par la Région à sa carte de réseau TUB. Il est à noter que les lignes récupérées tant par la Région que par les AOM sont soumises aux marchés publics et DSP contractées par le Département avec les transporteurs, ce qui apporte une latence supplémentaire dans l'harmonisation et l'optimisation des réseaux jusqu'à échéance des contrats. Ces mutations ont apporté une lourdeur structurelle dans la renégociation des contrats de TSI, charge externalisée auprès de bureaux d'études dans les nouvelles AOM n'ayant souvent qu'un·e seul·e chargé·e de mission mobilité.

Dans nos terrains costarmoricains, on note que l'extension des ressorts territoriaux a poussé les AOM mais également une Communauté de communes ayant compétence facultative transports, à étendre et harmoniser les offres TAD qu'elles proposaient avant 2017 (SBAA, LAC et GP3A). Bien que ces offres étaient et restent encore souvent des offres de TAD relevant initialement d'une mesure d'équité sociale envers des catégories de populations ciblées, leur extension à l'ensemble des nouveaux·elles habitant·e·s peut relever également d'une mesure d'équité territoriale dans le cas de GP3A et de SBAA. En effet, ces offres sont ouvert·e·s à tou·te·s les usager·e·s sur le nouveau ressort territorial, avec une volonté affichée d'apporter un service sur l'ensemble des communes nouvellement soumises au versement transports¹⁷².

¹⁷¹ **Note** : Avant 2017 pour la CAB avec le Département du Pas-de-Calais ou après 2017 pour SBAA, son nouveau périmètre incluant des communes uniquement desservies par la Région.

¹⁷² **Note** : Cf. Partie 2, Chapitre 2, Sous-Partie C

Elles relèvent cependant d'une forme biaisée de l'équité¹⁷³, apportant un service adapté mais amoindri pour tenir les contraintes d'un budget constant dans des territoires où les transports sont plus onéreux car moins massifiés. Elle n'apporte également qu'une équité partielle dans les territoires de GP3A et de LAC, puisque les offres restreintes à un nombre limité d'usages mensuels ou de dessertes hebdomadaires ne sauraient apporter une réelle alternative aux usager·e·s non-motorisé·e·s qui souhaiteraient se déplacer pour d'autres motifs que l'accès au soin et les achats des personnes âgées, ou les loisirs des jeunes le samedi. En tout cas, à l'exception du ProxiTUB à SBAA qui bien que peu cadencé disposent d'une amplitude horaire et hebdomadaire permettant de l'emprunter pour des trajets quotidiens domicile-travail, les autres offres TAD ne le permettent pas.

Il en est de même pour les transports réservés jusque-là uniquement aux scolaires et qui sont étendus à l'ensemble des usager·e·s là encore dans les AOM costarmoricaines, SBAA et GP3A. Ils participent ainsi à une forme d'équité territoriale en ouvrant à tou·te·s un service couvrant finement la majeure partie de leur ressort territorial¹⁷⁴. Les transports scolaires sont également contraints par leur très faible cadencement et amplitude horaire, ainsi que leur saisonnalité, ne permettant pas leur usage pour des trajets domicile-travail sur le long terme. C'est d'autant plus vrai que ces autocars souvent bien remplis, ne peuvent pas forcément accueillir des usager·e·s supplémentaires comme c'était déjà le cas auparavant. Cette extension du transport scolaire reste cependant une démarche lancée par les AOM qui souhaitent mutualiser les lignes strictement scolaires et les lignes tout·e usager·e ; la Région tout comme les Départements auparavant, étant réticents à ouvrir à l'ensemble des usager·e·s ces autocars pour les raisons de capacité énoncées initialement ainsi que de contraintes liées au format de contrats des marchés publics de transports scolaires, plus contraignants et encore en cours au moment de notre étude.

¹⁷³ **Note** : Cf. Partie 1, Chapitre 1, Sous-Partie D

¹⁷⁴ **Note** : Cf. Partie 2, Chapitre II, Sous-Partie B

Ces mesures de transferts ou d'extension d'un service de transports réguliers ou à la demande s'effectuent dans un cadre budgétaire contraint, limitant l'amélioration de cette offre¹⁷⁵. L'extension d'une offre TAD par exemple, s'accompagne d'un changement dans le mode de fonctionnement passant d'un système porte à porte à un système semi-zonal avec des points d'arrêts et rabattant les TAD vers des offres de transports réguliers (SBAA et GP3A).

La question du versement transport est prégnante dans le financement des transports en commun et de la nécessité de proposer une offre de transports aux communes soumises à cette taxe. Cependant, outre le poids politique que représente le fait de lever une nouvelle taxe sur les employeur·e·s, dans un paradigme très concurrentiel entre territoires pour attirer des entreprises¹⁷⁶, la construction même du versement transport n'est plus adaptée au territoire pour lequel il doit financer le transport. Ainsi, le versement transport a été conçu initialement dans le cadre de Communes urbaines de plus de 20000 habitant·e·s ou d'intercommunalités ayant compétence transports (CGCT, 1996, Art. L2333-64) dans un contexte où les services de transports et leur PTU étaient essentiellement urbains, faisant correspondre le périmètre où était levé cette taxe à celui où était apporté le service de transport.

¹⁷⁵ **Note** : Cf. Partie 2, Chapitre I, Sous-Partie D

¹⁷⁶ **Note** : Logique d'attractivité que l'on retrouve à LAC mais aussi dans la CA2BM.

Avec l'extension des périmètres aux espaces périurbains voire ruraux, un écart se creuse pour les AOM qui prélèvent une taxe essentiellement sur le pôle urbains où les entreprises de 11 salarié·e·s et plus (CGCT, 2015c, Art. L2333-64) sont les plus nombreuses, tout en devant apporter un service de transports sur des communes n'ayant pas d'assiette imposable même si elles sont assujetties. Cette équation est d'autant plus difficile à résoudre dans le contexte de petites AOM, disposant de pôles urbains peu importants mais d'une part conséquente de communes périurbaines et rurales comme pour GP3A, apportant un budget restreint pour le financement des transports en commun dans un contexte où les déplacements sont plus onéreux au kilomètre que dans les zones urbaines. Les modalités de transfert des lignes de TSI de la Région aux AOM, pouvant déduire le VT des montants transférés par la Région posent également problème dans le développement d'une offre de transports adaptée dans ces AOM étendues, voire peut concourir à dissuader de lever cette taxe lorsqu'elle n'existe pas et de développer une offre comme dans la CA2BM¹⁷⁷.

La pertinence de cet outil fiscal comme principal mode de financement des politiques de mobilité des AOM se pose donc et explique en partie, les choix mis en place pour assurer une desserte altermodale minimale dans des zones peu denses.

¹⁷⁷ Note Cf. Partie 2, Chapitre I, Sous-partie D

Enfin, pour ce qui est des autres modes alternatifs, la MAPTAM a eu peu d'impacts directs sur leur développement excepté l'élargissement des compétences des AOM aux services de vélo, de covoiturage et d'autopartage, et la loi NOTRe eut parfois des effets indirects liés à la prise de compétence des nouvelles AOM ou à leur extension. Ainsi, pour ce qui est du vélo, l'essentiel des actions étant de l'infrastructure et se basant sur un Schéma Directeur Cyclable antérieur aux changements institutionnels étudiés, son développement est resté limité essentiellement aux zones urbaines comme c'était déjà le cas auparavant. Une évolution dans le service de location a pu être apportée dans les AOM costarmoricaines étudiées, avec la mise en place d'un service de location longue durée de vélo dont à assistance électrique, avant les réformes à SBABA (2012) à Saint Briec mais qui pourrait être étendu dans toutes les communes dans son prochain PDU (SBAA, 2018c), ou sur l'ensemble de GP3A dès 2020 suite au changement de contrats de transports et au changement de transporteur. Toutefois, à défaut d'un réseau cyclable sécurisant dans le périurbain et avec une orographie marquée, l'usage du vélo dans ces territoires reste limité et difficilement praticable au-delà de 4-5km autour des pôles urbains ou secondaires.

Le covoiturage n'a induit également aucune évolution due aux réformes en terme d'infrastructures qui restent attachées à la programmation inter(départementale). On note toutefois, l'apparition en 2018 de plateformes publiques régionales (Pass Pass Covoiturage) ou extrarégionale (Ouestgo), visant à faciliter le covoiturage courte distance mais qui reste en concurrence avec le leader du marché, Blablacar. L'autostop reste une pratique informelle et immesurable mais présente dans les territoires périurbains et ruraux. La perspective de développement de système d'autostop dit « sécurisé » dans la CA2BM, proche du covoiturage dynamique, demande à être évalué pour savoir s'il apporte un atout dans ces territoires ; l'utilisation de l'autostop, sécurisé ou non, dépendant grandement du flux routier, des fluctuations horaires et saisonnières de circulation, et donc de l'occurrence qu'un·e automobiliste accepte de prendre un·e autostopeur·e¹⁷⁸.

¹⁷⁸ Note : Cf. Partie 2, Chapitre II, Sous-partie D

Par ailleurs, l'autopartage tel qu'il existe dans les Métropoles est conçu pour des ménages non-motorisés mais ayant accès au quotidien à une offre de transports diversifiée et performante (Delebarre & Al. , 2019). Si des projets d'autopartage dans le périurbain ont été évoqués dans la CCDS ou sont en cours de déploiement à GP3A en 2021, leurs apports restent également à évaluer pour vérifier s'ils permettent de développer une alternative crédible aux personnes non-motorisé·e·s ou mal-motorisé·e·s.

Pour finir, dans certains territoires, l'approbation du futur PDU à SBAA ou d'un PGD dans la CA2BM apportera plus de lisibilité sur les actions que ces AOM souhaitent mettre en œuvre. C'est d'autant plus vrai pour la CA2BM dont le PGD n'était pas encore public au moment de notre étude et dont la gestion des TSI est toujours assurée par la Région jusqu'en septembre 2021.

Ainsi, les lois MAPTAM et NOTRe ont initié des changements structurels importants et lourds dans l'organisation des collectivités territoriales, ayant induit une certaine latence dans les mutations en cours. Si les services de transports non-urbains réguliers ou à la demande, réservés aux scolaires ou non, sont les premiers à bénéficier de ces changements, la diversification du service apparaît limitée. La loi NOTRe a permis d'étendre une offre de transport à la demande ou d'ouvrir l'offre scolaire aux habitant·e·s de communes n'ayant jusque-là aucune offre altermodale, mais avec une offre à minima qui ne saurait remplir des besoins essentiels des ménages précaires non-motorisés ou mal-motorisés travaillant ou devant accéder à l'emploi. Les autres modes alternatifs, vélo, covoiturage, autostop ou autopartage, sont peu impactés par ces réformes ou de manière indirecte, et ont impulsé des changements trop récents pour être évalué. La question se pose alors des perspectives pour les mobilités dans les espaces périurbains et ruraux des villes moyennes, des apports et limites des mesures les plus récentes, et des possibilités ouvertes par le Loi d'Orientation des Mobilités, dites LOM (Assemblée Nationale, Sénat, 2019)

B : Quelles perspectives pour une mobilité plus équitable dans les espaces périurbains des villes moyennes ?

Nous l'avons vu les Loi MAPTAM et NOTRe, si elles n'ont permis qu'un changement partiel de la situation des mobilités dans ces espaces périurbains des villes moyennes, elles ont impulsé certains apports dans le renouvellement et la diversification de l'offre modale. Extension du TAD sur l'ensemble de leur ressort territorial et ouverture du transport scolaire à tou-te-s lorsqu'il est géré par les AOM, projets ou mise en place progressive de système autopartage dans certains territoires, développement de plateforme numérique de covoiturage par les Syndicats mixtes régionaux ou inter-régionaux, ou autostop 2.0 ; toutes ces mesures nécessitent d'être évaluées dans les prochaines années pour mieux mesurer les apports ou les limites de celles-ci, même si nous avons évoqué des freins qui pourraient restreindre leur efficacité.

A ces réformes succèdent la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) votée le 24 décembre 2019 (Assemblée Nationale, Sénat, 2019) qui s'inscrit dans la continuité de la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982 (Assemblée Nationale, Sénat, 1982). Dans le rapport de présentation de la LOM, il est indiqué en premier objet que « le manque de solutions de mobilité, qui est aujourd'hui vécu comme une source d'inégalités et d'injustice entre les citoyens et de fractures entre les territoires : quand, sur 80% du territoire, aucune autorité organisatrice ne met en place de services de mobilité par exemple, laissant la population sans autre réponse que la dépendance à la voiture individuelle, c'est le sentiment d'une assignation à résidence qui s'installe, et même d'abandon pour beaucoup de territoires. » (Ministère de la transition écologique et solidaire, 2018). Ainsi, le premier aspect de la LOM est d'apporter une couverture complète en AOM sur le territoire français et de « réduire les fractures sociales et territoriales » que nous évoquons (Ministère de la transition écologique et solidaire, 2018).

Les Communautés de communes devront avant le 31 mars 2021¹⁷⁹, décider si elles prennent ou non la compétence mobilité ou si elle laisse la Région assurer en dernier recours l'organisation des mobilités en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité, avec une prise de compétence au 1^{er} juillet 2021. Si la Région devient AOM, les Communes peuvent conserver l'organisation des services sans avoir le statut d'AOM (ADCF, TRANSDEV, 2020 ; C. Transp., 2019a, Art. 3111-5). Les souplesses établies par la loi, notamment les possibilités de laisser la Région être AOM, ainsi que les possibilités de transfert de la gestion de services de transports scolaires par convention semblent annoncer un paysage de la gouvernance des mobilités toujours assez complexe, et la question des effets de frontière liés aux périmètres de ces nouvelles AOM pourra se poser comme elles étaient déjà énoncée suite à la loi NOTRe par certains acteur·e·s de nos terrains (Conseil de développement du PETR Pays de Saint-Brieuc, membre du CESER Bretagne, entretien n°24, mai 2018).

La LOM conforte également l'ouverture des transports scolaires à l'ensemble des usager·e·s pour améliorer la desserte des zones peu denses en ajoutant au Code des transports que « L'autorité organisatrice peut ouvrir les services de transport scolaire à d'autres usagers sous réserve que cette ouverture n'ait pas de conséquences sur la qualité du service pour les élèves.» (C. Transp., 2019b, Article 3111-7). Si cela apporte une forme d'équité territoriale en ouvrant à tou·te·s ce service faiblement cadencé mais bien réparti sur les territoires, la LOM ne résout en rien les problèmes liés au taux d'occupation des autocars ni à la saisonnalité de ces transports ni la complexité d'harmonisation des systèmes de billettique et de règlements.

¹⁷⁹ **Note :** La date de délibération a été repoussée par ordonnance du 31 décembre 2020 au 31 mars 2021 suite à la crise du Covid-19. (Président de la République, Premier Ministre, Ministère auprès de la Ministre de la Cohésion des Territoires et des Relations avec les Collectivités Territoriales, Charge des Collectivités Territoriales, Ministère de l'action et des Comptes Publics, Ministère de la Cohésion des Territoires et des Relations avec les Collectivités Territoriales, 2020)

Elle apporte une définition des mobilités actives dans le code des transports comme « notamment la marche à pied et le vélo, sont l'ensemble des modes de déplacement pour lesquels la force motrice humaine est nécessaire, avec ou sans assistance motorisée. » (C. Transp., 2019c, Art. L1271-1) et précise les obligations d'aménager des voies cyclables « à l'occasion de la réalisation ou de l'aménagement des voies urbaines, à l'exception des autoroutes et voies rapides » (C. Env., 2019a, Art. L228-2) en définissant les types d'aménagements pouvant être mis en place. Néanmoins, la LOM ne réduit pas le nombre d'acteur·e·s compétent·e·s en matière de voirie dans les Communautés d'Agglomération et Communautés de communes contrairement à la loi NOTRe pour les Métropoles et ne résout donc pas la fragmentation de la compétence voirie, freinant la mise en place d'aménagements cyclables en dehors des Métropoles. C'est d'autant plus vrai qu'elle ne rend pas obligatoire la réalisation d'aménagements cyclables lors du réaménagement ou de la réalisation des voies hors agglomération mais offre juste sa possibilité (C. Env., 2019b, Art. L228-3). Toutefois, la LOM apporte des améliorations dans l'intermodalité entre vélo, trains et autocars non-urbains¹⁸⁰ et apporte également des améliorations sur le stationnement dans les bâtiments, d'habitat ou sur le lieu de travail (GART, 2020). En revanche, elle ne semble pas apporter de nouveauté sur les services de location de vélo mis à part un encadrement plus stricte des services de free-floating¹⁸¹. Quant aux piétons, seule l'interdiction de stationnement en amont des passages piétons est apportée par la LOM (CVR, 2019, Article L118-5-1 ; GART, 2020).

Enfin, comme nous l'avions énoncé, le Versement Transport est un outil fiscal qui n'apparaît plus adapté aux zones périurbaines et rurales. La LOM modifie tout d'abord le VT en Versement Mobilité (VM), étendu au financement de l'ensemble des services de mobilités, que cela soit du transport en commun régulier ou à la demande, des services de modes actifs, d'autopartage ou de covoiturage (CGCT, 2019b, Article L2333-66) mais sans inclure les infrastructures et sans modifier l'assiette ou les taux applicables par les AOM (CGCT, 2019b, Article L2333-67).

¹⁸⁰ **Note :** Obligation d'équiper les gares ferroviaires et routières, ainsi que les PEM en stationnements vélo sécurisé avant janvier 2024 ; Obligation d'une capacité d'accueil minimale de vélo non-démontés dans les trains neufs à partir de juillet 2020 ou dans les autocars neufs utilisés en service de transports réguliers non-urbains (5 vélos minimums non démontés). (GART, 2020)

¹⁸¹ **Note :** Service de location de vélo géré en ligne et sans borne. Leur mise en place par le secteur privé sans cadre légal pose des problèmes, notamment d'encombrement de la voie publique. La LOM apporte un cadre à ces services avec une délivrance d'occupation de l'espace public. (C. Transp., 2019d, Art. L1231-17)

Par ailleurs, la LOM n'abroge pas la prise en compte du VM dans les montants transférés par la Région à l'AOM lors du transferts des TSI (*C. Transp.*, 2019d, Article L3111-5), n'apportant là encore pas de solution dans l'ambition d'une AOM de lever le VM ou d'augmenter son taux pour développer son offre de mobilité.

« Donc dès que l'on touche au versement transport quelque part on touche à notre politique. Et c'est vrai que il y a actuellement une réflexion qui est menée par un certain nombre de... en tout cas quelques experts à Bercy qui viseraient à supprimer le versement transport, puisque ce groupe d'expert travaille sur la baisse des charges dans les entreprises et c'est vrai que le versement transport pèse sur les charges des entreprises » (Élu, SBAA, homme, 50-59 ans, entretien n°25, mai 2018)

La question du financement des mobilités dans les espaces périurbains et ruraux restent donc fortement liée au Versement Mobilité, tout du moins dans sa dimension servicielle, même si des acteurs économiques locaux et nationaux, y compris gouvernementaux, semblent travailler sur sa suppression dans une optique de baisse des charges aux entreprises (Richer, 2017) plus que d'équité fiscale territoriale. La question de la pertinence du VM est également posée dans la recherche par C. Richer, qui souligne également les limites de cette taxe dans le financement des services de mobilité et propose 3 pistes (Richer, 2017). Tout d'abord, il est proposé de mettre en place un versement mobilité commun aux AOM et à la Région et non plus un VT pour les AOM et un Versement Transport Additionnel (VTA) levé par les syndicats mixtes loi SRU comme Hauts de France Mobilité sur des espaces peu pourvues en emplois, ce qui permettrait de donner plus de moyens à la Région. La deuxième piste évoquée est la suppression des limites entre service de transport urbain et non-urbain, déjà initiée par la loi NOTRe. Enfin, il est proposé un VT régional, géré par un syndicat mixte régional type Hauts-de-France Mobilité associant toutes les AOM et AOMR d'une même région, avec un taux unique sur l'ensemble de la Région (et pas différencié comme actuellement) et reversé aux AO. Ces pistes n'apportent cependant pas de réponse à la problématique de péréquation du VM ou VTA, avec la concentration des recettes fiscales dans les pôles urbains plutôt que dans les espaces périurbains et ruraux, avec un service moindre et plus onéreux par usagers que dans l'urbain et donc d'une difficulté politique accrue pour justifier du prélèvement d'un impôt.

Une autre piste pourrait être d'articuler le financement des services de mobilité à la taxe foncière comme c'est le cas à Montréal (Andlauer, de la Chevrotière, 2019), voire avec les droits de mutation, ce qui participerait à accroître le budget mobilité dans les zones périurbaines et rurales, et de le corrélér à la construction, au changement de propriétaire d'un logement, et plus largement à l'habiter. Cela pourrait apporter un argument pour limiter l'expansion urbaine, même si il n'est pas certain que la taxe foncière soit prise en compte par les ménages dans leur projet d'accès à la propriété périurbaine comme c'est le cas pour le budget lié à l'automobile, ni que les promoteur·e·s immobilier·e·s ne minorent pas non plus cet aspect lors de la vente d'une maison.

Enfin, outre la LOM, les dynamiques lancées dans nos terrains d'études se poursuivent et méritent d'être évaluées notamment au regard de l'actualité sanitaire de l'année 2020. En effet, la pandémie de COVID-19 ayant abouti à des mesures de distanciations physiques et de généralisation des masques dans les transports en commun, a eu un impact sur l'usage des transports en commun qu'il sera nécessaire d'évaluer dans les années à venir une fois la pandémie terminée. Il apparaît évident que dans les zones périurbaines et rurales, cette pandémie ait un effet délétère sur la pratique des transports en commun, mais aussi sur les pratiques plus ou moins informelles de voiture partagée que sont le covoiturage, l'autostop ou les projets émergents d'autopartage périurbains. Les premiers mois de déconfinement semblent marquer une hausse de la pratique du vélo dans les Métropoles notamment Paris, qu'il apparaîtra nécessaire de vérifier dans le temps et à d'autres échelles. En revanche, dans les zones peu denses, à défaut d'aménagements cyclables sécurisants, continus et maillés, mais aussi au vue des distances à parcourir et de l'orographie dans nos terrains d'étude, une augmentation de la pratique du vélo utilitaire apparaît beaucoup plus compromise. Ainsi, sans une politique de mobilité volontariste alliée à une politique sanitaire et de communication cohérente et rassurante, il existe un risque de poursuite du développement de l'autosolisme, avec une augmentation de l'accompagnement de mineur·e·s ou personnes âgé·e·s par leurs proche, voire un risque d'isolement accrue pour les personnes les plus vulnérables, au réseau amical et familial de proximité plus restreint.

Une autre variable restera à établir suite au confinement est la stratégie résidentielle des français·e·s, et l'aspiration des habitant·e·s des villes à souhaiter un logement avec un espace extérieur privatif important, notamment dans les espaces périurbains et ruraux. Là encore il faudra évaluer les différences existantes entre les parcs de logement et les conditions de confinement vécue dans les Métropoles dont Paris, et dans les villes moyennes et petites qui disposent d'une offre de maisons avec jardin en ville plus conséquente. La solvabilité des ménages et leur capacité de télétravail sera également à évaluer pour vérifier si le postCOVID-19 aura un effet catalyseur ou non sur des dynamiques de périurbanisation et donc d'automobilité. Dans tous les cas, une planification de l'urbanisme, des mobilités et des outils fiscaux adaptés apparaîtront nécessaire pour encadrer cette dynamique quel que soit son ampleur.

Conclusion de chapitre :

Les réformes lois MAPTAM et NOTRe ont abouti à une mutation importante mais partielle de la gouvernance des mobilités dans les espaces périurbains et ruraux des villes moyennes étudiés. Si l'offre de transports en commun réguliers ou à la demande a connu une extension spatiale et de catégories d'usager·e·s dans nombre d'AOM, elle reste sur des offres de services à minima rarement capable d'apporter une solution de mobilité pour les actif·ve·s en emploi ou sans emploi non-motorisé·e·s ou mal-motorisé·e·s. La lisibilité des services de transports desservant une AOM n'est devenue plus lisible que pour les intercommunalités les plus volontaristes. Les effets de frontière substituent même si ils ont été spatialement repoussés et les acteur·e·s en charge des services et des infrastructures de mobilité restent multiples au sein des ressorts territoriaux des AOM ou en dehors. Quant aux autres modes altermodaux que sont les modes actifs, le covoiturage, l'autostop ou l'autopartage, ils restent encore peu développés. Enfin, la pertinence du Versement Mobilité comme principal mode de financement des mobilités par les AOM est à questionner au regard de l'étendu des périmètres de ces nouvelles intercommunalités et de la faiblesse de l'assiette fiscale dans les zones peu denses.

Ainsi, il y a bien eu un renouvellement de l'offre de mobilité et une extension dans les espaces périurbains des villes moyennes mais essentiellement dans les AOM et avec une qualité de l'offre restreinte. Si la diversification de cette offre est encore émergente, elles semblent avoir de nombreux freins qu'il sera nécessaire d'évaluer dans les années à venir. Toutefois, bien que certaines AOM affichent une forme d'équité territoriale en étendant des services de transports à la demande ou scolaires, celle-ci est une forme d'équité biaisée par les contraintes économiques dans le financement des services de mobilité et de la péréquation.

Une étude des dynamiques impulsées par les lois MAPTAM et NOTRe et de la nouvelle LOM sera nécessaire pour vérifier si ces territoires périurbains et ruraux voient une amélioration de l'altermobilité et de l'équité territoriale se poursuivre. On peut cependant avoir quelques craintes que l'après COVID-19 viennent compromettre la progression de l'altermodalité dans ces territoires et qu'ils connaissent une amplification de l'autosolisme et de la périurbanisation à court et moyen terme.

Conclusion

Morphologiquement discontinus, démographiquement peu denses et structurés par des pôles multiples, les espaces périurbains ont été produits par l'automobilité, permettant aux ménages d'accéder à un foncier moins onéreux qu'en ville avec des conditions de financement facilitées (Merlin, Choay, 2015 ; Wiel, 1999). La périurbanisation s'est nourrie de la quête de la propriété et d'une maison par les ménages, et de leur représentation d'une ruralité mystifiée (Cailly in : Lévy (Dir.), Lussault (Dir.), 2003 ; Cailly in : Lévy (Dir.), Lussault (Dir.), 2013) avec un accès à une « *nature ordinaire* » (Hellequin et Al., 2013).

Les territoires périurbains se caractérisent en France Métropolitaine par leur importante fragmentation en de nombreuses intercommunalités. Seules les couronnes périurbaines les plus proches des pôles urbains, incluses dans les Communautés d'agglomération, les Communautés urbaines, les Métropoles ou dans certains Syndicats Mixtes ou à Vocation Unique étaient avant 2017 sous la compétence d'une AOTU. Une grande partie de l'espace périurbain était couverte par des Communautés de communes sans compétence obligatoire transports, où l'essentiel des services de transports en commun étaient assurés par le Département et la Région. De manière générale, les espaces périurbains disposaient le plus souvent d'une faible offre altermodale, restreinte à quelques lignes d'autocars départementaux souvent réservées exclusivement aux scolaires, faiblement cadencées, avec une amplitude horaire, hebdomadaire et saisonnière limitée, voire complétées par du TAD, ou dans des cas plus rares par quelques dessertes de TER.

C'est particulièrement le cas des espaces périurbains des villes moyennes qui sont par ailleurs, moins étudiés que ceux des Métropoles. Dans ces espaces périurbains ne pas posséder de voiture, ne pas pouvoir conduire ou être mal-motorisé·e·s constituait un élément de vulnérabilité, qui plus est dans un contexte de concentration accrue des services, des commerces et des emplois dans les grands pôles accessibles en grande partie en voiture (Geffrin, in : Collectif, 1995 ; Guedez, 1995). Bien que minoritaire, la part des personnes non-motorisé·e·s est pourtant loin d'être insignifiante, et celui des personnes mal-motorisé·e·s est pour sa part difficilement évaluable.

L'offre alternative à la voiture dans les territoires périurbains est en général calibrée pour répondre à certains besoins de deux catégories de personnes non-motorisé·e·s que sont les personnes âgé·e·s à travers le TAD, et les jeunes avec les autocars scolaires. Les ménages précaires actifs, en emploi ou en recherche d'emploi, disposaient rarement d'une offre altermodale répondant à leurs besoins essentiels. Il existe donc une forme d'iniquité entre les habitant·e·s du périurbain par rapport à ceulles de la ville ; l'accès aux services, aux commerces et à l'emploi dans ces territoires périphériques étant fortement dépendant de sa motorisation.

Les lois MAPTAM et NOTRe ont apporté des mutations importantes dans le paysage intercommunal français et dans la distribution des compétences entre acteur·e·s institutionnel·le·s qui ont produit une diversification de l'offre modale mesurée et une amélioration limitée de l'équité territoriale dans ces territoires périurbains.

Pour mener cette étude nous avons dans un premier temps défini nos terrains d'études en Région Bretagne et Hauts-de-France en sélectionnant deux couples d'aires urbaines étendues moyennes bornant les limites démographiques des villes moyennes : Saint-Brieuc, Guingamp/Paimpol et Boulogne-sur-Mer, Berck/Étaples/Montreuil, dans un paradigme du périurbain multipolarisé et réticulaire. Puis après avoir effectué un diagnostic statistique, morphologique, réglementaire et de l'offre de mobilité, nous avons effectué des observations participantes sur chacun des espaces périurbains dans la posture d'une usagère des transports collectifs périurbains. Enfin, afin d'évaluer les mutations induites par les réformes loi MAPTAM et NOTRe dans la composition des territoires périurbains et de la gouvernance des mobilités de ces territoires, nous avons effectué 52 entretiens semi-directifs¹⁸² avec 60 acteur·e·s de la mobilité institutionnel·le·s, associatif·ve·s ou privé·e·s.

Il ressort que les territoires étudiés connaissent tous une poursuite de la périurbanisation, essentiellement dans les couronnes périurbaines au sens de l'INSEE, même si celle-ci n'est pas homogène (INSEE, RP 2011-2016). Les espaces multipolarisés sont démographiquement plutôt stables et on note même un déclin démographique des espaces ruraux costarmoricains hors de l'influence des pôles, avec un vieillissement plus marqué de leur population (INSEE, RP 2011-2016).

¹⁸² Note : Dont 50 exploitables. Cf. Partie 1, Chapitre II, Sous-partie C

La motorisation des ménages et leur revenu médian sont aussi inégalement distribués dans ces territoires périurbains et ruraux, avec comme à l'échelle nationale des couronnes périurbaines plus motorisées avec un revenu médian plus important que les grands pôles, mais également des communes multipolarisées et des communes hors influence des pôles bien moins motorisées et avec un revenu médian plus faible (INSEE, RP 2016). Si les ménages les plus éloignés des pôles connaissent une vulnérabilité accrue du fait de leurs plus faibles revenus, de leur plus faible motorisation et de leur vieillissement plus important, les ménages non-motorisés sont essentiellement présents dans les pôles secondaires voire les communes balnéaires à l'échelle d'une intercommunalité (INSEE, RP 2016), ce qui permet d'envisager une altermodalité plus facilement que pour les habitant·e·s des communes les moins denses et les plus éloignées des services et des commerces.

La loi NOTRe en rehaussant le seuil de création d'un EPCI a impulsé une recomposition majeure du paysage intercommunal français, et étendu l'aire d'influence des anciennes Communautés d'agglomération comme Saint-Brieuc Armor Agglomération (SBAA) ou produit de nouvelles Communautés d'agglomération tel que Guingamp Paimpol Agglomération (GP3A) ou la Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois (CA2BM), et par conséquent a accru les territoires couverts par une AOM. Cette recomposition intercommunale effectuée sous la supervision des Préfet·e·s de Département dans le cadre des Commissions Départementales de Coopération Intercommunale a souligné l'importance du rôle du·de la Préfet·e dans cette recomposition, mais surtout les tensions encore très présentes entre élu·e·s des grands pôles urbains et élu·e·s du périurbain et du rural, avec la crainte d'une perte de gouvernance pour ces dernier·e·s, ainsi que d'un développement intercommunal inéquitable entre grands pôles et communes périurbaines et rurales.

Une dichotomie urbain-rural est encore visible dans les représentations de certain·e·s élu·e·s des territoires périurbains étudiés et expliquent aussi le maintien de Communautés de communes lorsque les seuils démographiques le permettaient ou des logiques de concurrence territoriale entre Communautés de communes et Communautés d'agglomération comme c'est le cas de Leff Armor Agglomération (LAC), de la Communauté de Communes de Desvres-Samer (CCDS) ou de la Communauté de communes de la Terre des 2 Caps (CCT2C). Cette défiance vis-à-vis des Communautés d'agglomération n'est pas qu'une question identitaire urbain/rural, elle marque aussi la crainte pour les élu·e·s des communes périurbaines et rurales d'une perte de compétence et d'une dilution des élu·e·s dans des Communautés d'Agglomération hypertrophiées, aboutissant à une contribution inéquitable des territoires périurbains et ruraux au profit des grands pôles.

Les représentations et les craintes des élu·e·s, contre balancées par la volonté du·de la Préfet·e d'aboutir à des grandes intercommunalités à l'intérieur de son département, ont entraîné une recomposition inaboutie avec le maintien d'une fragmentation intercommunale de l'espace périurbain des aires urbaines moyennes de Saint-Brieuc et de Boulogne-sur-Mer, et des petites AOM couvrant entièrement les aires urbaines étendues dans le cas de l'aire urbaine de Berck et de Guingamp/Paimpol, incluant même dans le cas de GP3A des territoires ruraux hors de l'influence guingampaise.

En étendant les territoires couverts par une AOM, mais également en transférant les services de transports routiers non-urbains des Départements vers la Région, la loi NOTRe a également induit des mutations importantes dans la redistribution des services de TSI dans les AOM et en dehors de celle-ci. Les services de la Région, des Départements mais également des AOM furent mobilisés de manière conséquente pour assurer le transfert des lignes de TSI, identifiant ces lignes, négociant les montants transférés et contractualisant avec la Région ou la Communauté d'Agglomération nouvellement compétente.

Le transfert des personnels des Directions des transports des Départements vers celui de la Région, bien que lourd s'est globalement bien déroulé, malgré les écarts culturels entre collectivités, et a permis de conserver l'essentiel des personnels déjà en charge des TSI et des personnes ressources en évitant des pertes de compétence. La situation fut différente pour les AOM. Ainsi, les AOM anciennes et plus importantes disposaient déjà d'une ingénierie suffisante dans les Directions des transports et habituées à gérer un réseau de transports publics conséquent, ce qui facilita l'intégration de nouvelles lignes, même si cela resta un travail conséquent. En revanche, dans les nouvelles AOM de petite taille, l'ingénierie se réduisant à un·e seul·e agent·e jusque-là en charge d'un réseau très restreint voire nouvellement en charge de la compétence mobilité, l'extension très importante des ressorts territoriaux et le transfert de nombreuses lignes, essentiellement scolaires, représenta une charge importante pour l'ingénierie de ces petites collectivités. Cela nécessita l'externalisation à des bureaux d'études voire la formation des agent·e·s sur ces nouvelles missions. Ce manque d'ingénierie des petites AOM limite d'autant plus la diversification de l'offre modale, concentrant leur charge de travail sur les seuls transports en commun et leurs transferts, limitant le temps d'ingénierie mais aussi de moyens financiers à destination des autres modes alternatifs tel que la mise en place d'un réseau pour les modes actifs.

L'extension des ressorts territoriaux des AOM et le transfert des lignes de TSI s'accompagnent de la question des moyens financiers et fiscaux. Ainsi, si les transferts financiers des Départements à la Région étaient strictement définis par la loi NOTRe, ceux-ci sont fixes à la date du transfert. L'augmentation annuelle du coût des services transports est alors compensée par la Région notamment par le transfert d'une partie de la CVAE autrefois dévolue aux Départements, dépendant du dynamisme économique du territoire. Ainsi le financement des TSI restent pour l'instant à fond constant, que cela soit dans la Région Hauts-de-France que dans la Région Bretagne. La territorialisation de la CVAE limite la marge d'ajustement, à fortiori dans les Régions les plus rurales et les moins dynamiques. Dans les AOM, le financement des transferts de lignes de la Région vers les AOM est négocié de manière contractuelle. Néanmoins, la loi NOTRe a offert la possibilité à la Région de déduire le versement transport que pourrait prélever l'AOM des montants transférés, dissuadant d'autant plus les AOM d'accroître ou de lever cette taxe sur son territoire, et restreignant d'autant plus la possibilité de développer un réseau.

La pertinence du versement transport dans le financement des services de mobilité se pose d'autant plus que son assiette fiscale est constituée essentiellement dans les grands pôles où se concentrent les employeur·e·s assujetti·e·s. Cela pose question, dans le contexte d'une extension des ressorts territoriaux des AOM qui couvrent des communes peu denses sans employeur·e·s imposables au versement transport, où la mise en place d'un transport collectif sera plus difficile à massifier. Cette problématique du financement va là encore contraindre le développement de services de mobilité, plus encore dans les petites AOM comme la CA2BM qui ne levait pas de versement transport au moment de l'étude ou de GP3A dont le versement transport s'applique à un taux très faible sur un territoire fortement rural.

Les réformes territoriales étudiées ont apporté une simplification partielle dans la redistribution des compétences liées aux mobilités, en se concentrant sur le transfert de la compétence Transports en commun routiers non-urbains. Néanmoins, la fragmentation de la compétence voirie, pourtant centrale dans le développement des modes actifs, n'est pas abordée par ces réformes. Malgré l'extension des ressorts territoriaux des AOM et le transfert de la compétence TSI des Départements vers la Région (à l'exception du transport scolaire des élèves en situation de handicap sans alternative), le réseau de transports en commun périurbain reste fragmenté au sein du ressort territorial des AOM, entre ces dernières et la Région.

C'est particulièrement le cas des lignes dites interurbaines, reliant les pôles urbains et ruraux entre plusieurs intercommunalités qui sont presque toujours de la compétence de la Région, dans la mesure où elles ne sont pas entièrement inclus dans le ressort territorial d'une AOM. Les transports scolaires sont pour leur part plus massivement transférés aux AOM du fait de leur plus large inclusion dans leur ressort territorial. Par ailleurs, le maintien d'une fragmentation territoriale des aires urbaines des villes moyennes les plus importantes que sont Saint-Brieuc et Boulogne-sur-Mer, accentue cette segmentation entre des AOM disposant à la fois de leur propre réseau et de celui de la Région d'un côté, et de l'autre des Communautés de communes ne disposant à quelques exceptions près que du seul réseau TSI de la Région.

Les transferts de la compétence des lignes de TSI, opérés en 2017 pour la Région et en 2018-2019 pour les AOM, s'accompagnent d'une contrainte juridique liée aux contrats de DSP et de marchés publics arrivant à échéance entre 2021 et 2024, qui limitent durant cette période la réorganisation et l'harmonisation des réseaux au sein d'un nouveau territoire. Dans les AOM, on note toutefois des adaptations contractuelles ou du règlement de ses nouvelles lignes, avec la délégation de la gestion des TSI à la Région pour la CA2BM jusqu'à échéance des contrats, l'intégration à échéance des contrats des lignes TSI avec son nouvel opérateur pour GP3A, mais aussi l'ouverture des transports scolaires à l'ensemble des usagers pour SBAA et GP3A.

Ces transferts de la compétence transports routiers non-urbains ont donc abouti à une évolution restreinte de l'offre dans le périurbain des villes moyennes étudiées, du fait de la contrainte d'un budget constant ou restreint et d'échéances contractuelles avec les opérateurs de transport. Si l'offre de lignes d'autocars périurbains et ruraux est demeurée quasi-inchangée hormis le changement d'Autorité Organisatrice, celui-ci a pu faire parfois l'objet d'une meilleure lisibilité, en intégrant à sa carte de réseau et à sa tarification, les lignes de la Région desservant son territoire (c'est-à-dire à SBAA dans notre échantillon). Les évolutions de l'offre furent surtout marquées par l'extension et l'harmonisation de l'offre de TAD dans les intercommunalités costarmoricaines étudiées, que cela soit SBAA, GP3A mais également LAC, alors que l'offre TAD resta inexistante dans la CA2BM et connue très récemment une timide extension par expérimentation au sud de la CAB. De manière globale et si nous voulons monter en généralité, il subsiste une forte asymétrie de l'offre entre les AOM les plus anciennes et importantes et les nouvelles AOM moins peuplées, et à fortiori dans les Communautés de communes. Ainsi, malgré une extension des communes couvertes par une AOM, même moins pourvues pour les petites AOM, nombres de communes périurbaines et rurales restent incluses dans une Communauté de communes sans politique intercommunale de mobilité ou restreinte à du TAD social.

L'extension du TAD relève pour les acteur·e·s du territoire d'une démarche d'équité territoriale, apportant un service de transports aux habitant·e·s des nouvelles communes de l'intercommunalité dans des territoires où n'existaient jusque-là parfois que du transport scolaire dans le meilleur des cas. Elle relève toutefois d'une forme dégradée d'équité territoriale car n'apportant qu'une alternative minimale à ses nouveaux·elles usager·e·s en raison de la contrainte budgétaire. Elle ne répond à l'essentiel des besoins des personnes non-motorisé·e·s actif·ve·s que dans le cas de SBAA, grâce à une amplitude horaire et hebdomadaire suffisante pour un emploi en horaires non-décalées dans l'agglomération briochine. Les autres offres de TAD de GP3A, LAC ou de la CAB ne répondent de par leur amplitude horaire et hebdomadaire ou leurs conditions d'accès restreintes qu'à des besoins ponctuels des deux figures de non-motorisé·e·s principalement énoncées, à savoir les personnes âgé·e·s et les jeunes, dans une approche tenant plus de l'équité sociale. Les fusions des intercommunalités ont toutefois été l'opportunité de simplifier et de rendre plus lisible l'offre de transports à la demande sur une même aire urbaine.

Concernant les autres modes alternatifs à l'automobile et à l'autosolisme que constituent les modes actifs et les usages partagés de la voiture (auto-stop, covoiturage, autopartage), en dépit des ambitions affichées lors des débats parlementaires, les lois MAPTAM et NOTRe ont faiblement contribué à leur développement ou de manière indirecte avec l'extension des ressorts territoriaux et la prise de compétence mobilités obligatoire des nouvelles AOM. Ainsi, si le développement des modes actifs et notamment du vélo dans le périurbain reste encore fortement lié à celui du cyclotourisme ou au vélo loisir en termes d'infrastructures, certaines AOM sont plus proactives comme SBAA. Cette dernière envisage un développement accru dans son espace périurbain du stationnement et de services de location longue durée de VAE ; axe prévu dans son prochain PDU. GP3A développe elle aussi avec son nouvel opérateur une offre de VAE en location longue sur l'ensemble de son territoire mais sans pour autant planifier un vrai projet de réseau cyclable. Ainsi, le développement du vélo, et notamment des infrastructures cyclables restent encore fortement concentré dans les grands pôles urbains ou dans les zones touristiques.

Pour ce qui est de l'usage partagé de l'automobile, on assiste à la mise en place de plateformes de covoiturage régionales ou interrégionales qui sont encore fortement en concurrence avec le leader Blablacar. Le développement des infrastructures de covoiturage se poursuit dans le cadre des Schémas (inter)départementaux de covoiturage, répondant à des mobilités interagglomérations de moyennes et longues distances plutôt qu'à du covoiturage courtes distances au sein d'une même aire urbaine. Tout comme l'autostop informel, il est probable que des pratiques de covoiturage informels courtes distances existent au sein du périurbain sans qu'il ne soit vraiment possible de l'évaluer à défaut d'enquête ménage déplacements sur l'ensemble des communes étudiées. On note toutefois le développement de projet d'autopartage dans certains territoires tels que GP3A voire la CCDS, ou d'autostop dit « sécurisé » avec le conventionnement de la CA2BM et des Communautés de communes de l'arrondissement de Montreuil avec Rézo Pouce. S'il n'est pas encore possible d'évaluer l'efficacité de ces nouvelles formes d'alternativité dans ces territoires peu denses, elles ne peuvent être considérées comme un réel service de transport public de par l'aléa que constitue l'absence de régularité horaires.

Enfin pour ce qui est de la planification, si à l'échelle régionale, des SRADDET restent de facto peu coercitifs au motif essentiel qu'ils doivent garantir la compatibilité aux échelons inférieurs, on note encore une forte asymétrie entre les anciennes AOM importantes, la CAB et SBAA, et les autres territoires. Ces deux AOM disposent en effet d'un PDU, en cours de renouvellement sur son nouveau périmètre dans le cas de SBAA, avec des axes imposés par la réglementation pouvant laisser entendre une certaine ambition en matière d'alternativité, là où les autres AOM et les Communautés de communes n'ont aucun document de planification de la mobilité.

La mise en place des politiques alternitatives définies dans les PDU est différenciée spatialement avec une politique de mobilité encore très urbaine, et un développement de l'offre de transports en commun et d'un réseau cyclable plus important dans le grand pôle. Toutefois, dans le cas de Saint-Brieuc, l'extension de son ressort territorial s'est accompagné d'une extension de son offre de transports à la demande, en articulation avec le réseau existant sous son autorité ou celui de la Région, et en parallèle du lancement du renouvellement du PDU.

Le développement du covoiturage, plus centré sur les territoires périurbains, s'articule pour sa part sur les Schémas (inter)départementaux de covoiturage planifiant l'aménagement d'aires de covoiturage répondant à des besoins déjà existants de mobilités inter-aires urbaines plutôt qu'à des mobilités intra-aires urbaines. Là encore, SBAA dans son projet de PDU envisage la création de pôles d'échanges multimodaux dans les pôles secondaires du périurbain, mêlant transports en commun régulier et à la demande, modes actifs, relais de commerces et points de rendez-vous pour covoiturer, ce qui est une réponse intéressante pour le développement d'un covoiturage courtes distances.

La fragmentation de l'aire urbaine étendue des villes moyennes les plus importantes, avec l'essentiel de l'espace périurbain boulonnais dans la CCDS ou l'espace périurbain de Saint-Brieuc encore fractionné entre LAC, SBAA et Lamballe Terre et Mer, rend plus difficile une planification des mobilités périurbaines par une AOM, une partie des flux à destination des grands pôles étant exogène à celle-ci. Tant pour l'organisation des transports en commun par l'AOM que pour la continuité d'aménagements cyclables dans l'arrière-pays, les effets de frontière subsistent dans les aires urbaines étendues des villes moyennes les plus importantes, la Région étant la seule à assurer un service de transports en commun entre ces territoires, sans pouvoir desservir aussi finement que l'AOM.

Les alternatives à l'automobile restent donc complexes à mettre en place dans cette configuration territoriale, et si les mesures de développement d'une offre altermodale par les AOM sont bien présentes en ville et dans une moindre mesure dans l'espace périurbain, les politiques encadrant l'usage de la voiture individuelle restent à poursuivre. C'est notamment le cas dans la CAB où les mesures de coercition de l'usage de l'automobile dans son grand pôle sont limités par l'arbitrage en faveur de la santé économique, touristique et commerciale du centre-ville. Par ailleurs, l'articulation entre la planification de l'urbanisme et des mobilités est encore émergente dans les villes moyennes les plus importantes et restent totalement à définir dans l'essentiel des territoires périurbains.

On note une position des acteur·e·s institutionnel·le·s régionaux et intercommunaux, selon laquelle le transport collectif public régulier et à la demande n'est pas toujours adapté aux communes peu denses, ceux-ci estimant que dans ces territoires la voiture représente la principale solution de mobilité, y compris économiquement et écologiquement. Ils renvoient aux solidarités familiales, sociales et intergénérationnelles pour compenser le manque de mobilité de certain·e·s habitant·e·s du périurbain, en particulier les personnes âgé·e·s et les jeunes. Ces acteurs renvoient également les ménages vers la responsabilité de leur choix de localisation résidentielle sans prendre en compte le fait qu'il s'agit souvent de choix résidentiels contraints par la capacité financière des ménages, où les aléas de la vie professionnelle et familiale peuvent compromettre ce mode d'habiter, dans un paradigme d'un périurbain presque exclusivement accessible en voiture. Dans un contexte budgétaire contraint, accompagné d'un discours dénonçant une attitude consommatrice des néo-périurbain·e·s les appelant à se responsabiliser, la question des ménages précarisés actifs non-motorisés ou mal-motorisés est souvent renvoyé à leur autonomisation par le permis de conduire et par la voiture, dans le cadre de la compétence aide sociale et insertion professionnelle.

En conséquence, les lois MAPTAM et NOTRe ont initié des changements lourds dans l'organisation des acteur·e·s institutionnel·le·s du transport public et la recomposition des territoires intercommunaux. Si elles ont initié une extension et une harmonisation de l'offre de transports, essentiellement à la demande, ainsi que d'autres formes d'alternabilités, la mise en œuvre lente des réformes au sein des collectivités territoriales concernées empêche d'évaluer tous les apports ou limites quant aux impacts sur la diversification de l'offre modale dans les territoires étudiés, ne répondant alors que faiblement aux enjeux d'équité territoriale. Ceci met en lumière les limites de ces lois en terme de contraintes juridiques permettant de répondre efficacement et concrètement aux enjeux de la justice sociale et de l'équité territoriale. Les différences observées entre territoires ne tiennent pas qu'à la recomposition des territoires mais également du volontarisme des élu·e·s, des contraintes financières, des moyens alloués à la mobilité et des arbitrages effectués par les acteur·e·s dans la mise en place des différentes politiques.

La Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) voté le 24 décembre 2019 a pour ambition de réduire les iniquités territoriales encore bien présentes dans les territoires périurbains et ruraux, tout particulièrement dans les Communautés de communes. Néanmoins, les souplesses de la LOM dans la répartition du statut d'AOM entre Communautés de communes et la Région nous interrogent sur une possible simplification des acteur·e·s de la mobilité dans le paysage intercommunal français. Si certaines mesures observées dans nos territoires d'études sont confortées par la LOM telles que l'ouverture du transport scolaire à l'ensemble des usager·e·s, la question centrale du financement des mobilités n'est-elle toujours pas résolue par cette loi. Il apparaît en effet, que le versement transport, devenu versement mobilité, n'a pas évolué dans la définition de son assiette fiscale, et pose la question de poursuivre le financement des mobilités avec un outil fiscal conçu pour financer du transport urbain, dans un paradigme d'une mobilité étendue aux zones peu denses. Elle pose également la question de l'articulation de la fiscalité liée à la construction de logement ou à la résidence dans des espaces périurbains et du financement de l'offre de mobilité à destination de ces communes. Tout comme l'articulation de l'urbanisme avec l'offre de mobilité, la question de la fiscalité constitue un élément important pour apporter plus d'équité territoriale en finançant une offre altermodale adaptée, tout en rationalisant les effets centrifuges de la périurbanisation.

Il sera nécessaire d'observer dans les années à venir comment les Régions et les Intercommunalités se saisissent de la LOM et poursuivent les dynamiques amorcées par les lois MAPTAM et NOTRe, et si elles permettront une amélioration de l'équité territoriale. Des réformes sur le financement des mobilités et d'une plus stricte articulation entre urbanisme et mobilité seront à mener pour apporter de nouvelles dynamiques dans ces espaces peu denses.

Par ailleurs, la crise sanitaire actuelle et la question de l'après COVID-19 vont également mettre en exergue de nouvelles questions, tensions ou opportunités pour ce qui concerne à la fois l'organisation des territoires et les formes de la mobilité. D'abord en termes de périurbanisation, l'expérience du confinement a sans doute exercé une influence sur un éventuel désir de nature de certain·e·s urbain·e·s et donc d'un projet d'habiter dans le périurbain. La crainte d'une exposition à la maladie liée à la proximité engendre également une possible méfiance des usager·e·s de l'automobile partagée ou des transports en commun pour des raisons sanitaires, même si dans le même temps une probable augmentation des pratiques de télétravail pourrait réduire la contribution de l'automobile dans les mobilités hebdomadaires.

Enfin, la mobilité n'est qu'une composante de l'équité territoriale qui recouvre divers champs de la vie des habitant·e·s des territoires périurbains. Elle est l'interface entre l'habiter, le travailler, les aménités culturelles, commerciales ou les services publics. Ainsi, loin d'une approche sectorielle des compétences, c'est bien dans une approche intégrée que les politiques d'équité territoriale doivent être considérées, articulant politiques de mobilité, d'habitat, de l'emploi, d'aide sociale, de santé ou de loisir, afin d'être la plus efficiente et apporter plus de justice spatiale.

Bibliographie :

- ACF, TRANSDEV, 2020, « Loi d'Orientation des Mobilités. Transfert et modalités d'exercice de la compétence mobilité dans les communautés de communes. 18 Questions / Réponses juridiques pour tout comprendre », *Transports et Mobilités, janvier 2020*, 18p. (Consulté le 03/02/2020). URL : <https://www.adcf.org/files/DOCS/Loi-orientation-mobilites-questions-reponses-AdCF-Transdev-janvier-2020.pdf>
- AGIR, 2020, *Site internet*, (Consulté le 26/08/2020). URL : <https://www.agir-transport.org>
- ALESSANDRIN A., 2017, « Au-delà du troisième sexe : expériences de genre, classifications et débordements », *Socio [En ligne]*, 9 | 2017, (consulté le 02/10/2018). URL : <http://journals.openedition.org/socio/3049>
- ANATEEP, 2019, *Communiqué de Presse du 23 mai 2019. Transport debout des enfants : Une agglomération condamnée*, ANATEEP, Paris, 1p. (Consulté le 24/10/2019) URL : <https://www.anateep.fr/images/stories/articles/actu/2019/ANATEEP-COMMUNIQUE-PRESSE-2019-05-23.pdf>
- ANDLAUER D., DE LA CHEVROTIÈRE C., 2019, « Défis et enjeux liés à l'arrivée du Réseau express métropolitain », *2ème Rencontres Francophones Transport Mobilité (11-13 juin 2019)*, École Polytechnique de Montréal, Montréal.
- ARBOGAST M., 2017, « La rédaction non-sexiste et inclusive dans la recherche : enjeux et modalités pratiques. », *Documents de Travail N°231 (Juin 2017)*, INED, 39p. (Consulté le 02/10/2018) URL : <https://www.ined.fr/fr/publications/document-travail/redaction-non-sexiste-inclusive-recherche/>
- ASSEMBLEE NATIONALE, SENAT, 2019, *Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités (1)*, JORF n°0299 du 26 décembre 2019 texte n° 1, Texte n° 1. (Consulté le 07/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000039666574
- ASSEMBLEE NATIONALE, SENAT, 2015, *Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (1)*, JORF n°0182 du 8 août 2015, p. 13705, Texte n° 1. (Consulté le 04/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000030985460

- ASSEMBLEE NATIONALE, SENAT, 2014, *Loi n°2014-58 du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles (1)*, JORF n°0023 du 28 janvier 2014, P. 1562, Texte n° 3. (Consulté le 04/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000028526298
- ASSEMBLEE NATIONALE, SENAT, 2010, *LOI n° 2010-1563 du 16 décembre 2010 de Réforme des Collectivités territoriales – Article 35*, Assemblée Nationale, Sénat. (Consulté le 16/03/2020). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000023239624&categorieLien=id>
- ASSEMBLEE NATIONALE, SENAT, 2005, *Loi n° 2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées (1) - Art. 45*, Assemblée Nationale, Sénat (Consulté le 30/04/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000809647
- ASSEMBLEE NATIONALE, SENAT, 1982, *LOI n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'Orientation des Transports Intérieurs*, Assemblée Nationale, Sénat. (Consulté le 08/06/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000000319738&pageCourante=0404
- BADIE B., 1995, *La fin des territoires*, Fayard, Paris, 280p.
- BAT, 2020, *Site internet du réseau TUB. Roulibre*. (Consulté le 22/04/2020). URL : <https://tub.bzh/mobilite/roulibre>
- BAT, SBAA, 2020, *Site internet de SBAA. Lignes*, (Consulté le 16/04/2020). URL : <https://tub.bzh/reseau/lignes>
- BAUBY P. , 1994, « Répondre aux attentes sociétales », *Réalités industrielles, Annales des Mines*, octobre 1994, pp.62-64
- BAUELLE G., DARRIS G., OLLIVRO J., PIHAN J., 2004, « Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages », *Cybergeog : Revue européenne de géographie [En ligne], N° 287, GT23*, 17p. (Consulté le 04/05/2020). URL : <https://journals.openedition.org/cybergeog/pdf/3430>
- BEAUVAIS J.-M., 1999, *Recherche sur le comportement des familles non-motorisées. Rapport pour la DRAST*, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Paris, 53p.

- BERGÉ M., 2018, « Table ronde », *Séminaire 1 de l'atelier du REHAL « Trajectoires des espaces périurbains. Appréhender le fait périurbain des métropoles aux petites villes »*, (14 juin 2018), Nanterre
- BESCHERELLE H., BESCHERELLE L.-N., 1864, *Grammaire nationale*, Paris, Garnier frères, 878p.
- BILLARD G., BRENNETOT A., 2009, « Le périurbain a-t-il mauvaise presse ? Analyse géoéthique du discours médiatique à propos de l'espace périurbain en France », *Articulo* [En ligne], 5 | 2009, 25p. (Consulté le 06/05/2020). URL : <http://journals.openedition.org/articulo/1372>
- BOULAY F., 2017, « Focus. Voirie. Définition et exercice de la voirie à l'échelle intercommunale : la règle de la diversité », *Intercommunalités n°216, janvier 2017*, p.5
- BRENNETOT A., 2013, « Le périurbain, formes et origines d'un anathème géographique », *Journée d'études « Modes d'habiter dans le périurbain »* (7 février 2013), Dunkerque.
- BRET B., 2008, « L'équité territoriale », *Hypergéogéographie* [En ligne]. (Consulté le 11/05/2020). URL : https://www.hypergeo.eu/IMG/_article_PDF/article_416.pdf
- BRUNET R., 1997, *Territoires de France et d'Europe : raisons de géographe*, Mappemonde, Belin, Paris, 319p.
- BRUNET R., FERRAS R., THERY H., 1993, *Les mots de la géographie : dictionnaire critique*, 3, Edition revue et augmentée, Collection Dynamiques du territoire, Reclus, Documentation Française, Montpellier, Paris, 518p.
- CA2BM, 2020a, *Site internet de la CA2BM. Les opérateurs de transports*. (Consulté le 30/04/2020) URL : <https://www.ca2bm.fr/service-au-public/logement-transport/se-deplacer/les-operateurs-du-transport>
- CA2BM, 2020b, *Site internet de la CA2BM. Rézo Pouce*. (Consulté le 26/08/2020) URL : <https://www.ca2bm.fr/service-au-public/logement-transport/se-deplacer/rezo-pouce>
- CA2BM, 2019, *Délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois du 12 juillet 2019 - 2019-189 - Mobilité transport - Transport scolaire – Attribution du marché relatif aux transports scolaires sur les communes de Cucq, Montreuil-sur-Mer, Berck-sur-Mer et le Touquet*. CA2BM 2019-32, CA2BM, Écuire, 2p.

- CA2BM, 2018a, *Délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois du 11 octobre 2018 - 2018-245 - Mobilité transport - Transport scolaire - Accompagnement des enfants - Convention de mise à disposition partielle de personnel – Berck sur Mer*, CA2BM, Écuire, 2p.
- CA2BM, 2018b, *Délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois du 11 octobre 2018 - 2018-246 - Mobilité transport - Transport scolaire - Accompagnement des enfants - Convention de mise à disposition partielle de personnel - Le Touquet*, CA2BM, Écuire, 2p.
- CA2BM, 2018c, *Délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois du 22 mars 2018 - 2018-39 - Mobilité - Transport - Proposition d'Adhésion à Rézo pouce*, CA2BM, Écuire, 3p
- CA2BM, 2018d, *Délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois du 24 mai 2018 - 2018-109 - Mobilité - Transport – Élaboration du Plan Global de Déplacement de la Communauté d'Agglomération des Deux Baies en Montreuillois – Prescription de l'élaboration, définition des objectifs poursuivis, des modalités de concertation et plan de financement*, CA2BM, Écuire, 4p
- CA2BM, 2018e, *Délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois du 24 mai 2018 - 2018-110 - Mobilité - Transport – Schéma de transport routier – Mission d'assistance à maîtrise d'ouvrage – Consultation et sollicitation de financements*, CA2BM, Écuire, 3p
- CA2BM, 2017, *Délibération du Conseil Communautaire de la Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois du 19 juillet 2017 - 2017-202 - Mobilité transport - Transport scolaire - Territoire de Berck sur Mer - Fixation du règlement de transport et des tarifs pour l'année scolaire 2017-2018*, CA2BM, Écuire, 9p.
- CA2BM, REGION HAUTS-DE-FRANCE, 2018, *Protocole d'accord relatif à l'exercice de la compétence transport scolaire découlant de la fusion de la Communauté de Communes Mer et Terres d'Opale, de la Communauté de Communes Opale Sud-est de la Communauté de Communes du Montreuillois et conduisant au nouveau ressort territorial qu'est la Communauté d'Agglomération des 2 Baies en Montreuillois. n°18000646 - mars 2018*, CA2BM, Région Hauts-de-France, Lille, 8p.
- CAB, 2020, *Site internet de la CAB. Historique*, (Consulté le 26/03/2020) URL : <http://www.agglo-boulonnais.fr/cab/fonctionnement/historique/>

- CAB, 2019, « Dossier : Mobilité pour tous : La CAB s'engage ! », *Agglomerama. Le magazine de l'agglomération du boulonnais n°43, novembre 2019*, 20p. (Consulté le 13/02/2020). URL : <https://fr.calameo.com/read/0000067524130a335f5f5>
- CAB, 2017, *Plan Local d'Urbanisme Intercommunal, Volet Déplacements, Programme d'Orientations et d'Actions*. Approuvé le 06/07/2017, CAB , Boulogne-sur-Mer, 98p.
- CAB, RATP DEV, 2019, *Plan du réseau*, CAB, RATP DEV, 1P. (Consulté le 24/04/2020) URL : https://www.marineo.fr/sites/default/files/plan_semaine_1100x830_1.pdf
- CAB, RATP DEV, 2016a, *Guide du voyageur*, CAB, RATP DEV, 118 p.
- CAB, RATP DEV, 2016b, *Plan du réseau*, CAB, RATP DEV, 2 p.
- CAILLY L., 2008, « Existe-t-il un mode d'habiter spécifiquement périurbain ? », *EspacesTemps.net [EN Ligne]*, 23p. (Consulté le 04/05/2020). URL : <https://www.espacestems.net/articles/mode-habiter-periurbain/?output=pdf>
- CAT, GP3A, 2019, *Site internet de Transdev CAT. AxéoBus*. (Consulté le 25/04/2020). URL : <https://cotesdarmor.transdev-bretagne.com/axeobus-informations>
- CEREMA NORD-PICARDIE, 2017, *Tableau de la mobilité EDVM*, CEREMA NORD-PICARDIE, Lille
- *Code de l'Éducation (C. Édu.)*, 2016, Article R 213-16 modifié par la loi n°2016-1550 du 17 novembre 2016 – Art. 4. (Consulté le 04/05/2020). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000006525907&cidTexte=LEGITEXT000006071191&dateTexte=20040717>
- *Code de l'environnement (C. Env.)*, 2019a, Article 228-2 modifié par la Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 – art 61. (Consulté le 26/08/2020) URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006074220&idArticle=LEGIARTI000006833430>
- *Code de l'environnement (C. Env.)*, 2019b, Article 228-3 modifié par la Loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 – art 62(V). (Consulté le 26/08/2020) URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=F3D8C2223AC6A02CA8FA5BE91CA5B556.tplgfr28s_2?idArticle=LEGIARTI000039784693&cidTexte=LEGITEXT000006074220&dateTexte=20200826

- *Code de l'Environnement (C. Env.)*, 2016, Article R221-2 modifié par la loi 2016-848 du 28 juin 2016 – Art. 1. (Consulté le 24/05/2020). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000032792803&cidTexte=LEGITEXT000006074220&dateTexte=20160630>
- *Code de la Voirie Routière (CVR)*, 2019, Article L118-5-1 modifié par la loi n°2019-1428 du 24 décembre 2019 – Art. 52. (Consulté le 26/08/2020) URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?idArticle=LEGIARTI000039678026&cidTexte=LEGITEXT000006070667&dateTexte=20200524>
- *Code des Transports (C. Transp.)*, 2019a, Article L3111-5 Modifié par la loi N°2019-1428 du 24 décembre 2019 – Art 8 (V) (Consulté le 26/08/2020) URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=EC4C4C1FF54A9643A50018B18B0D460E.tplgfr42s_1?idArticle=LEGIARTI000039787228&cidTexte=LEGITEXT000023086525&categorieLien=id&dateTexte=
- *Code des Transports (C. Transp.)*, 2019b, Article L3111-7 Modifié par la loi N°2019-1428 du 24 décembre 2019 – Art 8 (V) (Consulté le 26/08/2020) URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525&idArticle=LEGIARTI000031111674>
- *Code des Transports (C. Transp.)*, 2019c, Article 1271-1 modifié par la Loi 2019-1428 du 24 décembre 2019 – Art 53 (V) (Consulté le 26/08/2020) URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525&idArticle=LEGIARTI000039678220&dateTexte=&categorieLien=cid>
- *Code des Transports (C. Transp.)*, 2019d, Article 1231-17 modifié par la Loi 2019-1428 du 24 décembre 2019 – Art 41 (V) (Consulté le 26/08/2020) URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000023086525&idArticle=LEGIARTI000039675232&dateTexte=&categorieLien=id>
- *Code des Transports (C. Transp.)*, 2015a, Article L1231-1 modifié par la loi 2015-991 du 7 août 2015 – Art. 18 (V). (Consulté le 11/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=3423B995B57243D75A147AB6005F0F93.tplgfr32s_3?idArticle=LEGIARTI000031104525&cidTexte=LEGITEXT000023086525&categorieLien=id&dateTexte=20191226

- *Code des Transports (C. Transp.)*, 2015b, *Article L 1214-3 modifié par la loi 2015-991 du 7 août 2015 – art. 18 (V)*. (Consulté le 24/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=237AC3B69CAF058BD70893F02112FDBA.tplgfr42s_2?idArticle=LEGIARTI000031104563&cidTexte=LEGITEXT00023086525&categorieLien=id&dateTexte=20191226
- *Code des Transports (C. Transp.)*, 2015c, *Article L 1231-14 modifié par la loi 2015-992 du 17 août 2015 – art. 52 (V)*. (Consulté le 24/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=237AC3B69CAF058BD70893F02112FDBA.tplgfr42s_2?idArticle=LEGIARTI000031050987&cidTexte=LEGITEXT00023086525&categorieLien=id&dateTexte=20191226
- *Code des Transports (C. Transp.)*, 2015d, *Article L 1231-15 modifié par la loi 2015-992 du 17 août 2015 – art. 52 (V)*. (Consulté le 24/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=237AC3B69CAF058BD70893F02112FDBA.tplgfr42s_2?idArticle=LEGIARTI000031065884&cidTexte=LEGITEXT00023086525&dateTexte=20191226
- *Code des Transports (C. Transp.)*, 2015e, *Article L 1231-16 modifié par la loi 2015-992 du 17 août 2015 – art. 52 (V)*. (Consulté le 24/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=237AC3B69CAF058BD70893F02112FDBA.tplgfr42s_2?idArticle=LEGIARTI000028530319&cidTexte=LEGITEXT00023086525&dateTexte=20191226
- *Code des Transports (C. Transp.)*, 2015f, *Article L 3111-1 modifié par la loi 2015-991 du 7 août 2015 – art. 15 (V)*. (Consulté le 24/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=3C9EAADA9B110FF6B6291EF7ADC43C50.tplgfr38s_3?idArticle=LEGIARTI000031104506&cidTexte=LEGITEXT00023086525&categorieLien=id&dateTexte=

- *Code des Transports (C. Transp.)*, 2015g, Article L 3111-5 modifié par la loi 2015-991 du 7 août 2015 – art. 18 (V). (Consulté le 24/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=4F11C716BA17980C3ABED7778EE883E0.tplgfr42s_1?idArticle=LEGIARTI000031104724&cidTexte=LEGITEXT00023086525&dateTexte=20150809
- *Code des Transports (C. Transp.)*, 2015h, Article L 3111-7 modifié par la loi 2015-991 du 7 août 2015 – art. 15 (V) et art. 18 (V). (Consulté le 24/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=1E40B0DA81CCB585ABD82140CCFFC400.tplgfr24s_2?idArticle=LEGIARTI000031104439&cidTexte=LEGITEXT00023086525&dateTexte=20191226
- *Code des Transports (C. Transp.)*, 2015i, Article L 3111-8 modifié par la loi 2015-991 du 7 août 2015 – art. 15 (V). (Consulté le 24/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=1E40B0DA81CCB585ABD82140CCFFC400.tplgfr24s_2?idArticle=LEGIARTI000031104436&cidTexte=LEGITEXT00023086525&dateTexte=20191226
- *Code des Transports (C. Transp.)*, 2014, Article L1231-1 modifié par la loi 2014-58 du 27 janvier 2014 – Art. 52. (Consulté le 11/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=3423B995B57243D75A147AB6005F0F93.tplgfr32s_3?idArticle=LEGIARTI000028534290&cidTexte=LEGITEXT00023086525&categorieLien=id&dateTexte=20141231
- *Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)*, 2019a, Article L2333-67 Modifié par la LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 – Art 13. (Consulté le 26/08/2020) URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=F3D8C2223AC6A02CA8FA5BE91CA5B556.tplgfr28s_2?idArticle=LEGIARTI000039802359&cidTexte=LEGITEXT000006070633&dateTexte=20200826
- *Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)*, 2019b, Article L2333-66 Modifié par la LOI n°2019-1428 du 24 décembre 2019 – Art 13. (Consulté le 26/08/2020) URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do?cidTexte=LEGITEXT000006070633&idArticle=LEGIARTI000006390691>

- *Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)*, 2018a, Article 5217-2 Modifié par LOI n°2017-86 du 27 janvier 2017 - art. 81 (V) et modifié par LOI n°2018-957 du 7 novembre 2018 - art. 1 (Consulté le 26/08/2020) URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=F3D8C2223AC6A02CA8FA5BE91CA5B556.tplgfr28s_2?idArticle=LEGIARTI000037594757&cidTexte=LEGITEXT000006070633&categorieLien=id&dateTexte=20190807
- *Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)*, 2018b, Article 5214-16 Modifié par LOI n°2014-58 du 27 janvier 2014 - art. 56 (V), modifié par LOI n°2014-58 du 27 janvier 2014 - art. 71, modifié par LOI n°2014-173 du 21 février 2014 - art. 11, modifié par LOI n°2014-366 du 24 mars 2014 - art. 136 (V), modifié par LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 - art. 64, modifié par LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 - art. 81, modifié par LOI n°2017-86 du 27 janvier 2017 - art. 148, modifié par LOI n°2018-702 du 3 août 2018 - art. 3 (Consulté le 26/08/2020) URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=F3D8C2223AC6A02CA8FA5BE91CA5B556.tplgfr28s_2?idArticle=LEGIARTI000031115549&cidTexte=LEGITEXT000006070633&categorieLien=id&dateTexte=20181108
- *Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)*, 2017a, Article L5217-1 modifié par la loi 2017-257 du 28 février 2017 – Art. 70. (Consulté le 18/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=41BDE9484C267A77BC790755999B0D7B.tplgfr24s_3?idArticle=LEGIARTI000034116512&cidTexte=LEGITEXT000006070633&categorieLien=id&dateTexte=
- *Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)*, 2017b, Article 5215-20 Modifié par LOI n°2014-58 du 27 janvier 2014 - art. 71, modifié par LOI n°2014-58 du 27 janvier 2014 - art. 56 (V), modifié par LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 - art. 18 (V), modifié par LOI n°2017-86 du 27 janvier 2017 - art. 148 (Consulté le 26/08/2020) URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=F3D8C2223AC6A02CA8FA5BE91CA5B556.tplgfr28s_2?idArticle=LEGIARTI000028546011&cidTexte=LEGITEXT000006070633&categorieLien=id&dateTexte=20181108

- *Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)*, 2017c, Article 5216-5 Modifié par LOI n° 2014-58 du 27 janvier 2014 - art. 56 (V), modifié par LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 - art. 18 (V), modifié par LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 - art. 66 (V), modifié par LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 - art. 79, modifié par LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 - art. 81, modifié par LOI n°2017-86 du 27 janvier 2017 - art. 148 (Consulté le 26/08/2020) URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=F3D8C2223AC6A02CA8FA5BE91CA5B556.tplgfr28s_2?idArticle=LEGIARTI000030281190&cidTexte=LEGITEXT000006070633&categorieLien=id&dateTexte=20180805
- *Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)*, 2015a, Article L5210-1-1 modifié par la loi 2015-991 du 7 août 2015 – Art. 33. (Consulté le 11/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=90B20DA2E95C0E7CF3E3A45BF0A99B5D.tplgfr28s_2?idArticle=LEGIARTI000031019775&cidTexte=LEGITEXT000006070633&categorieLien=id&dateTexte=20191228
- *Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)*, 2015b, Article L5217-2 modifié par la loi 2015-991 du 7 août 2015 – Art. 90. (Consulté le 11/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=90B20DA2E95C0E7CF3E3A45BF0A99B5D.tplgfr28s_2?idArticle=LEGIARTI000031019775&cidTexte=LEGITEXT000006070633&categorieLien=id&dateTexte=20191228
- *Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)*, 2015c, Article L2333-64 Modifié par la Loi n°2015-1785 du 29 décembre 2015 - art. 15 (M) (Consulté le 26/08/2020) URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=F3D8C2223AC6A02CA8FA5BE91CA5B556.tplgfr28s_2?idArticle=LEGIARTI000031843605&cidTexte=LEGITEXT000006070633&categorieLien=id&dateTexte=20191231
- *Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)*, 2014a, Article L5217-2 modifié par la loi 2014-58 du 27 janvier 2014 – Art. 43. (Consulté le 11/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=6DF3262800829CF529AF59B0D8233F40.tplgfr27s_2?idArticle=LEGIARTI000028538075&cidTexte=LEGITEXT000006070633&categorieLien=id&dateTexte=20140222

- *Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)*, 2014b, Article L5215-20 modifié par la loi 2014-58 du 27 janvier 2014 – Art. 71. (Consulté le 11/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=BB3A078CE47AC840FCC630E711A13AF2.tplgfr24s_2?idArticle=LEGIARTI000028538363&cidTexte=LEGITEXT00006070633&categorieLien=id&dateTexte=20140222
- *Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)*, 2014c, Article L5216-5 modifié par la loi 2014-58 du 27 janvier 2014 – Art. 51. (Consulté le 11/05/2020). URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=B8E97014006997FD6D046853A8919968.tplgfr34s_1?idArticle=LEGIARTI000028534242&cidTexte=LEGITEXT000006070633&categorieLien=id&dateTexte=20140222
- *Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT)*, 1996, Article L2333-64 Créé par la Loi n°96-142 1996-02-21 JORF du 24 février 1996 (Consulté le 26/08/2020) URL : https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=F3D8C2223AC6A02CA8FA5BE91CA5B556.tplgfr28s_2?idArticle=LEGIARTI000006390685&cidTexte=LEGITEXT000006070633&categorieLien=id&dateTexte=19960412
- COULOMBEL N., LEURENT F., 2012, « Les ménages arbitrent-ils entre coût du logement et coût du transport ? Une réponse dans le cas francilien », *Économie et statistique*, n°457-458, pp. 57-75. (Consulté le 04/05/2020). URL : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/fichier/1377892/ECO457D.pdf>
- COUTRAS J., 1997, « La mobilité quotidienne et les inégalités de sexe à travers le prisme des statistiques », *Recherches féminines*, Vol. 10, n°2, pp. 77-90. (Consulté le 27/08/2020) URL : <https://www.erudit.org/fr/revues/rf/1997-v10-n2-rf1656/057936ar.pdf>
- COUR DE CASSATION, 2017, « Communiqué : Sexe neutre et état civil de l'arrêt n° 531 du 4 mai 2017 », *Cour de Cassation*, 2p. (Consulté le 21/11/2018) URL : <https://www.courdecassation.fr/IMG///Communique%20Sexe%20neutre%20et%20état%20civil.pdf>
- DELAUNEZ T., 2017, « Éléments d'évaluation d'un service public de covoiturage : cas de l'expérimentation COVOIT'ICI », *9^{ème} Rencontres nationales DUEE-RSTT. Nouveaux usages de la voiture, nouveaux visages des territoires ? (16-17 novembre 2017)*, Paris, 20p.
- DELEBARRE A., 2018, *Compte rendu du Comité de Pilotage du PDU de la Communauté d'Agglomération du Boulonnais du 06/07/2018*, TVES, ULCO, Boulogne-sur-Mer, 8p.

- DELEBARRE A., FRÈRE S., GIBOUT C., 2019, « Pour une entrée en durabilité des « territoires perdants » : Une interrogation des politiques de mobilité françaises. », *2ème Rencontres Francophones Transport Mobilité (11-13 juin 2019)*, École Polytechnique de Montréal, Montréal. (Consulté le 20/06/2019) URL : https://symposia.cirrelt.ca/RFTM2019/fr/schedule/view_document/8597
- DELEBARRE A., PFIRSCH T., 2016, « À la recherche d'une urbanité périphérique ? », *Territoire En Mouvement Revue de géographie et aménagement [En ligne]*, 32 | 2016, 22p. (Consulté le 05/05/2020). URL : <https://journals.openedition.org/tem/pdf/3919>
- DELPIROU A., 2018, « La couleur des gilets jaunes », *La vie des idées*, 23 novembre 2018, 8p. (Consulté le 08/05/2020). URL : <https://laviedesidees.fr/La-couleur-des-gilets-jaunes.html>
- DEMAZIERE C., 2014, « Pourquoi et comment analyser les villes moyennes ? Un potentiel pour la recherche urbaine. », *Métropolitiques*, 6p. (Consulté le 06/05/2020). URL : <https://www.metropolitiques.eu/IMG/pdf/met-demaziere.pdf>
- DEMAZIERE C., SERRANO J., VYE D., 2012, « Introduction. Les villes petites et moyennes et leurs acteurs : regards de chercheurs », *Norois[En ligne]*, 223 | 2012, pp. 7-10. (Consulté le 06/05/2020). URL : <https://journals.openedition.org/norois/pdf/4177>
- DEPARTEMENT DES COTES D'ARMOR, 2020a, *Site internet. Transport scolaire des élèves et étudiants en situation de handicap*. (Consulté le 05/02/2020). URL : <https://cotesdarmor.fr/vos-services/transport-scolaire-des-eleves-et-etudiants-en-situation-de-handicap>
- DEPARTEMENT DES COTES D'ARMOR, 2020b, *Site internet. Le covoiturage*, (Consulté le 25/04/2020), URL : <https://cotesdarmor.fr/vos-services/le-covoiturage>
- DEPARTEMENT DES COTES D'ARMOR, 2014, *Les aires de covoiturage en Côtes d'Armor. Programme 2007-2012*, Conseil Départemental des Côtes d'Armor, (Consulté le 11/10/19), URL : <https://cotesdarmor.fr/vos-services/le-covoiturage>
- DEPARTEMENT DES COTES D'ARMOR, 2012, *Dossier de presse. Le covoiturage en Côtes d'Armor*, Conseil Général des Côtes d'Armor, Saint-Brieuc, 7p. (Consulté le 23/04/2020). URL : <https://docplayer.fr/66692834-Le-covoiturage-en-cotes-d-armor.html>
- DEPARTEMENT DU NORD, DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS, REGION NORD-PAS-DE-CALAIS, ADEME, 2015, *Schéma interdépartemental de covoiturage*, Département du Nord, Département du Pas-de-Calais, Lille et Arras, 30p.

- DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS, 2020a, *Site internet. Transport scolaire des élèves et étudiants en situation de handicap*. (Consulté le 05/02/2020). URL : <https://pasdecalais.fr/Solidarite-Sante/Personnes-en-situation-de-handicap/Transport-des-eleves-ou-etudiants-en-situation-de-handicap>
- DEPARTEMENT DU PAS-DE-CALAIS, 2020b, *Site internet. Les aires de covoiturage du Pas-de-Calais*. (Consulté le 24/04/2020). URL : https://www.pasdecalais.fr/Mobilite/Covoiturage/Les-aires-de-covoiturage-dans-le-Pas-de-Calais#id_H226
- DIRECTION DE L'INFORMATION LEGALE ET ADMINISTRATIVE (PREMIER MINISTRE), MINISTERE CHARGE DES FINANCES, 2020, *Cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises (CVAE), Service-Public-Pro*, (Consulté le 21/01/2020) URL : <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F23546>
- DODIER R. (Dir.), CAILLY L., GASNIER A., MADORÉ F., 2012. *Habiter les espaces périurbains*, Espace et territoires. Presses universitaires de Rennes, Rennes, 220p.
- DUMONT G.-F., 2016, « Urbain - Rural : La théorie centre-périphérie caduque ? », *École-chercheur PSDR 4 (15-18 novembre 2016)*, Aspet.
- ESPARRE S. (Dir.), BARON-YELLES N., PETREQUIN L., THOIN M., 2007, *Les villes moyennes françaises. Enjeux et perspectives*, Travaux, DIACT, Paris, 64p. (Consulté le 06/05/2020). URL : http://www.archives-orales.developpement-durable.gouv.fr/docs/Manifestation/0000/Manifestation-0000032/Les_villes_moyennes_francaises_enjeux_et_perspectives.pdf
- ESPINEIRA K., 2014, « La sexualité des sujets transgenres et transsexuels saisie par les médias », *Hermès, La Revue 2014/2 (n° 69)*, pp.105-109. (Consulté le 05/10/2018) URL : <https://www.cairn.info/revue-hermes-la-revue-2014-2-page-105.htm>
- ESPINEIRA K., THOMAS M.-Y., 2015, « Des filles, des garçons et les autres. Les transidentités à l'école. », *Séminaire de Recherche : Sexe et genre : pour un dialogue interdisciplinaire au carrefour des sciences de la vie et des sciences humaines (27 mars 2015)*, Université Pierre et Marie Curie (Jussieu), Paris. (Consulté le 05/10/2018) URL : <http://www.institutemilieduchatelet.org/files/Seminaires/Sem2014-15/SemEspineira-Thomas.pdf>

- FRERE S., MATHON S., CASTEX E., 2015, « Les usages des Services de Transports Personnalisés : de nouvelles routines pour une mobilité durable ? » *Espace Populations Sociétés [En ligne]*, 2015/1-2 | 2015. (Consulté le 28/08/2020) URL : <https://journals.openedition.org/eps/6005>
- FRERE S., CASTEX E., MATHON S., 2018, « Les services de mobilité partagés peuvent-ils aider la métropole lilloise à améliorer la qualité de l'air ? », *Pollution atmosphérique [En ligne]*, N°237-238, 16p. (Consulté le 04/05/2020). URL : <http://lodel.irevues.inist.fr/pollution-atmospherique/index.php?id=6626>
- GART, 2020, *Loi d'orientation des mobilités : décryptage des principales dispositions. Guide à l'attention des autorités organisatrices de la mobilité. Version 1*, GART, Paris, 70p.
- GEFFRIN Y., 1995, « Mobilité, diversité, inégalité », pp. 35-40 in : COLLECTIF, 1995, *Se déplacer au quotidien dans trente ans. Éléments pour un débat. Actes du Colloque du 22 et 23 mars 1994*, La Documentation française, Paris, 234p.
- GERVAIS-LAMBONY P., DUFAUX F., 2009, « Justice...spatiale ! », *Annales de géographie*, 2009|1, n°665-666, p. 3-15. (Consulté le 11/05/2020). URL : <https://www.cairn.info/revue-annales-de-geographie-2009-1-page-3.htm#>
- GIBOUT C., TOUPIN F., 2001, *Mobilité subie – Déplacements choisis. Les cas de « sur-mobilité » contrainte en région tourangelle*, Rapport pour le PUCA, Ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, Paris, 38p.
- GIBOUT C., 2013, « La sur-mobilité : une question de genre ? », in DENÉFLE S. (Dir.), 2013, *Femmes et villes*, PU François Rabelais, Tours, pp.155-165
- GP3A, 2019a, *Site internet de GP3A. Élus et commission*, GP3A. (Consulté le 26/08/2020). URL : <https://www.guingamp-paimpol-agglo.bzh/mon-agglomeration/elus-et-commissions/>
- GP3A, 2019b, *Site internet de GP3A. Mobilités*, GP3A. (Consulté le 13/02/2020). URL : <https://www.guingamp-paimpol-agglo.bzh/au-quotidien/vivre/mobilites/>
- GP3A, 2019c, *Compte-rendu du Conseil Communautaire du 27 août 2019*, GP3A, Grâce, 4p.
- GP3A, 2019d, « Zoom sur le transport : quand mobilité rime avec proximité et nouveauté », *Mon Agglo*, n°3, janvier 2020, 16p. (Consulté le 13/02/2020). URL : https://www.guingamp-paimpol-agglo.bzh/wp-content/uploads/2020/01/guingamp_paimpol_agglo_magazine_numero_03_bd_pages-2b-1.pdf

- GP3A, 2019e, *Délibération du Conseil Communautaire de Guingamp Paimpol Agglomération. Séance du 21 mai 2019*, GP3A, Grâces, 68p.
- GP3A, 2018a, *Procès-verbal, Séance du 3 avril 2018*, GP3A, Grâces, 53p.
- GP3A, 2018b, *Compte-rendu du Conseil Communautaire du 17 décembre 2018*, GP3A, Grâces, 46p.
- GUEDEZ A., 1995, « L'exclusion en question et les transports », *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n°68-69, pp.164-169
- GUERRINHA C., THÉBERT M., 2006, « La gestion des déplacements, outil d'affirmation politique des communes périurbaines. Une analyse des stratégies dans le bassin de Rennes », *Géocarrefour [En ligne]*, vol. 81/4, 22p. (Consulté 04/05/2020). URL : <https://journals.openedition.org/geocarrefour/pdf/1960>
- HASAN A., 2012, *Planification des déplacements et développement urbain durable en Champagne-Ardenne : Approche analytique des quatre principales agglomérations de la région Champagne-Ardenne*, Université de Reims, 697p. (Consulté le 04/05/2020). URL : <http://www.theses.fr/2012REIML005/document>
- HELLEQUIN A.-P., DELEBARRE A., 2013, *Projet TOUCH. Transport Orientations Urbanisme Climat Habitat. Projet de Recherche pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre induites par l'étalement urbain à l'échelle d'une agglomération. Rapport de synthèse*, TVES, LARJ, Dunkerque Grand Littoral, CETE Nord Picardie, Dunkerque, 66p.
- HELLEQUIN A.-P., DELEBARRE A., PFIRSCH T., 2013, « La nature, le calme et l'air pur » : Un cadre de vie plébiscité par les habitants du périurbain dunkerquois ? », *Journée d'études « Modes d'habiter dans le périurbain » (7 février 2013)*, Dunkerque.
- HOUILLON V., THOMSIN L., 2001, « Définitions du rural et de l'urbain dans quelques pays européens. », *Espace, populations, sociétés 2001-1-2*, pp. 195–200 https://lenord.fr/upload/docs/application/pdf/2017-03/inter_covoiturage_v4_06052015.pdf (Consulté le 19/09/2018)
- INSEE, 2015, « Une histoire des zonages supracommunaux définis à des fins statistiques », *INSEE Méthodes*, n°129, mars2015, 100p. (Consulté le 04/05/2020). URL : <https://www.insee.fr/fr/information/2571258>
- KAUFMANN V., 2012, « La mobilité comme dimension des inégalités sociales », *11è rencontre de l'ADEUS (14 Novembre 2013)*, Strasbourg.

- KAUFMANN V., JEMELIN C., GUIDEZ J.-M., 2001, *Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?* Transports, recherche, innovation. Documentation française, Paris, 167p.
- LAC, 2020, *Site internet de Leff Armor Communauté. AlloTAD*, LAC. (Consulté le 20/04/2020). URL : <https://www.leffarmor.fr/allo-tad/>
- LAC, 2019, *Procès-verbal du Conseil Communautaire du 29 janvier 2019*, Leff Armor Communauté, Lanvollon, 21p
- LANGEVIN P., 2013, « Équité territoriale : De quoi s'agit-il ? », *Hypothèses [En ligne]*, (Consulté le 27/09/2020). URL : <https://pddtm.hypotheses.org/176>
- LE JOURNAL DE MONTREUIL, 2019, « Montreuillois : Rézo Pouce facilite vos déplacements », *Le journal de Montreuil*, 19 septembre 2019, 2p. (Consulté le 26/04/2020) URL : <https://www.lejournaldemontreuil.fr/24448/article/2019-09-19/montreuillois-rezo-pouce-facilite-vos-deplacements>
- LE TELEGRAMME, 2019a, « Transport à la demande. Allo'TAD dès le 1^{er} mars », *Le Télégramme*, 28 février 2019. (Consulté le 18/12/2019). URL : <https://www.letelegramme.fr/cotes-darmor/chatelaudren-plouagat/transport-a-la-demande-allo-tad-propose-a-partir-de-vendredi-27-02-2019-12218589.php>
- LE TÉLÉGRAMME, 2019b, « Réseau Tub. L'appel des 70 ans », *Le Télégramme*, 4 février 2019. (Consulté le : 06/04/2020). URL : <https://www.letelegramme.fr/cotes-darmor/saint-brieuc/reseau-tub-l-appel-des-70-ans-03-02-2019-12200127.php>
- LE TELEGRAMME, 2017, « Transports. Proxitub va remplacer Trans'Com », *Le Télégramme*, 17 juin 2017. (Consulté le 18/12/2019). URL : <https://www.letelegramme.fr/cotes-darmor/quintin/transports-proxitub-va-replacer-trans-com-17-06-2017-11559511.php>
- LE TÉLÉGRAMME, 2013a, « Alzheimer. Les malades transportés jusqu'à la Maji. », *Le Télégramme*, 31 janvier 2013, 1p. (Consulté le 20/04/2020). URL : <https://www.letelegramme.fr/local/cotes-d-armor/guingamp/callac/callac/alzheimer-les-malades-transportes-jusqu-a-la-maji-31-01-2013-1989477.php>
- LE TELEGRAMME, 2013b, « Trans'com. Un service de transport de proximité », *Le Télégramme*, 10 janvier 2013. (Consulté le 18/12/2019). URL : <https://www.letelegramme.fr/local/cotes-d-armor/saint-brieuc/ploeuc/plaintel/trans-com-un-service-de-transport-de-proximite-10-01-2013-1967180.php>

- LE TÉLÉGRAMME, 2012, « Transport à la demande. Trans Bro Bear opérationnel. », *Le Télégramme*, 22 juin 2012, 1p. (Consulté le 20/04/2020). URL : <https://www.letelegramme.fr/local/cotes-d-armor/guingamp/begard/begard/transport-a-la-demande-trans-bro-bear-operationnel-22-06-2012-1747206.php>
- LE TELEGRAMME, 2011, « Trans'com. Un service sans condition de ressources », *Le Télégramme*, 23 avril 2011. (Consulté le 18/12/2019). URL : <https://www.letelegramme.fr/local/cotes-d-armor/saint-brieuc/quintin/quintin/trans-com-un-service-sans-condition-de-ressources-23-04-2011-1279066.php>
- LE TÉLÉGRAMME, 2010, « Transport à la demande. En taxi chauffeur ! », *Le Télégramme*, 16 avril 2010, 1p. (Consulté le 20/04/2020). URL : <https://www.letelegramme.fr/local/cotes-d-armor/lannion-paimpol/paimpol/paimpol/transport-a-la-demande-en-taxi-chauffeur-16-04-2010-873316.php>
- LE TÉLÉGRAMME, 1996, « Conseil municipal. Du nouveau dans le transport. », *Le Télégramme*, 15 juillet 1996, 2p. (Consulté le 20/04/2020). URL : <https://www.letelegramme.fr/ar/viewarticle1024.php?aaaammjj=19960715&article=19960715-929025&type=ar>
- LEFF COMMUNAUTE, COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LANVOLLON-PLOUHA, 2016, *Création de Leff Armor Communauté. Restitution des travaux (Document de travail - Non définitif) Octobre 2016*, Leff Communauté, CCLP, Lanvillon, Châtelaudren, 55p.
- LELCHAT M., 2015, « Pontrieux communauté. Un service de transport pour les personnes sans véhicules », *Actu.fr*, 10 novembre 2015, 1p. (Consulté le 20/04/2020). URL : https://actu.fr/bretagne/pontrieux_22250/pontrieux-communaute-un-service-de-tranport-pour-les-personnes-sans-vehicules_8592591.html
- LETNIEWSKA-SWIAT S., 2005, « Mobilités et discontinuités périurbaines : Le cas de la métropole lilloise », *Espace populations sociétés [En ligne]*, 2005/2, 16p. (Consulté le 04/05/2020). URL : <https://journals.openedition.org/eps/pdf/3095>
- LEVY J., LUSSAULT M., 2014, « Périphérisation de l'urbain », *Espace temps.net* [En ligne], 6p. (Consulté le 04/05/2020). URL : <https://www.espacetemps.net/articles/peripherisation-de-lurbain/?output=pdf>
- LÉVY J. (Dir.), LUSSAULT M. (Dir.), 2013, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*, Belin, Paris, 1128p.

- LÉVY J. (Dir.), LUSSAULT M. (Dir.), 2003, *Dictionnaire de la géographie et de l'espace des sociétés*. Belin, Paris, 1033p.
- MARCHAL H., STÉBÉ J.-M., 2017, « Le pré-urbain : Un territoire refuge aux confins du périurbain éloigné ». *Métropolitiques.eu [En ligne]*, 6p. (Consulté le 06/05/2020). URL : <https://www.metropolitiques.eu/IMG/pdf/met-stebe-marchal2.pdf>
- MASLARD B., 2019, « Arnaud Brennetot, géographe : ce que révèle le mouvement des gilets jaunes », *Paris Normandie*, 26 novembre 2018, 4p. (Consulté le 08/05/2020). URL : <https://www.paris-normandie.fr/actualites/politique/arnaud-brennetot-geographe--ce-que-revele-le-mouvement-des-gilets-jaunes-OM14188251>
- MERLIN P., CHOAY F., 2015, *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, 4, Édition Presse Universitaire de France, Collection Quadrige, Paris, 840p.
- MICHEL L., 2015, « Genre grammatical et dénomination de la personne », *Implications philosophiques*, octobre 2015, [En ligne]. (Consulté le 04/10/2018)URL : <http://www.implications-philosophiques.org/actualite/une/le-neutre-dune-langue-sans-neutre/>
- MICHEL M., 1977, « Ville moyenne, ville-moyen. », *Annales de Géographie* N°86, pp. 641–685. (Consulté le 06/05/2020). URL : https://www.persee.fr/docAsPDF/geo_0003-4010_1977_num_86_478_17678.pdf
- MINISTERE DE L'ENVIRONNEMENT, DE L'ENERGIE ET DE LA MER, 2016, *Arrêté du 28 juin 2016 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du code de l'environnement ; [en ligne] Journal officiel de la République Française n°0150 du 29 juin 2016 texte n° 17.* (Consulté le 28/04/2020). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032791102&categorieLien=id>
- MINISTERE DE L'ÉCOLOGIE ET DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, 2019, « Avancement de l'élaboration des SRADDET en région », METES – DGALN, 1p. (Consulté le 27/04/2020). URL : https://www.cohesion-territoires.gouv.fr/sites/default/files/2019-05/190125_avancement_sraddet_cle21843d-2.pdf
- MINISTERE DE LA TRANSITION ÉCOLOGIQUE ET SOLIDAIRE, 2018, *Projet de Loi d'Orientation des Mobilités – N°157 rectifiés. Exposé des motifs. Déposé le 26 novembre 2018.* (Consulté le 08/06/2020). URL : <http://www.senat.fr/leg/exposes-des-motifs/pjl18-157-expose.html>

- MORDELET C., 2018, « La commune va bénéficier d'un plan national pour redynamiser son centre-ville », *La Voix du Nord*, 28/03/2018, p.13 (Consulté le 29/04/2020). URL : <https://www.lavoixdunord.fr/345097/article/2018-03-27/la-commune-va-beneficier-d-un-plan-national-pour-redynamiser-son-centre-ville>
- MUCCHIELLI L., 2018, « Deux ou trois choses dont je suis presque certain à propos des « gilets jaunes », *La Tribune*, 6 décembre 2018, 10p. (Consulté le 08/05/2020). URL : <https://www.latribune.fr/opinions/tribunes/deux-ou-trois-choses-dont-je-suis-presque-certain-a-propos-des-gilets-jaunes-799866.html>
- MYSZKA D., 2020, « L'agglo va donner un coup de pouce aux Boulonnais qui veulent un vélo électrique. », *La Voix du Nord*, 07/01/2020, p.12 (Consulté le 28/04/2020). URL : <https://www.lavoixdunord.fr/687195/article/2019-12-29/l-agglo-va-donner-un-coup-de-pouce-aux-boulonnais-qui-veulent-acheter-un-velo>
- NICOLAS J.-P., VANCO F., VERRY D., 2012, « Utiliser la voiture pour se déplacer au quotidien : taux d'effort et vulnérabilité des ménages face à l'augmentation du prix des carburants », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, N°1, pp. 5-30. (Consulté le 04/05/2020). URL : <https://www.cairn.info/revue-d-economie-regionale-et-urbaine-2012-1-page-19.htm#>
- OUEST-FRANCE, 2018a, « Paimpol-Goëlo. Huit maires contre l'agglomération au tribunal », *Ouest-France*, 11/01/2018. (Consulté le 20/10/2019). URL : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/plouezec-22470/paimpol-goelo-huit-maires-contre-l-agglo-meration-au-tribunal-5494283>
- OUEST-FRANCE, 2018b, « Saint-Brieuc. Le plan Action cœur de ville, ça peut changer quoi ? », *Ouest-France*, 18/09/2018. (Consulté le 29/04/2020). URL : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/saint-brieuc-22000/saint-brieuc-le-plan-action-coeur-de-ville-ca-peut-changer-quoi-5973789>
- OUEST-FRANCE, 2011, « Le réseau AxéoBus créera 8 emplois. », *Ouest-France*, 7 juin 2011, 1P. (Consulté le 04/05/2020). URL : https://guingamp.maville.com/actu/actudet_-Le-reseau-Axeobus-creera-huit-emplois_loc-1824171_actu.Htm
- OUEST-FRANCE, 2010, « Le service de transport à la demande Allô'Tad est opérationnel », *Ouest-France*, 28 août 2010, p.17.

- PAYS DE SAINT-BRIEUC, 2015, *Schéma de Cohérence Territoriale du Pays de Saint-Brieuc. Document d'orientation & d'Objectifs - approuvé par le Comité Syndical le 27 février 2015 et rendu exécutoire*, Pays de Saint-Brieuc, Saint-Brieuc, 110p.
- PAYS MARITIME ET RURAL DU MONTREUILLOIS, 2014, *SCOT : Document d'Orientation et d'Objectifs, DOO, Pièce 3*, Pays Maritime et Rural du Montreuillois , Montreuil-sur-Mer, 119p.
- PÉRON P., 2016, « La fusion des communautés divise Paimpol-Goëlo », *Ouest-France*, 18 juin 2016, (Consulté le 16/12/2019). URL : <https://www.ouest-france.fr/bretagne/paimpol-22500/la-fusion-des-communautés-divise-paimpol-goëlo-4311384>
- PICOCHÉ J., 2002. *Dictionnaire étymologique du français*, Le Robert, Paris, 619p.
- PINÇON-CHARLOT M., PRETECEILLE E., RENDU P., 1996, *Ségrégation urbaine – Classes urbaines et équipements collectifs en région parisienne*, Anthropos, Paris, 291p.
- PREFET DES COTES D'ARMOR, 2018, *Arrêté portant transformation de la Communauté de communes Lamballe Terre et Mer en Communauté d'Agglomération Lamballe Terre et Mer. Arrêté du 27 décembre 2018*, Préfet des Côtes d'Armor, 8p.
- PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE, PREMIER MINISTRE, MINISTERE AUPRES DE LA MINISTRE DE LA COHESION DES TERRITOIRES ET DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITES TERRITORIALES, CHARGE DES COLLECTIVITES TERRITORIALES, MINISTERE DE L'ACTION ET DES COMPTES PUBLICS, MINISTERE DE LA COHESION DES TERRITOIRES ET DES RELATIONS AVEC LES COLLECTIVITES TERRITORIALES, 2020, *Ordonnance n° 2020-391 du 1er avril 2020 visant à assurer la continuité du fonctionnement des institutions locales et de l'exercice des compétences des collectivités territoriales et des établissements publics locaux afin de faire face à l'épidémie de covid-19.* (Consulté le 30/04/2020). URL : <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000041777131>
- PRIEUR C., 2015, *Penser les lieux queers : Entre domination, violence et bienveillance. Étude à la lumière des milieux parisiens et montréalais*, Université Paris-Sorbonne, Paris. (Consulté le 02/10/2018) URL : <https://hal.archives-ouvertes.fr/tel-01304990/document>
- RATP DEV, 2020, *Site internet de Marinéo. Horaires*, (Consulté le 06/04/2020). URL : <https://www.marineo.fr/ligne/ligne-scolaire-34>
- RATP Dev, 2019, *Marinéo. 2019 ligne sud agglo.* (Consulté le 04/02/2020). URL : https://www.marineo.fr/sites/default/files/2019-ligne_sad-sud_agglo.pdf

- RAWLS J., 1971, *A theory of justice*, Harvard University Press, Cambridge, 560p.
- RAY J.-B., DAMPIERRE J., 2017, « Mettre en place un covoiturage de ligne : retour d'expériences », *9^{ème} Rencontres nationales DUEE-RSTT. Nouveaux usages de la voiture, nouveaux visages des territoires ? (16-17 novembre 2017)*, Paris, 13p.
- RÉGION BRETAGNE, 2020, *Site internet du Tibus. Se déplacer. Fiches horaires(PDF)*, Région Bretagne. (Consulté le 15/04/2020). URL : <https://www.tibus.fr/fr/fiches-horaires-pdf/34>
- REGION BRETAGNE, 2019a, *BreizhCop. Un monde à vivre. SRADDET Bretagne. Introduction*, Région Bretagne, Rennes, 12p.
- REGION BRETAGNE, 2019b, *BreizhCop. Un monde à vivre. SRADDET Bretagne. Objectifs*, Région Bretagne, Rennes, 103p.
- REGION HAUTS-DE-FRANCE, 2017, *Oscar. Le réseau de transports urbains du Pas-de-Calais*, REGION HAUTS-DE-FRANCE, Dainville, 1p. (Consulté le 24/04/2020). URL : <https://transports.hautsdefrance.fr/transport-scolaire/pas-de-calais/horaires/#>
- REVUE DES DEUX MONDES, 2018, « Entretien Gilets jaunes : « une nouvelle forme de mobilisation qui pourrait se développer sur tous les sujets », *Revue des deux mondes*, 16 novembre 2018, 6p. (Consulté le 08/05/2020). URL : <https://www.revedesdeuxmondes.fr/gilets-jaunes-une-nouvelle-forme-de-mobilisation-qui-pourrait-se-developper-sur-tous-les-sujets/>
- RÉZO POUCE, 2020, *Site internet. Comment ça marche. Utilisateur*. (Consulté le 26/04/2020). URL : <https://www.rezopouce.fr/page/comment-ca-marche-utilisateur>
- RICHER C., 2017, « Le financement des transports collectifs à l'heure de la mobilité durable : quel avenir pour le versement transport ? », *Métropolitiques [En ligne]*, 20 novembre 2017, 5p. (Consulté le 08/06/2020). URL : <http://www.metropolitiques.eu/Le-financement-des-transports-collectifs-a-l-heure-de-la-mobilite-durable-quel.html>
- RICHER C., 2009, « Transports publics et recompositions territoriales dans le Nord-Pas-de-Calais », *M@ppemonde*, 95 (2009.3), 18p. (Consulté le 26/03/2020). URL : <https://mappemonde-archive.mgm.fr/num23/articles/art09305.pdf>
- ROCCI A., 2007, *De l'automobilité à la multimodalité ? : Analyse sociologique des freins et leviers au changement de comportements vers une réduction de l'usage de la voiture : le cas de la région parisienne et perspective internationale*, Université Paris V, 538p. (Consulté le 04/05/2020). URL : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00194390/document>

- ROUGÉ L., 2018, « Introduction », *Séminaire 1 de l'atelier du REHAL « Trajectoires des espaces périurbains. Appréhender le fait périurbain des métropoles aux petites villes »* (14 juin 2018), Nanterre
- ROUGÉ L., 2009, « L'installation périurbaine entre risque de captivité et opportunités d'autonomisation », *Articulo - revue de sciences humaines [En ligne]*, 5 | 2009, 15p. (Consulté le 04/05/2020) URL : <https://journals.openedition.org/articulo/pdf/1440>
- SAJOUS P., 2003, *L'automobilité périurbaine en France : une façon d'habiter*, Université Panthéon-Sorbonne, Paris, 295p.
- SANTAMARIA F., 2012, « Les villes moyennes françaises et leur rôle en matière d'aménagement du territoire : vers de nouvelles perspectives ? », *Norois[En ligne]*, 223 | 2012, pp. 13-30. (Consulté le 06/05/2020). URL : <https://journals.openedition.org/norois/pdf/4180>
- SANTAMARIA F., 2000, « La notion de « ville moyenne » en France, en Espagne et au Royaume-Uni. », *Annales de Géographie*, N°109, pp. 227–239. (Consulté le 06/05/2020). URL : https://www.persee.fr/docAsPDF/geo_0003-4010_2000_num_109_613_1866.pdf
- SBAA, 2019a, *Conseil d'agglomération. Séance du jeudi 7 février 2019. Délibération DB-002-2019*, SBAA, Saint-Brieuc, 4p.
- SBAA, 2019b, *Site internet de Saint-Brieuc Armor Agglomération. Location de vélos Rou'libre*. (Consulté le 27/09/2019) URL : [https://www.saintbrieuc-armor-agglo.fr/vie-quotidienne/transports-et-deplacements/location-de-velos-roulibre/?L\[0\]=match%2520comp%2F](https://www.saintbrieuc-armor-agglo.fr/vie-quotidienne/transports-et-deplacements/location-de-velos-roulibre/?L[0]=match%2520comp%2F)
- SBAA, 2018a, *Conseil d'agglomération. Séance du jeudi 20 septembre 2018. Délibération DB-233-2018*, SBAA, Saint-Brieuc, 4p.
- SBAA, 2018b, *Conseil d'agglomération. Séance du jeudi 31 mai 2018. Délibération DB-108-2018*, SBAA, Saint-Brieuc, 4p.
- SBAA, 2018c, *Révision du Plan de Déplacements. Révision du Plan de Déplacements Urbains. Document d'arrêt du projet PDU. Passage en Conseil d'Agglomération du 20 septembre 2018. Volume 1 : Le PDU*, SBAA, Saint-Brieuc, 93p. (Consulté le 13/02/2020). URL : https://www.saintbrieuc-armor-agglo.fr/fileadmin/Volume1_PDU.pdf
- SBAA, 2017, *Conseil d'agglomération. Séance du jeudi 30 novembre 2017. Délibération DB-391-2017*, SBAA, Saint-Brieuc, 4p.
- SBABA, 2016, *Lignes Scolaires*, CAT, SBABA, Saint-Brieuc, 6p.

- SBABA, 2009, *Schéma Directeur Cyclable d'agglomération. Document de synthèse. Conseil d'agglomération du 17 décembre 2009*, SBABA, Saint-Brieuc, 17p.
- SBABA, 2006, *Plan de Déplacements Urbains 2006/2016. Document définitif approuvé au Conseil d'Agglomération du 28 septembre 2006*, SBABA, Saint-Brieuc, 84p.
- SNCF, 2020, *Site internet. Carte du réseau TER BreizhGo*, SNCF. (Consulté le 15/04/2020). URL : https://cdn.ter.sncf.com/medias/PDF/bretagne/CARTE-TER-2017_tcm55-188910_tcm55-173896.pdf
- SOeS, CGDD, 2010, « La Mobilité des français. Panorama issu de l'enquête nationale transport et déplacements 2008 », *La revue du CGDD*, 228p. (Consulté le 04/05/2020). URL : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/la-mobilite-des-francais-panorama-issu-de-lenquete-nationale-transports-et-deplacements-2008>
- SPECTOR T. (Éd.), 1993, *Déplacements et liens sociaux*, Actes du séminaire, Éditions du CETUR, Coll. Déplacements n°14, Paris.
- SYNDICAT MIXTE POUR LE SCOT DU BOULONNAIS, BOULOGNE DEVELOPPEMENT COTE D'OPALE, 2013, *SCoT du boulonnais. Document d'orientations et d'objectifs*, Syndicat Mixte pour le SCoT du boulonnais, Boulogne Développement Côte d'Opale, Boulogne-sur-Mer, 226p.
- THÉBERT M., 2005, *Logiques de l'action publique dans le périurbain rennais : Les élus face à la mobilité*, Université Paris I, 488p. (Consulté le 04/05/2020). URL : <https://tel.archives-ouvertes.fr/tel-00008385/document>
- TOINARD S., 1996. « La ville moyenne : mythe ou réalité ? », *Noroi* [En ligne], 171 | 1996, pp. 537–543. (Consulté le 06/05/2020). URL : https://www.persee.fr/docAsPDF/noroi_0029-182x_1996_num_171_1_6730.pdf
- URSAAF, 2020, *Site internet de l'URSAAF. Versement transport*, (Consulté le 31/01/2020) URL : <https://www.urssaf.fr/portail/home/taux-et-baremes/versement-transport.html>
- VACHER L., VYE D., 2012, « La ville moyenne touristique est-elle encore une ville moyenne ? Une approche par les populations présentes », *Noroi* [En ligne], 225 | 2012, pp. 75–91. (Consulté le 06/05/2020). URL : <https://journals.openedition.org/noroi/pdf/4359>
- VANDERSMISSEN M.-H., VILLENEUVE P., THERIAULT M., 2001, Mobilité et accessibilité : leurs effets sur l'insertion professionnelle des femmes », *L'Espace Géographique*, n°4, 2001/4, Tome 30, pp. 289-305. (Consulté le 28/08/2020). URL : <https://www.cairn.info/revue-espace-geographique-2001-4-page-289.html#>

- VAUGELAS (DE) C.F., 1647, *Remarques sur la langue française, utiles à ceux qui veulent bien parler et bien écrire*, Paris, Diderot, 593p. (Consulté le 19/11/2018) URL : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k84316s/f135.image>
- VERDEIL V., 1998, « L'équité territoriale », *Espace géographique*, tome 27, n°3, pp. 204-216. (Consulté le 10/05/2020). URL : https://www.persee.fr/docAsPDF/spgeo_0046-2497_1998_num_27_3_1161.pdf
- VINCENT-GESLIN S., 2014, « Les altermobilités : une mise en pratique des valeurs écologiques ? », *Norois [En ligne]*, 231 | 2014, pp. 113-124. (Consulté le 07/05/2020) URL : <https://journals.openedition.org/norois/pdf/5112>
- VYE D., 2010, « Synthèse de l'atelier : Comment définir la ville petite ou moyenne? », *Colloque international Villes petites et moyenne, un regard renouvelé (9-10 décembre 2010)*, Tours, pp. 15-17. (Consulté le 06/04/2020). URL : http://cosoter-ressources.info/doc_num.php?explnum_id=1207
- WIEL M., 2010, *Étalement urbain et mobilité*, La Documentation française, Paris, 86p.
- WIEL M., 1999, *La transition urbaine ou le passage de la ville pédestre à la ville motorisée*, Édition Mardaga, Sprimont (Belgique), 149p.
- WIELS J., 2017, « Combien y a-t-il de sexes ? » , *Forum du CNRS « Que reste-t-il à découvrir ? »*, *Cité Internationale Universitaire (25-26 novembre 2017)*, Paris (Consulté le 21/11/2018) URL : <https://www.facebook.com/cnrs.fr/videos/1760828463940761/?t=16>

Résumé :

L'espace périurbain des villes moyennes est marqué par l'autosolisme, avec une offre altermodale limitée, source d'iniquité pour les personnes non-motorisé·e·s ou mal-motorisé·e·s dans un contexte de concentration accrue du rôle des pôles urbains. Cet espace peu dense était encore largement fragmenté d'un point de vue territorial, avec une forte segmentation des compétences. Les lois NOTRe et MAPTAM ont apporté des mutations importantes depuis janvier 2017, induisant une montée en compétence mobilité de nouvelles Communautés d'agglomération et un renforcement de la Région comme Cheffe de file des mobilités régionales. On peut donc se demander, dans un périurbain des villes moyennes, produit et dominé par l'automobilité et l'autosolisme, si ces réformes récentes sont motrices d'un renouvellement et d'une diversification de l'offre de mobilité dans ces territoires diffus et peu denses, permettant d'assurer une meilleure équité territoriale?

Mots-clefs :

Mobilité, périurbain, ville moyenne, équité territoriale, gouvernance

Abstract :

The peri-urban space of medium-sized towns is marked by self-car-mobility, with a limited mobility option offer, and is a source of inequity for non-motorised or poorly-motorised people in a context of increased concentration of the role of urban centres. This sparsely populated area was still largely fragmented about metropolitan government structure, with a strong segmentation of jurisdictions. The NOTRE and MAPTAM laws have brought significant changes since January 2017, leading to a rise in the mobility jurisdictions of new conurbation communities and a strengthening of the Region's government as a leader in regional mobility. It is therefore questionable whether, in a peri-urban area of medium-sized towns, produced and dominated by car-mobility and self-car-mobility, whether these recent reforms are driving force behind a renewal and diversification of the mobility offer in these diffuse and low-density territories, allowing for better territorial equity?

Keywords :

Mobility, peri-urban, medium-sized towns, territorial equity, governance