

Ateliers 2019-2020 – 9 et 10 septembre

Mode d'emploi

1. Principe

Le travail en atelier est un **travail collectif** sur deux jours, ponctué par un rendu le second jour et un retour d'expérience le troisième jour.

Il part d'une question, d'une problématique posée par un partenaire de l'hédate, qui s'incarne concrètement dans un territoire donné.

2. L'objectif des ateliers

L'objectif est de **mobiliser et de confronter les différentes cultures** existantes à l'hédate pour porter un regard renouvelé sur une question et un territoire, et non de construire une expertise sur un sujet - même si un minimum d'investissement est nécessaire. La valeur ajoutée de cet exercice, pour le commanditaire comme pour les auditeurs, réside dans la diversité des points de vue qui vont être partagés et débattus.

Pour les auditeurs, c'est aussi l'occasion de **décaler son regard**, en découvrant un territoire et ses enjeux en termes de mobilité, et de travailler avec des gens d'horizons professionnels proches mais avec d'autres références et d'autres méthodes de travail.

Dans le choix des ateliers, un impératif : ne pas aller pas vers ce qui est connu. Au contraire, l'inconnu est à privilégier. Dans la mesure du possible, il convient également d'éviter de s'inscrire dans le même groupe que son collègue.

La manière de travailler ensemble fait pleinement partie de l'exercice : mobiliser les compétences de chacun ; être ouvert aux méthodes et aux idées d'autrui ; faire fructifier les différences, voire les divergences ; produire dans un temps très restreint, en se saisissant de l'exercice comme d'un espace de liberté (modèle du hackathon). La posture qui est attendue est de poser des questions/ bousculer les certitudes / ouvrir la réflexion plutôt que d'apporter des réponses.

Les groupes sont attendus sur les trois points suivants : capacité à construire une intelligence collective de la problématique ; capacité à produire un support visuel didactique et stratégique et à restituer le travail dans un temps restreint ; production a posteriori d'un document sur les enseignements de ce travail.

3. Déroulement du travail :

En amont des ateliers, un dossier sera communiqué, pour aborder les différents entretiens, visites, etc. avec un début de bagage permettant une mise en contexte préalable des enjeux du territoire.

- **le mercredi 9 et le jeudi 10 septembre** : l'essentiel du travail est concentré sur ces deux jours, avec une arrivée vivement recommandée le mardi 08 septembre soir pour faire connaissance et amorcer le travail collectif.

Le mercredi est consacré à l'immersion dans le sujet, notamment par la rencontre des acteurs sur le territoire concerné.

Lors de cette première journée, saisissez-vous des outils collaboratifs mis à votre disposition (espace collaboratif : <https://ihedate.org/l-espace-collaboratif>) pour réunir le matériel support aux productions à venir (mini-vidéos, journal de bord, notes, photos, documents, etc.).

La soirée du mercredi et la matinée du jeudi sont dédiées au travail collectif (étonnements, travail sur les propositions, travail sur la restitution).

Pensez méthode et restitution : comment transmettre en temps court vos étonnements et vos recommandations.

Le jeudi après-midi est un temps de restitution et d'échanges avec le partenaire.

Ces éléments feront l'objet d'un retour d'expérience au sein de la promotion lors de la dernière journée du cycle, **le matin du vendredi 11 septembre**.

Afin de vous accompagner dans cet exercice, chaque atelier sera accompagné par des coordinateurs scientifiques, spécialistes des mobilités. Ils seront présents les deux jours, mais particulièrement mobilisés à partir du mercredi soir pour animer les débats et le jeudi matin pour la préparation de la restitution. Cet accompagnement a pour objectif de vous proposer des méthodes de travail collectif et de vous aider à obtenir un résultat dans un temps très restreint.

Livrables attendus :

- Une restitution de vos étonnements et recommandations le jeudi 10 septembre 2020 après-midi auprès des commanditaires.
- Une présentation de 30 min le vendredi 11 septembre matin sur votre retour d'expérience, devant l'ensemble de la promotion, afin de mettre en commun les enseignements des différents ateliers. Le format de présentation est libre. Récits, vidéos, interviews, mise en scène de vos débats, tout est permis !
- A l'issue de ces deux jours intenses et de la restitution croisée du vendredi matin, il vous est demandé de produire un document rendant compte de vos principaux étonnements et enseignements. Ce document est destiné à être publié sur le site de l'Ihdédate. Il nourrira aussi une publication rendant compte de la diversité des modalités d'appropriation par les acteurs territoriaux des évolutions en cours des politiques de mobilité, et de leur impact sur les territoires peu denses.

5. Conditions pratiques

L'organisation logistique est la même que pour une session organisée en France, à savoir :

- à charge de l'Ihdédate, les déjeuners, pauses, transports sur place ;
- à charge de l'auditeur, les frais de déplacement et d'hébergement. Des propositions d'hôtels seront faites par l'Ihdédate en collaboration avec les partenaires.

Partenaires et thèmes 2019-2020

Les échelles des politiques de mobilité locales au sein de l'ex-région Picardie

Les échelles de l'organisation de la mobilité se transforment sous l'impulsion successive de la loi MAPTAM de 2014, de la loi NOTRe de 2015 et de la loi LOM de 2019. L'obligation de couverture de l'hexagone par les AOM aux compétences élargies - avec les Régions comme AOM « par défaut » si les EPCI ne prennent pas ce rôle – fait évoluer les jeux d'échelles entre centres urbains et territoires périurbains et ruraux pris dans toute leur diversité. Les multiples périmètres institutionnels pouvant jouer le rôle d'AOM d'une part, et la nécessité de constituer des « bassins de mobilité », espaces d'interaction privilégiés entre AOM et Région, d'autre part, sont autant d'enjeux forts pour les collectivités territoriales.

Dans ce contexte mouvant, une focale géographique particulière est proposée, commune aux trois ateliers, celle de l'ex-région Picardie. Ce territoire est soumis à une double dynamique externe : la fusion avec la Région Nord Pas de Calais en 2016, à l'origine de la création de « Hauts de France Mobilités » en Juillet 2018 ; et la progression de l'influence fonctionnelle de la métropole parisienne bien au-delà des villes les plus au Sud du département de l'Oise. Ces évolutions obligent à réinventer les échelles auxquelles appréhender les enjeux de mobilité et d'accessibilité.

Dans les ateliers, ces enjeux seront incarnés par trois terrains articulés chacun à une question : la question des mobilités cyclables dans le Soissonais, la question des grands mobiles du département de l'Oise et la question de l'accessibilité au sein de l'Amienois. Dans chaque cas, l'atelier sera l'occasion de s'interroger à la fois sur les complémentarités ou oppositions entre territoires urbains, périurbains et ruraux, et entre intercommunalités proches.

1. Les échelles du développement de la pratique cyclable dans le Soissonais

Partenaire : Pôle d'Equilibre Territorial et Rural (PETR) du Soissonnais et du Valois

Localisation : Soissons

Contexte : La place du vélo dans les politiques de mobilités est une question de plus en plus présente dans les villes petites et moyennes en France. La commune de Soissons est sur ce thème un territoire très intéressant pour plusieurs raisons. Cette commune de 28 500 habitants en 2017, située dans la communauté d'agglomération du Grand Soissons Agglomération au sein du département de l'Aisne, à 90 km de Paris, a signé en 2018 avec l'Etat la convention pluriannuelle « Action Cœur de Ville » visant à la redynamisation du centre-ville. La qualité

des aménagements cyclables est très peu favorable à la pratique du vélo d'après le baromètre des villes cyclables de la FUB de 2019 (Fédération des Usagers de la Bicyclette). Depuis plusieurs années, des réflexions sont menées avec l'objectif d'améliorer les conditions de circulation à vélo à plusieurs échelles, en dépassant la question du cyclotourisme promue par certaines associations de cyclistes et le Département de l'Aisne. Dans cette perspective, le Pôle d'Équilibre Territorial et Rural (PETR) du Soissonnais et du Valois, constitué de quatre intercommunalités, a été retenu en 2019 pour l'appel à projet "Vélos et Territoires" lancé par le Ministère de la transition écologique et solidaire (via l'ADEME), pour la réalisation d'un schéma directeur d'aménagement cyclable, qui est aujourd'hui en cours de réalisation.

Questions :

- Quels seraient les leviers d'action (aménagements physiques, services pour les cyclistes, aide à l'achat ou mise à disposition de vélos à assistance électrique, actions de communication en faveur d'une « culture » vélo) à la disposition des acteurs publics, à quelles échelles ?
- La question des échelles d'impulsion d'une politique cyclable est centrale : le PETR est-il une échelle pertinente pour organiser les schémas cyclables des intercommunalités à proximité de Soissons ? Dans le sillage de la loi LOM et du besoin de faire émerger des Bassins de mobilité sur tout le territoire, quelles échelles seraient pertinentes pour orienter les réflexions et les aménagements permettant de favoriser le développement des modes actifs ?
- Quelles pourraient être les reconfigurations des jeux d'acteurs entre politiques publiques communales, intercommunales, à l'échelle des PETR, des Départements, de la Région, et en intégrant les associations de promotion du cyclisme ?

2. Enjeux de l'émergence d'une AOM à l'échelle du pôle métropolitain d'Amiens

Partenaires : Agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois, Pôle métropolitain du Grand Amienois, Communauté de communes Somme Sud-Ouest

Localisations : Amiens, Poix-de-Picardie

Contexte :

Le pôle métropolitain du Grand Amiénois, syndicat mixte créé en 2008, compte 8 intercommunalités, 466 communes et près de 400 000 habitants. Son fondement originel, alors sous la forme d'un pays, est de rechercher un équilibre dans le développement du bassin de vie amiénois, et de favoriser la solidarité territoriale. Il s'agit d'un territoire qui regroupe à la fois Amiens Métropole, une vingtaine de polarités secondaires et un vaste espace rural, le tout sur un territoire qui est plus étendu que l'aire urbaine d'Amiens. Cette institution est porteuse du deuxième SCoT le plus grand de France. La mobilité fait partie des questions communes à l'ensemble du territoire, avec de forts enjeux de mobilité inclusive, notamment pour les jeunes, et d'accès aux services. Ainsi, le pôle métropolitain est le maître d'ouvrage d'un plan

de mobilité rurale, traduisant la volonté de mettre en œuvre les ambitions du SCoT, en visant notamment à limiter la dépendance automobile. Il a été à l'initiative de la communauté de communes Somme Sud-ouest (CC2SO), située au sud-ouest d'Amiens, intercommunalité de 121 communes périurbaines et rurales, d'environ 37500 habitants. Le pôle métropolitain est assisté par l'agence de développement et d'urbanisme du Grand Amiénois (Aduga) qui a piloté l'élaboration de ce plan de mobilité rurale, riche de 50 actions très variées.

Actuellement, seule la communauté d'agglomération Amiens Métropole est Autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Or, dans le contexte de la LOM, une couverture intégrale du territoire par des AOM est prévue d'ici juillet 2021. La planification, le suivi, l'évaluation des services de mobilité sont au cœur des réflexions en cours dans le pôle métropolitain du Grand Amiénois. Dans le calendrier très serré fixé par la loi, ce qui pose des questions en termes d'attentes et de projets de chacune des différentes intercommunalités qui le composent.

Questions :

La problématique est centrée sur les enjeux du devenir du pôle métropolitain comme AOM.

En quoi pourrait consister cette prise de compétences ? Quels sont les avantages, les inconvénients d'un transfert de compétences à cette échelle, par rapport à celle de la région ? Compte tenu de la diversité socio-économique des EPCI, les enjeux sont-ils différents entre les EPCI ? Les échelles à retenir sont-elles les mêmes pour les différentes thématiques (accès aux services, aux écoles, accès à l'emploi, etc.) ?

3. Délimitation de Bassins de Mobilité dans le département de l'Oise

Partenaire : Agence d'urbanisme Oise les Vallées (OLV)

Localisation : Compiègne

Contexte :

Entre 1968 et 2015, la part des trajets internes au département de l'Oise est passée de 93 % à 71 % (source Insee) du total des déplacements domicile-travail. Au total, 80 000 habitants de l'Oise travaillent en région parisienne sur 800 000 habitants ! L'organisation des mobilités à plusieurs échelles représente donc un enjeu fort pour ce département, d'autant que la voiture individuelle reste le mode de transport dominant pour les mobilités domicile-travail dans ce territoire. Cette croissance illustre l'importance d'articuler les politiques de mobilité entre les territoires périurbains, les pôles urbains, en particulier les pôles d'échanges multimodaux, et à l'échelle macroscopique, entre les acteurs régionaux des Hauts de France et de l'Île-de-France.

Or, depuis la loi LOM, l'obligation de couvrir l'ensemble du territoire national par des AOM, mises en réseau au sein de « bassins de mobilité », et l'organisation à ces échelles de « contrats opérationnels de mobilité », permet d'aborder sous un angle renouvelé des problématiques d'action déjà très actuelles. La loi LOM fournit un cadre pour développer les

liens entre des acteurs déjà pleinement parties prenantes de l'organisation des mobilités : Région Hauts de France, Département de l'Oise, syndicat de type « SRU » regroupant les 16 AOM du département travaillant essentiellement à l'intermodalité, communes et intercommunalités. A ce titre, la position de l'Agence d'Urbanisme Oise-les-Vallées, en lien fort avec tous les acteurs du territoire et notamment la Région, offre un cadre intéressant pour étudier les reconfigurations à venir des jeux d'acteurs et des périmètres d'interactions.

Questions :

La première question qui se pose est celle de la délimitation des bassins de mobilité de la loi LOM : quelles implications possibles des diverses délimitations envisageables ? Quel(s) dispositif(s) de coordination prévoir pour organiser la mobilité, notamment la mobilité des actifs « sortants » du département ?

En second lieu, il s'agit de réfléchir aux actions à mener en priorité à l'échelle d'un bassin de mobilité, notamment dans la perspective d'infléchir la place de l'autosolisme dans les pratiques de mobilité des dits « sortants » du département de l'Oise. Comment organiser au mieux les services des transports collectifs (entre région et AOM) ? Quelles sont les problématiques d'horaires, de billettique ? Quels dispositifs de coordination pour quels objectifs ?