Communauté de communes Terre de CAMARGUE
www.terredecamargue.fr

DÉCEMBRE 2022
Publication n°4

Projet de Territoire Terre de Camargue

Retranscription de la conférence prospective du 17 décembre 2021

Photo A'U

Table ronde 1

> **Construire la cohésion sociale et l'identité locale autour des problématiques de l'eau et de la protection de l'environnement.**

> **Aurélien ALLOUCHE**, docteur en sociologie, chercheur-consultant associé au bureau d'études RESSOURCE, chercheur associé à MESOPOLHIS UMR 7064.

Photo maxstockworld

Table ronde 2

> **Modes de transports partagés et flexibles : une opportunité pour Terre de Camargue ?**

> **Didier JOSSELIN**, directeur de recherche au CNRS, directeur du laboratoire ESPACE UMR 7300 (Étude des Structures et des Processus d'Adaptation et des Changements de l'Espace).

Photo Terre de Camargue

Table ronde 3

> **Questions d'échelle : frontières géographiques, limites économiques, autorité politique.**

> **Marc SMYRL**, maître de conférence en science politique, habilité à diriger des recherches, responsable pédagogique du Master Opérateur en Coopération Internationale et Développement à l'Université de Montpellier.

A'U agence d'urbanisme région nîmoise et alésienne

L'agence d'urbanisme est un outil d'ingénierie local et partenarial, créé par et pour les collectivités. L'A'U accompagne les différentes directions de la Communauté de communes Terre de Camargue et aide à la définition des politiques publiques dans les domaines de l'aménagement du territoire, de l'habitat, de la mobilité ou du développement durable.

www.audrna.com

SOM-
MAIRE

Introduction

Robert Crauste ..... p. 04

1/ Construire la cohésion sociale et l'identité locale autour des problématiques de l'eau et de la protection de l'environnement.
Aurélien Allouche ..... p. 06

› Présentation ..... p. 06

› Table-ronde ..... p. 12

2/ Modes de transports partagés et flexibles : une opportunité pour Terre de Camargue ?
Didier Josselin ..... p. 18

› Présentation ..... p. 18

› Table-ronde ..... p. 26

3/ Questions d'échelle : frontières géographiques, limites économiques, autorité politique.
Marc Smyrl ..... p. 34

› Présentation ..... p. 34

› Table-ronde ..... p. 38

Synthèse

Marc Smyrl ..... p. 44

Introduction

Robert Crauste

Président de la Communauté de communes Terre de Camargue

Maire du Grau-du-Roi

Conseiller départemental

Président du syndicat mixte de la Camargue Gardoise

Je suis ravi, bien sûr, de vous accueillir, en tant que président de la communauté de communes. Nous sommes réunis dans une démarche qui est celle d'un projet de territoire, celui de la communauté de communes Terre de Camargue qui inclut bien sûr la ville de Saint-Laurent-d'Aigouze - je salue son maire Thierry Féline ici présent, la ville d'Aigues-Mortes dont j'ai reçu les salutations que je dois vous transmettre de son maire Pierre Mauméjan, et Robert Crauste, le maire du Grau-du-Roi. Je salue bien sûr tous les élus présents que je remercie d'être là, mais aussi les agents des collectivités, notamment de Terre de Camargue. Merci d'être là pour participer à ce travail, et les acteurs du territoire, aussi, avec leur approche spécifique, que ce soit ceux qui sont impliqués dans les questions du transport, notamment le transport ferroviaire ou à vélo, et ceux qui sont attentifs aux équilibres écologiques de ce territoire, avec les acteurs de l'économie, bien sûr. Je salue la directrice de la SEM qui est mobilisée sur la promotion touristique du territoire, et remercie d'ores et déjà ces messieurs qui viennent vers nous pour animer en tant qu'experts les tables rondes, donc monsieur Aurélien Allouche, monsieur Didier Josselin et monsieur Marc Smyrl. Je vous laisserai vous présenter lorsque vous serez à ma place pour développer votre présentation et vos réflexions à discuter. Il s'agit bien de cela, de pouvoir échanger, partager, croiser nos points de vue, parce que c'est de cela qu'arrivent les capacités à réfléchir ensemble, à progresser, à regarder les choses en lucidité. Un quart d'heure de présentation, un quart d'heure de table ronde, un quart d'heure d'échange, et cela va se renouveler, monsieur le directeur général des services de Terre de Camargue, Éric Guardiola. Cela va se répéter à trois reprises pour nous permettre de poser nos questions. J'ai parcouru les contenus, et ils n'ont pas manqué, bien sûr, de m'interpeller. Ce sont des regards extérieurs justement, et je pense que nous en avons besoin, nous qui avons peut-être tendance, on dira, à avoir le nez dans le guidon quelques fois, ou d'être aussi, mais ça, je le qualifierais comme une

bonne chose, d'avoir ce regard très attachant à ce territoire tel qu'il est aujourd'hui, et voir comment il évolue demain. Je me rappelle, quand on avait travaillé sur les ateliers, on avait discuté, échangé sur un terme, je me rappelle, je regarde l'élue de Saint-Laurent-d'Aigouze, Laure Perrigault-Launay, il y a un terme qui était revenu qui était celui d'un territoire désirable. Un territoire désirable, et dans les discussions, dans les observations, si la mer monte, si la température augmente de 2,5, si le sel envahit la Camargue, serons-nous encore dans un territoire désirable ? C'est peut-être un peu brutal, ce que je dis, mais on a, à la fois, la lucidité parce qu'il faut regarder les choses, un devoir d'imaginer un pas de temps. Quel projet de territoire ? Notre projet de territoire doit être en conscience des choses, mais il ne peut pas être à 100 ans. On est obligésde se fixer un pas de temps. Je voulais poser un élément de réflexion là-dessus. Nous sommes invités, nous, communes du littoral, dans le cadre de la loi Climat et Résilience à devoir travailler sur la cartographie de notre trait de côte à 30 ans et à 50 ans. On nous demande d'y travailler, pas dans 5 ans, pas dans 10 ans, on nous demande d'y travailler dès la rentrée prochaine, dès le début de l'année 2022, donc ce sont bien des choses qu'il nous faut, bien sûr, intégrer.

Voilà les quelques mots d'introduction que je voulais vous livrer, avec un ressenti personnel, vous l'avez compris, et aussi un élément qui de la responsabilité des uns et des autres et à la fois de cette volonté d'être porteur d'une dynamique de progrès et de projets. Je vous remercie pour votre attention, et merci vraiment pour l'organisation. Je veux bien sûr saluer l'agence d'urbanisme qui nous accompagne. Merci à l'agence d'urbanisme pour ce travail avec nous pour ce projet de territoire.

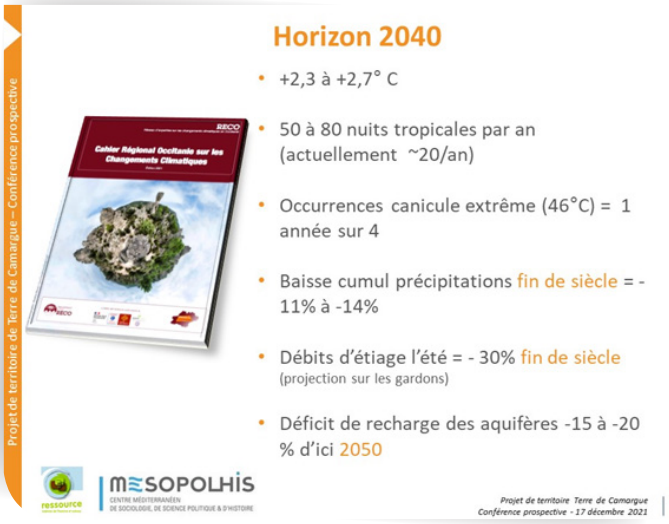
Merci, merci beaucoup.

1 / Construire la cohésion sociale et l'identité locale autour des problématiques de l'eau et de la protection de l'environnement

Présentation

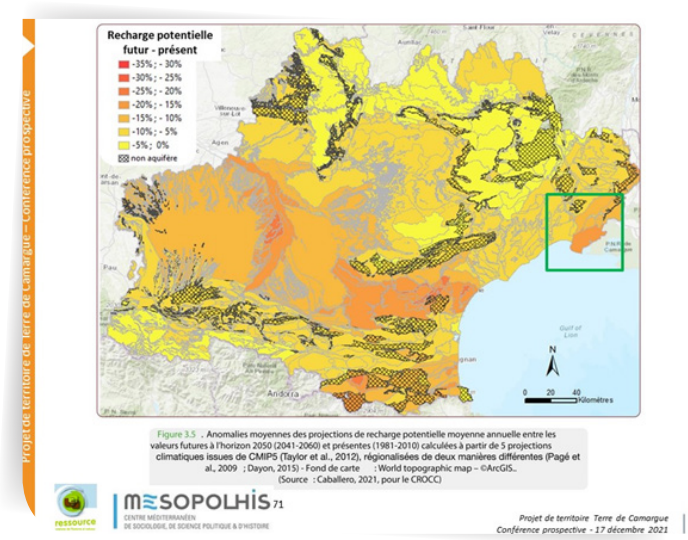
Aurélien Allouche
Docteur en sociologie, Chercheur-consultant associé au bureau d'études RESSOURCE,
Chercheur associé à MESOPOLHIS UMR 7064.

Le mot « d'expert » a été prononcé. Remettons les choses au clair : c'est une question de points de vue. Pour moi, les experts sont en face de moi, et pas ici. Moi, je suis là plus pour poser des questions naïves qui viennent d'un sociologue. Un sociologue étudie la société, vous le savez. La présentation de moi-même n'est pas très importante, juste pour dire que je suis très content d'être ici. Je suis d'autant plus content qu'il y aura une table ronde avec Régis Vianet avec qui j'ai beaucoup échangé dans le passé. Je suis toujours content de le revoir, et aussi content parce que c'est une thématique importante et un bel enjeu que celui qui nous réunit. Une précision préliminaire : vous dire que dans mon propos, pour aller rapidement, je dirai « environnement », mais je comprends dedans aussi bien la conservation des espaces naturels que toutes les politiques liées à l'eau, c'est-à-dire aussi bien la ressource, les risques d'inondation, de submersion, d'érosion, tout ce qui crée de la joie et de l'enthousiasme quand on se projette dans la vie. Mon propos sera simple : usuellement, on a tendance à opposer la gestion de l'environnement et l'identité locale, la cohésion sociale, c'est-à-dire le social. Tout mon propos ici sera d'essayer de vous convaincre que plutôt qu'une opposition, il y a une complémentarité de ces deux thématiques, et pour développer ça, si on pense par exemple à l'île de Camargue, ce qu'on peut voir des fois, c'est que les mesures de protection environnementale sont perçues par la population comme une menace pour leur identité locale. Il en naît souvent des conflits qui affaiblissent la cohésion. De l'autre côté, les gestionnaires de l'environnement, parfois, ont une perception de ces thématiques sociales comme un peu un caillou dans leurs chaussures, ou du sable dans leurs espadrilles si vous préférez une conception plus locale, plus sableuse. Mais en tout cas lcs gestionnaires de l'environnement, quand on regarde leur travail, sont vraiment amenés à gérer du social pour des raisons très simples, c'est que les écosystèmes ont tendance à refléter l'état des équilibres sociaux. On y reviendra peut-être dans les questions. Donc plutôt que ces deux oppositions, j'y vois plutôt une complémentarité, et je vais essayer, ne sait-on jamais, de réussir à vous en convaincre dans mon propos, puisque ce sont des éléments importants pour la prospective que de dépasser ces clivages. Pour vous en convaincre, on va commencer dans une perspective de prospective, de partir sur les prévisions en matière de changement climatique, je m'appuie sur le travail des groupes d'experts sur le changement climatique en région Occitane. On le sait, à l'horizon 2040, des choses pas très joyeuses qui inquiètent certains d'entre vous, dans la discussion qu'on a eue, c'est déjà une augmentation de la température de 2,3 degrés minimum, une multiplication par deux, voire par quatre, des nuits tropicales, c'est-à-dire des nuits très chaudes et humides, des grands événements. Les grands trucs très exceptionnels de canicule qu'on a vus il y a très peu de temps avec des températures extrêmes de 46 degrés ne seront plus tellement rares, puisqu'ils arriveront à peu près une année sur quatre, tous les quatre ans, ce ne sera plus dans l'événement exceptionnel. Baisse des précipitations, des débits d'étiage. Tout ça, ce sont des problèmes environnementaux.



Néanmoins, pour ces problèmes, disposer d'une identité forte et d'une cohésion sociale sera, je pense, la clé d'adaptation et les enjeux à préserver. Je vais essayer de vous en convaincre avec un cas particulier : le problème de la recharge des aquifères, c'est-à-dire les nappes phréatiques et les réserves souterraines d'eau, qui

devront baisser, on estime, d'ici 2050 de 15 à 20 %. Vous imaginez bien les enjeux qu'il y a derrière. Ce que nous disent les experts, c'est qu'en région occitane notamment, il va devoir se mettre en place de nouveaux réseaux de solidarité entre territoires, à la fois pour le partage des ressources, mais aussi pour accompagner la mise en place de mesures techniques et l'accompagnement des territoires, donc des solidarités plus fortes à l'intérieur de la région. En quoi est-ce un enjeu d'identité locale ? En quoi l'identité locale permet de mieux aborder les problématiques environnementales ?



Si on regarde cette carte, selon les thèses de recharge de l'aquifère, notre territoire est parmi les plus exposés, donc potentiellement celui qui devrait le plus recevoir de solidarité au sein de la région Occitanie. Sauf que ça soulève un problème d'identité locale, ou plutôt l'identité locale va être un levier là-dedans. Pourquoi ? Vous voyez sur la carte, ce n'est pas péjoratif, ça ne représente pas grand-chose, au sein de la région occitane, il faut bien le dire, ce territoire ne représente pas grand-chose d'un point de vue spatial, alors même que c'est une clé d'entrée, une voie d'entrée par le littoral à l'intérieur de la région. La question en termes d'identité locale, c'est comment on arrive, en termes prospectifs, comment on arrive à projeter l'identité camarguaise à l'intérieur de la région occitane ? Comment s'assurer et peut-on s'assurer, et ce sera une vraie clé, que la camarguité représente quelque chose dans l'identité occitane, dans l'identité de l'Occitanie, au point qu'en termes de solidarité, d'appui, d'aide, etc., la Camargue sera à ce point importante à l'identité de l'ensemble de la région qu'elle sera accompagnée prioritairement ? C'est ça la vraie question. Avoir une identité locale forte, être capable de la projeter dans un univers plus large qui est celui de la région sera, je pense, un enjeu pour les prochaines années à venir. Il y a une autre thématique comme ça qui nous permet de voir que les problématiques environnementales peuvent s'appuyer sur des problématiques d'identité, de cohésion sociale, et inversement, le fait de nourrir cette problématique environnementale va permettre de renforcer l'identité et la cohésion d'un territoire. Quelques autres exemples qui, je suis désolé, ne sont pas très très joyeux, toujours dans les prévisions prospectives climatiques: on sait que les pluies intenses automnales seront encore plus intenses et plus fréquentes. Vous le savez déjà, ça risque de provoquer une augmentation du risque d'inondations, notamment d'inondations urbaines. Or, dans ce cas, on sait pour l'avoir étudié, que la vulnérabilité sociale, c'est-à-dire la façon dont on va être impacté socialement par l'inondation, est très largement conditionnée par la cohésion sociale.

Le lien social est très conditionné aussi par le fait d'avoir une identité, une mémoire collective du risque. Là aussi, la dimension sociale vient à l'appui de la gestion d'un impact environnemental. Je suis désolé, j'ai l'impression d'être un corbeau, d'être un oiseau de mauvais augure, mais il y aura d'autres problématiques : à peu près toutes les activités économiques de la ruralité seront impactées sur ce territoire - la pêche, l'agriculture, les roselières, l'élevage.

Vous vous doutez bien que tout ça va amener des questions de solidarité entre usages, des solidarités aussi peut-être de priorisation dans l'aide qui sera apportée à ces différents usages. Plus il y aura une identité partagée au sein de laquelle ces usages occupent une place, et plus il y aura une cohésion sociale à l'intérieur de ce territoire, moins il y aura de conflits dans ces arbitrages et complémentarité d'usages dans leurs impacts. Donc

1 / Construire la cohésion sociale et l'identité locale autour des problématiques de l'eau et de la protection de l'environnement

Présentation

Aurélien Allouche
Docteur en sociologie, Chercheur-consultant associé au bureau d'études RESSOURCE,
Chercheur associé à MESOPOLHIS UMR 7064.

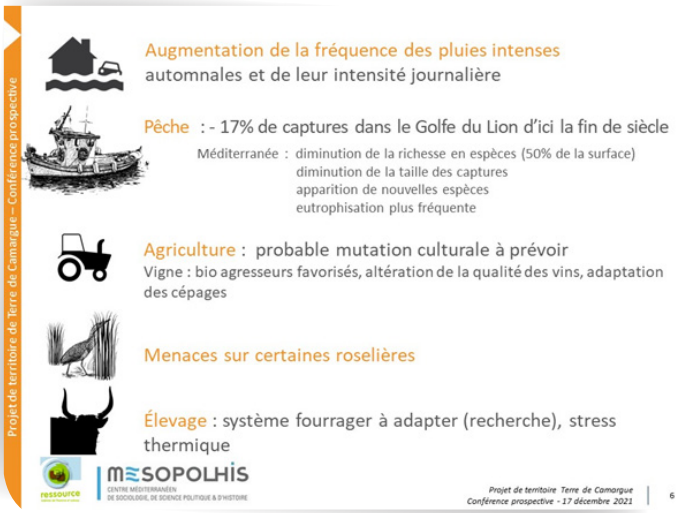
c'est une dimension extrêmement importante. Aussi, vous le savez, le territoire dans sa configuration va peut-être bouger. On le sait, il y a des dynamiques sur le littoral, de l'érosion, peut-être du repli stratégique, je n'en sais rien. Peut-être que le projet énoncé il y a longtemps se réalisera, de décorseter le petit Rhône plus largement, donc là aussi une évolution du territoire. Il y a des paysages qui vont disparaître, il y en a d'autres qui vont apparaître.

En somme, le territoire va changer. Il va bouger. Vous savez que le territoire, notamment les écosystèmes sont un substrat de l'identité locale. C'est à partir de ça qu'on construit aussi notre identité et qu'on se la représente.

Pourquoi je vous dis tout ça ? C'est que si on regarde ces grands enjeux, on peut les catégoriser en trois types d'enjeux sociaux autour des menaces environnementales, d'abord, ce sont les enjeux d'intégrité du territoire. Je viens de le dire, il va évoluer. La question qui doit se poser y compris en termes de conflits sociaux, c'est quelle partie du territoire on veut garder, laquelle on veut absolument préserver de tout changement, quelle partie on est capable de voir évoluer, quel paysage on veut à tout prix préserver, pour quelle raison. En termes de prospectives, ce sont des questions qu'il faut se poser.

Deuxième enjeu, j'espère qu'on amènera du plus joyeux après tout ça, c'est de préserver, voire de réinventer une ruralité dans ces changements-là, mais une vraie ruralité, c'est-à-dire pas la ruralité qui serait un prolongement d'une zone-dortoir périurbaine, qui serait une collection de résidences secondaires, non, une ruralité qui s'appuie sur des activités économiques pérennes. Or, vous l'avez vu, les activités de la ruralité vont être impactées par le changement climatique.

Autre grande catégorie d'enjeu : c'est de repenser des complémentarités entre territoires, c'est-à-dire, on l'a vu, l'identité locale, comment on la projette dans l'espace de la région, comment on s'inscrit en Occitanie et comment on marque la camarguité dedans, mais c'est aussi comment on se positionne par rapport à l'île de Camargue, c'est pouvoir définir en quoi ici on a une camarguité qui n'est pas forcément la même que celle de l'île de Camargue, quelle relation ça entretient.



Ce sont des questions d'autant plus pressantes que ce que l'on voit sur le terrain, c'est que des riziculteurs en petite Camargue tendent à anticiper le devenir de leur territoire en utilisant l'île de Camargue comme modèle projectif, en voyant les changements qui s'y passent et en le calquant sur leur perception de leur territoire, alors même que ce sont des territoires qui sont très très différents. Il y a un enjeu, me semble-t-il, même si les choses sont très amorcées déjà, de singulariser ce territoire par rapport à l'île de Camargue aussi. En quoi, c'est une Camargue particulière ici ? Qu'est-ce qui est comparable ? Qu'est-ce qui ne l'est pas ?

Ces trois enjeux, pourquoi j'en parle, c'est là un des éléments plus positifs, me semble-t-il. A partir de ces trois enjeux, je pense qu'il y a des possibilités de construire une cohésion sociale autour de la façon dont on va répondre à ces enjeux. La cohésion sociale, j'en parle, mais je me suis bien économisé de la définir, une cohésion sociale en sociologie on considère que c'est au moins deux choses : c'est d'abord une interaction forte, c'est-à-dire des liens sociaux, que les gens soient en contact, mais c'est surtout le partage d'un credo collectif, c'est-à-dire le fait que les habitants, par exemple, partagent la même conception de là où ils vont, le devenir du territoire, qu'ils partagent

même un récit collectif, un projet collectif. Vous me voyez venir : autour de ces enjeux, il y a la possibilité, je pense, de manière prospective, ce qui est bien avec la prospective, c'est qu'on a le droit de se tromper, mais je pense qu'il y a la possibilité de construire un récit qui crée cette cohésion, qui crée ce credo collectif et qui pourrait se formuler à peu près en ces termes : « Collectivement protéger l'environnement et l'intégrité du territoire pour garantir une ruralité rénovée, une identité locale. » C'est-à-dire ne pas afficher les politiques environnementales pour seulement protéger l'environnement pour l'environnement, mais parce que l'environnement est un support, est un outil pour une identité, pour une cohésion et pour une ruralité. Si je crois assez bien à ce récit, c'est pour une raison très simple : c'est qu'il existe déjà sur ce territoire et qu'il est à l'origine, quand même, je peux me tromper, mais il est à l'origine de la pensée qui a amené la construction du syndicat mixte de la Camargue Gardoise, et de certaines formes de gestion comme sur le Scamandre. Il y avait cette idée, me semble-t-il. Et si elle y était, comme je le crois, ce qui marche le mieux en prospective, c'est de prolonger une trajectoire, quelque chose qui a déjà existé, de le prolonger, ça a plus de chance de résister. Donc je pense réellement qu'on peut créer une cohésion là-dessus. Si on le dit en d'autres termes, c'est préserver l'environnement pour préserver le support d'une identité locale. Préserver une identité locale, ça suppose de préserver des usages du territoire, et pour préserver ces usages du territoire, il faut préserver les services écosystémiques. Et les services écosystémiques, ça suppose de préserver les écosystèmes.

Donc une fois qu'on a dit ça, Ah ! Ce sont des grands mots. On pourrait dire : « C'est notre projet ! » Mais il faut aller plus loin, il faut des leviers, des leviers prospectifs. J'en propose quelques-uns, vous en avez déjà certainement en tête. Déjà, je parle d'identité, et pourquoi je parle d'identité ? C'est parce que c'était le thème des ateliers précédents. J ne suis pas allé le chercher nulle part, mais quand on parle d'identité, comme quand on parle d'un territoire, il faut des yeux sur ce territoire, c'est-à-dire qu'il faut de la connaissance, notamment une connaissance sociologique. Ce n'est pas moi qui vais argumenter le contraire. On parle d'identité projetée, mais encore faut-il connaître l'identité réelle, l'identité locale, l'identité du territoire, c'est-à-dire qu'il faut reconnaître les représentations que les habitants et les usagers ont du territoire, et en général, elles sont multiples. Il faut connaître aussi les pratiques, notamment les pratiques culturelles par lesquelles on s'approprie un territoire, par lesquelles on le singularise, et vraiment le documenter et pas seulement le décider. Plus important encore, c'est de connaître les écosystèmes qui sont supports de ces identités, quels sont les paysages qui font qu'à un moment donné on se perçoit comme étant en Camargue ? Quels sont les habitats naturels indispensables à l'idée même de Camargue ? Ça, il faut le connaître, parce qu'il y a un support d'attachement des gens à ça. Donc l'environnement, faire une politique environnementale, ce sera aussi renforcer le social et inversement. C'est une première étape très importante, mais après souvent les décideurs ont tendance à passer à côté, il faut rendre ces identités réflexives, c'est-à-dire c'est très bien de connaître les différentes identités d'un territoire, les avoir documentées, il faut restituer ça aux habitants, il faut qu'on sache, en gros, que votre voisin n'a pas forcément la même identité, qu'il y a plusieurs identités, que c'est multiple, que ça peut se rencontrer. Classiquement, c'est ce qu'on fait avec des restitutions, des événements, des communications, etc. Et il faut historiciser un territoire. L'île de Camargue a été énormément historicisée, il y a eu beaucoup, beaucoup de travaux d'historiens dessus. Cette partie du territoire, moins. C'est très important d'avoir une historicisation du développement même, du développement depuis les années 60, quelque chose de très récent, tout simplement pour créer le sentiment fort qu'on partage, qu'on hérite collectivement d'une trajectoire et d'un territoire, comprendre comment tout ça s'est créé, comment on arrive à un moment donné collectivement à devoir assumer un héritage passé.

Ensuite, c'est aussi faire connaître les interdépendances entre les activités et les écosystèmes. On a des travaux très intéressants du SEM de Montpellier là-dessus, et notamment au niveau du Scamandre, pour rendre compte

1 / Construire la cohésion sociale et l'identité locale autour des problématiques de l'eau et de la protection de l'environnement

Présentation

Aurélien Allouche
Docteur en sociologie, Chercheur-consultant associé au bureau d'études RESSOURCE,
Chercheur associé à MESOPOLHIS UMR 7064.

comment les usages et les écosystèmes s'enrichissent mutuellement.

Ensuite, il faut créer du lien social et de l'engagement autour de ces problématiques environnementales, il y a de très belles expériences ici en Camargue Gardoise, c'est des choses qu'on connaît, donc je vais vite : c'est la gestion participative, avec de très très beaux exemples à nouveau au Scamandre, la science participative qui est en train de vraiment prendre beaucoup d'ampleur, c'est-à-dire que les gens sont demandeurs pour produire des données, faire des observations, etc. Et tout ça va créer du lien social autour de l'environnement et autour de sa gestion. De manière plus prospective, je ne sais pas si c'est le bon public pour ça, mais de manière plus prospective, il faut être capable de penser des échelles d'action et d'engagement des gens, à des échelles très différentes, aussi bien à l'individu qui, à l'échelle par exemple de la parcelle agricole, veut pourquoi pas produire des écosystèmes de qualité, et qui n'est pas forcément accompagné pour ça, jusqu'à des petits regroupements collectifs, des fois, c'est des regroupements d'habitants, jusqu'à de très très gros collectifs qui vont gérer des communs, c'est-à-dire par exemple des marais, des étangs ensemble. Il y a toute une échelle, de manière prospective, quand on doit penser l'avenir, on doit penser à une disposition de ces différentes échelles, et il existe des outils, si ça vous intéresse, on en parlera, comme des contrats d'intendance qui sont développés dans le Languedoc-Roussillon. Je vais toujours au compliqué. On était au niveau collectif, maintenant on est au niveau organisationnel, c'est-à-dire comment on va organiser tout ça dans le temps, je sais que vous avez déjà fait votre prospective, vous avez déjà ça en tête, j'apporte mon point de vue. Le niveau organisationnel dans un premier temps, ce qui est important, et vous le faites déjà en partie, c'est d'être capable de créer des modes d'échange et des collectifs où la connaissance sur le territoire, notamment la connaissance écologique, va circuler en continu, c'est créer des collectifs qui vont permettre que lorsqu'une controverse risque d'émerger sur un problème technique, par exemple sur l'érosion, cette controverse émerge bien avant le moment des débats techniques de la décision finale.

C'est aussi construire, et quand je dis construire, c'est vraiment construire comme on construit une chaise, ce n'est pas juste un mot, c'est construire la confiance dans les données, dans les interlocuteurs. Si vous voulez, en question, on pourra en parler, c'est une vraie problématique qui s'est posée notamment aux Saintes-Maries-de-la-Mer, c'était la construction dans le temps d'une confiance dans les données scientifiques et dans des interlocuteurs par les habitants et par les usagers. Ça, c'est un vrai travail, c'est quelque chose d'extrêmement compliqué à faire et qui passe par la création de collectifs d'un genre particulier, plus informels, qu'on appelle des organisations frontières en sociologie, c'est-à-dire des groupes à la fois informels et suffisamment éloignés des enjeux de pouvoir, de reconnaissance et de prise de décision pour que la circulation de l'information, la connaissance, la confiance se fasse sur un mode un peu plus pacifié et continu. On avait un exemple en Camargue avec la commission exécutive de l'eau qui est arrivée à ça. Aujourd'hui, les commissions locales de l'eau sur ce territoire tendent vers ça, je ne suis pas sûr qu'elles y arrivent, je n'ai pas assez d'éléments. L'enjeu est aussi d'éviter qu'au moment des débats techniques, rationnels, qui sont ceux qui prévalent à la prise de décision, et qui sont ceux qui sont confrontés à la population, éviter que ces débats deviennent des enjeux de reconnaissance de groupes sociaux qui se sentiraient victimes, marginalisés, et qui vont utiliser des arguments plus pour être reconnus que pour débattre. Ça se construit autant dans le cours du temps. Ce niveau organisationnel, c'est aussi la question de créer des collaborations en continu avec des gros centres de recherche. Il me semble que c'est un problème ici en termes d'associations des très grands centres de recherche qui vont amener l'innovation qui sera nécessaire pour adapter l'environnement et la gestion de l'eau et le changement climatique, et ces constructions ne sont pas des choses à minorer. C'est à la fois très fragile, je pourrais vous parler de mon expérience personnelle, c'est des turn-overs qui existent, et c'est vraiment un travail à mettre en place en tant que décideurs ou techniciens que vous êtes dans le long

terme. Ça va être un enjeu immense pour les temps qui viennent. Plus largement, c'est penser comment on organise l'innovation technique, culturale sur ce territoire dans le long terme, et pourquoi pas construire une économie de la connaissance autour d'un projet de territoire qui vise à vivre avec les évolutions du littoral, du risque, etc.

Et enfin, j'en finirai par le niveau institutionnel, celui que vous maîtrisez le mieux, vous, et moi le moins bien, mais passons, au niveau institutionnel. Ici, je ne sais pas si c'est une chance, mais je pense, vous n'avez pas la même couverture institutionnelle en termes de protection de l'environnement que l'île de Camargue. Vous n'avez pas, par exemple, un parc naturel régional qui est quand même un outil complexe à manier, peut-être un peu rigide des fois. Vous n'avez pas non plus la rigidité d'une réserve nationale qui a des statuts très spécifiques. Vous n'avez pas cette couverture institutionnelle. Vous en avez une autre, mais la question est, de manière prospective sur une échelle de 10 ans, de 20 ans, de savoir où on veut aller en terme de couverture institutionnelle : est-ce qu'on préfère aller vers un modèle institutionnel qu'on appelle de poly-archi, c'est-à-dire plusieurs gestionnaires d'environnement qui gèrent de manière séparée leur environnement en créant, du coup, plus ou moins une mosaïque de lieux, quand on a de la chance ? Est-ce qu'on va plutôt vers des logiques de centralisation des gestionnaires environnement ? C'était des débats qui ont été portés en Camargue. Est-ce qu'on va vers l'idée d'un méta, d'un mégapropriétaire, mégagestionnaire qui va gérer l'ensemble pour le territoire ? C'est une vraie question qui se pose, c'est une tendance qui se dessine des fois, ou est-ce qu'on va sur un statu quo ? Mais comment va-t-on créer une structure institutionnelle dans le temps pour répondre à ces enjeux ? Et plus important encore, quels moyens financiers et quels moyens réglementaires pour ces structures, pour répondre aux enjeux qui vont venir ? Est-ce que par exemple en termes d'outils, les grands outils historiques sur ce territoire, me semble-t-il, ça a toujours été l'acquisition, parce qu'il y a eu énormément d'acquisitions publiques d'espaces naturels ici, et l'autre outil, ça a été les chartes, en quelque sorte, c'est-à-dire avoir par exemple des chartes de gestion de l'eau, avoir un peu de convention. Est-ce que ces outils suffisent ? Est-ce qu'il faut les faire évoluer, sous quelle forme ? Il me semble qu'en termes prospectifs, on ne peut pas passer à côté de ça, et surtout, comment conserve-t-on une lisibilité pour les habitants et les usagers de l'appareillage institutionnel ?

Des études menées par Raphaël Mathevet sur les commissions locales de l'eau montrent que les gens qui y participent n'ont pas toujours une vue très claire des institutions, ça peut être problématique. C'est aussi de pouvoir revendiquer le volontarisme assez exceptionnel qu'a connu ce territoire en terme notamment d'acquisition d'espaces naturels, et que ce soit suffisamment affiché pour que tout le monde en ait conscience et que ça devienne un élément constitutif de l'identité et de la cohésion sociale. J'espère vous avoir convaincus d'une chose très simple, c'est de vous dire : oui, il va y avoir des enjeux de politique environnementale, mais il faut voir ces enjeux comme des occasions pour créer aussi de la cohésion, pour créer du lien social autour, et non pas opposer les deux, ce qui est une tendance qui a beaucoup, beaucoup existé, qui continue à exister. L'environnement peut servir à la société autant que la société doit servir à l'environnement.

Je vous remercie.

1 / Construire la cohésion sociale et l'identité locale autour des problématiques de l'eau et de la protection de l'environnement

Table-ronde

Robert CRAUSTE

Merci. Merci d'abord à notre expert pour avoir posé l'ensemble de ces éléments. C'est toujours intéressant d'avoir, effectivement, c'est ce que je disais en introduction, quelqu'un qui nous observe et qui pose les éléments que l'on vit au quotidien, finalement. Je disais : « le nez dans le guidon », mais ça permet effectivement votre regard parce que dans votre présentation, je pense que chacun a parfaitement reconnu son quotidien, les enjeux, ce qui est ressenti, ce qui est vécu sur le territoire, avec, et vous le dites là-dessus, cette nécessité de rassembler, de faire lien, de faire cohésion, et on s'aperçoit que lorsque justement les termes de l'adversité se présentent, la nature humaine n'est pas spontanément vers cette solidarité. C'est assez pessimiste ce que je dis, mais je ne pense pas. Je pense qu'effectivement ça doit être quelque chose qui relève de l'effort parce qu'il y a une tendance, au contraire, au cloisonnement, au repli, à l'opposition. On parle de l'opposition de la nature et de l'activité, mais aussi une opposition entre les acteurs selon leur propre intérêt et le champ se rétrécit alors qu'il doit s'élargir. On est confrontés, vous l'avez évoqué à plusieurs reprises, le Scamandre, le syndicat mixte de la Camargue Gardoise - je salue Jean-Gabriel Broc son directeur qui est ici présent. Sur les sujets que nous abordons, je l'évoquais, celui de la salinité, nous pouvons avoir des points de tension extrêmes, au moment où il faudrait justement, et on s'y efforce, de faire travailler ensemble. On ne perd pas de vue et je pense que c'est notre rôle que de le faire, ce travail ensemble. Mais on perçoit quelques fois des points de tension qui vont jusqu'au rejet. Vous parliez de la nécessité de faire appel à des éléments, à des données, notamment scientifiques.

J'ai assisté à des réunions récemment où j'ai entendu le rejet justement, vous avez nommé monsieur Mathevet que j'ai rencontré avec beaucoup d'intérêt, j'entends parler bien sûr de la Tour du Valat, et il n'y a peut-être pas de vision tout à fait égale là-dedans, mais j'entendais certains acteurs locaux dire : « On ne veut plus entendre parler de l'avis des scientifiques. » Ça, c'est un danger. Ça nous oblige, je pense, les uns et les autres, vraiment, à nous engager là-dessus, à nous engager et à essayer de tenir, de garantir ce lien, et j'adhère aussi à votre idée d'essayer autant que faire se peut de le déconnecter de l'enjeu politique. Les rythmes des élections sont assez soutenus en France ! Ça renvoie à la responsabilité collective. Ça me paraît important. Donc voilà une première réaction, il y en a beaucoup d'autres. Je pense que bien sûr Régis Vianet, chacun le sait, il a dirigé le parc régional de Camargue, il connaît parfaitement ces éléments, cette question de l'identité, je vais la semaine prochaine rencontrer Patrick de Carolis, maire d'Arles, pour pouvoir justement partager, échanger, essayer de partager ensemble. Cette identité, on en parle souvent avec Régis et d'autres, aujourd'hui, on est classé réserve de biosphère par l'UNESCO, donc c'est déjà un élément hautement écologique, puisque la démarche est écologique. C'est un élément qui nous lie et que nous nous devons d'animer, peut-être de plus animer que cela n'a été le cas pour renforcer quelque chose. Ça me paraît être une piste. Après, vous avez commencé à aborder la question des institutions, et là, on est quelques fois à se regarder un petit peu en chien de faïence d'un côté du Petit-Rhône, rive droite, et de l'autre côté, rive gauche. Il y a des choses à faire bouger. Beaucoup de choses à dire, et je pense que dans les échanges on rebondira. Je vais laisser la parole à Régis.

Régis VIANET

Vice-Président de la communauté de communes Terre de Camargue, délégué aux politiques environnementales

Conseiller municipal d'Aigues-Mortes, délégué aux Finances, au développement du territoire et à la communication.

Merci Président. Effectivement, je rejoins ce que vous avez dit. Ce que je peux vous dire par rapport à la présentation d'Aurélien, c'est que toute la difficulté, c'est de faire dialoguer identité et modernité. Souvent, quand on parle d'identité, on a tendance à avoir le regard dans le rétroviseur, de regarder derrière, parce qu'on se dit : « C'est le poids de l'histoire, on a des traditions, il faut qu'on conserve nos traditions. » Et on ne se projette pas vers l'avenir. Les territoires sur lesquels nous sommes et nous vivons, sont des territoires par nature très mobiles, très dynamiques. La Camargue est

un des territoires dynamiques, d'ailleurs sa constitution est dynamique et son avenir restera dynamique. Depuis un siècle et demi, nous avons construit un territoire, nous avons voulu le maîtriser et le figer. Aujourd'hui, on s'aperçoit que ces éléments qui ont construit ce territoire, ces éléments naturels, ressurgissent et nous obligent à de nouveau réfléchir sur le modèle, et à le réfléchir de manière à ce que nous devons intégrer les nouveaux paramètres qui vont s'imposer à nous, paramètres climatiques notamment.

Et ces paramètres climatiques vont un peu déséquilibrer cet équilibre qu'on a su imaginer ensemble entre les relations que nous avons avec notre territoire, entre nous et avec le territoire, cette relation que j'appelle, moi, homme nature, puisque en Camargue les relations natures sont omniprésentes à travers un élément qui est l'eau. Cette eau, on l'a domptée ou on l'a plus ou moins domestiquée, mais elle reste un élément sauvage, elle reste ce qu'elle est : pas toujours accessible, pas toujours maîtrisable. Là, on a construit un modèle qu'on a cru stabiliser dans la durée et dans le temps, et ce modèle devient un peu déstabilisant puisqu'il y a des paramètres qui vont nous forcer à réfléchir sur de nouveaux accès aux ressources, etc. Effectivement, comment va-t-on construire un modèle de territoire où l'identité telle que nous l'avons héritée de nos générations antérieures et telle qu'on va la transmettre à nos générations futures, comment va-t-on faire en sorte que cette identité puisse être transmise en intégrant des nouveaux paramètres ? Ça veut dire quoi ? Ça veut dire qu'à un moment donné il faut peut-être repenser la composition spatiale, commencer à se préparer, à dire : « Là, on va peut-être lâcher un peu de mou. Mais par contre, là, on va peut-être essayer de tenir encore plus longtemps. » Donc ça veut dire qu'il faut qu'on travaille, non pas en linéarité vers l'avenir, mais dans une progression des différentes étapes sur lesquelles on aura encore les moyens d'activer des leviers, des leviers effectivement de connaissance, effectivement, la connaissance aujourd'hui… Pourquoi les scientifiques sont un peu malmenés, si je puis dire ? Parce qu'en fin de compte, ils apportent des données factuelles, des données qui dérangent notre propre perception et notre propre modèle que nous avons construit intellectuellement, c'est-à-dire qu'à un moment donné, le niveau de la mer a pris 20 centimètres, on ne peut plus évacuer l'eau comme on veut, la salinité remonte, et ça, on ne pouvait pas l'imaginer, on ne pouvait pas le formaliser de manière intellectuelle et on ne pouvait pas le partager entre nous. C'est ça qui est terrible, c'est-à-dire qu'à un moment donné ces éléments, ces données factuelles qui sont acquises et qui sont mises dans des machines, qui sont intellectualisées et qui sont travaillées par les scientifiques, ces données-là qui nous arrivent, nous, société où on travaille plus sur de l'affectif, plus sur des ressentis, plus sur de la donnée qui n'est pas une donnée de mesure ou de métrologie, ça nous interpelle et on a du mal à accepter. Pourquoi ? Parce que derrière, ça touche d'autres éléments, ça touche notre condition de vie, nos cadres de vie, notre relation avec l'économie que l'on a construite, nos activités humaines, etc., ça les touche, ça va les contredire et ça va créer des problématiques derrière de société : chômage, déplacement de population, etc. Ça, c'est vrai qu'il faut y travailler. Là où je suis d'accord avec Aurélien, c'est que c'est le moment où jamais de travailler sur une vision prospective participative, c'est-à-dire qu'à un moment donné il faut que, d'une part, nous tous nous soyons ouverts à entendre la connaissance que les scientifiques vont nous apporter, mais il faut qu'on soit tous aussi en mesure de réfléchir à l'avenir que nous souhaitons construire ensemble, et non pas que le scientifique donne l'avenir, ce n'est pas à lui seul de construire l'avenir. Lui vient apporter des éléments factuels, des éléments de connaissance pour comprendre les processus, qu'ils soient d'ailleurs processus naturels, processus sociaux, processus physiques, etc., mais on doit aussi, nous, construire notre avenir. L'avenir d'un territoire n'est pas entre les mains que des politiques, je suis d'accord, il est entre les mains de tous. Bien évidemment, à un moment donné, le politique doit prendre ses responsabilités, je suis entièrement d'accord. Les politiques, nous sommes tous dans des pas de temps qui ne sont peut-être pas les pas de temps, non plus, des phénomènes qui se manifestent à nous. Ce sont des éléments qui me semblent intéressants dans un projet de territoire tel que celui que Terre de Camargue porte aujourd'hui. Il faut qu'on ait à la fois cette vision du court terme, à travers les connaissances qu'on nous apporte, cette vision du moyen terme et commencer, je dirais, à évoquer ou préparer le long terme, parce qu'effectivement, 2050, c'est deux générations, deux ou trois générations, c'est vite là trois générations d'humains, mais par contre, pour 2030, c'est demain.

Peut-être que, déjà, il faut commencer à préparer demain, même si le mandat électif, pour nous, c'est 2026, 2030, c'est quatre ans après, ce n'est rien. Donc il faut quand même préparer, il faut amorcer cette réflexion. Je souhaite vraiment que ce territoire soit, je dirais, un laboratoire du changement climatique, de l'intégration du changement climatique. C'est le moment ou jamais.

1 / Construire la cohésion sociale et l'identité locale autour des problématiques de l'eau et de la protection de l'environnement

Table-ronde

On a tous les ingrédients pour être ce laboratoire. On est un territoire littoral. On est un territoire avec de la ruralité, on en a parlé. Une chose qui est intéressante aujourd'hui, c'est que dans le changement climatique, il y a un élément qu'on ne prend pas suffisamment en compte : on parle beaucoup de l'élévation du niveau de la mer, des ressources en eau, etc., mais il y a la ressource alimentaire. La ressource alimentaire sera impactée par les changements climatiques. Les territoires ruraux auront un rôle à jouer dans la ressource alimentaire, parce qu'on ne va pas faire pousser des tomates sur le toit des immeubles, même si on commence à le faire. C'est intéressant, mais à un moment donné, on est assez nombreux sur terre et il faudra bien que nos petits estomacs puissent continuer à malaxer et à digérer les aliments. Donc la ruralité aura un rôle à jouer dans l'accompagnement de la ressource alimentaire, tout comme l'urbain a joué son rôle dans les ressources liées aux services. Aujourd'hui, les services sont plutôt vers les zones urbaines et les ressources alimentaires et récréatives, plutôt dans le milieu rural. C'est ça, et qu'est-ce qu'on veut faire de ce territoire ? Je crois que Terre de Camargue a tous les ingrédients pour travailler sur ce domaine, d'où le projet de territoire qu'on imagine à travers les mobilités, les interactions, etc. Je pense que ça va dans ce sens-là.

Robert CRAUSTE

Je ne doutais pas que Régis soit d'une contribution visionnaire. Merci.

Aurélien ALLOUCHE

Bêtement, j'ai oublié de prendre un stylo, je n'ai pas pu prendre de notes, il va falloir que je fasse confiance à ma mémoire fatiguée, parce qu'il s'est dit beaucoup de choses très intéressantes. Sur ce que tu dis, Régis, , il y a des éléments qui étaient faits exprès dedans. Je m'attendais à ce qu'il y ait des questions sur : « Oui, mais s'il y a l'identité… » Je pense que c'est le cas : « Si on a une entrée identité, on est aussi dans une entrée : on va sauvegarder uniquement les paysages dits patrimoniaux, les espèces patrimoniales. » Ce n'est pas cette conception de la sociologie, je ne vais pas faire un cours sur l'identité sociale en sociologie, mais elle a une conception dynamique. C'est pour ça que je parlais de l'identité qu'ont réellement les gens. L'identité pour nous, sociologues, c'est comment on se représente le territoire, quelles pratiques symboliques ou réelles on utilise pour s'approprier le territoire, et comment on se connecte au passé dans une trajectoire, c'est-à-dire comment on perçoit quand il y a un truc qui évolue et on va dans le même sens. Les identités sont dynamiques. L'identité camarguaise, c'est pour ça qu'il faut aussi énormément de travaux d'histoire, pour rendre compte de ces trajectoires, c'est une identité d'adaptation, justement, et je pense, c'est un mélange très subtil, il faut une capacité à habiter des espaces hostiles dans une ruralité de faible densité, et en même temps une pointe d'innovation assez extraordinaire. L'histoire de la Camargue, c'est aussi une histoire d'innovation avec des grands capitaux, d'ailleurs, pas forcément camarguais, souvent marseillais, parisiens, etc., qui arrivent à faire une culture pour le riz qui n'est pas du tout une culture du coin, c'est plutôt tropical, avec des conséquences parfois néfastes sur l'environnement d'ailleurs, il faut en parler. Mais ce sont des systèmes qui sont capables de sortir quelque chose de conditions très hostiles… Le changement climatique, c'est grave, mais ce que je veux dire, c'est que la Camargue, ce qu'elle a réussi à dompter en termes de conditions difficiles, finalement, c'est pas mal, ça fait rêver, je pense, beaucoup d'autres régions.

Pour moi, quand je parle d'identité, c'est aussi ça, et la conception que les gens en ont peut-être. Il ne faut pas avoir une conception folkloriste de l'identité, il n'y a rien de pire que d'avoir une conception qui fait la muséification et qui considère que l'identité, c'est un peu de bouvine, un peu d'accent… Non, l'identité des gens, ce n'est pas ça. Je suis complètement d'accord avec Régis, et justement, j'attendais ça… Ça rejoint aussi un petit peu les questions des scientifiques, parce que ce que vous décrivez, j'ai écrit plusieurs articles là-dessus, notamment aux Saintes-Maries-de-la-Mer où ça a été des choses comme ça, on disait : « Non… » Si je force le trait, je ne veux pas paraître insultant, mais c'était du Trump avant l'époque, il y avait des données scientifiques et les personnes

disaient : « Non, c'est faux. C'est fake news. On ne veut pas savoir. » C'est pour ça que je parlais de ce qu'on appelle les organisations frontières, c'est-à-dire si on crée, notamment, un exemple très simple, vraiment un truc à faire, et moi je n'ai jamais réussi à le faire, quand vous avez des protocoles de mesure, par exemple sur les rejets de pesticides de la riziculture en Camargue, vous avez des conflits, et on nous dit : « Les scientifiques ne savent pas, etc. ». On a essayé de monter un programme où il y avait un protocole de mesures qui était co-validé par les scientifiques et par les riziculteurs, de telle sorte qu'il y avait des mesures qui ne pouvaient plus être contredites. On a essayé de le faire financer. L'Agence de l'eau nous a dit : « C'est super intéressant, mais hors de question. Nous, on ne finance pas ça. » Donc après, il y a des questions de montage institutionnel et de jeux politiques, mais c'est vrai qu'il y a des solutions, je pense, notamment quand on rentre dans quelque chose d'informel et qu'on crée des lieux de sociabilité dans le temps, pour dépasser cette question… Souvent quand on rejette, qu'on dit : « On ne veut plus d'études scientifiques. » C'est aussi des questions de reconnaissance sociale, c'est ce que je disais. Il y a ce côté : « Les scientifiques, de toute façon, ils vont de pair avec les bobos-écolos, tout ça, ce n'est pas nous, on n'est pas des scientifiques, on n'a peut-être pas de diplôme, mais on a raison. » Et on crée des conflits comme ça. En plus, on s'adresse des fois aux gens en disant : « Vous, vous êtes riziculteurs, vous êtes agriculteurs, vous ne pouvez pas savoir. » Alors qu'un riziculteur, on n'est plus du tout, vous le savez tous mieux que moi, dans le truc où les agriculteurs qui pour connaître la météo se lèvent le matin et regardent le ciel. Ce sont des experts, des gens qui ont des formations extrêmement poussées, qui adorent l'innovation et quand on sait s'adresser à eux sur ces termes-là, je pense qu'on peut construire des éléments. Je ne dis pas que c'est une solution, mais si on arrive à ressentir comment vit un territoire, les identités multiples, les circulations de connaissances, de pratiques, on arrive un petit peu à dépasser ces situations qui sont en fait des situations de bout de chaîne. Quand on n'a pas mis toutes les médiations avant, quand on arrive, on est dans le conflit. Ces médiations se mettent en place : il y a des bureaux d'étude, dont le mien, qui font ce genre de choses.

Charly CRESPE
Conseiller municipal du Grau-du-Roi

C'est très intéressant. J'ai cru reconnaître dans vos diapositives la couverture du premier cahier régional d'Occitanie sur les changements climatiques. Notamment, vous avez sorti la phrase : « Augmentation de la fréquence des pluies intenses automnales et de leur intensité. » C'est vrai, je rejoins monsieur le président et monsieur le vice-président quand ils parlent de liens scientifiques, etc. Selon vous, à quel point pouvons-nous faire confiance aux observateurs de ce cahier régional ? Moi, j'avais l'impression qu'on devait faire confiance aux scientifiques, qui faisaient référence, mais parfois on entend des responsables politiques dire que les scientifiques ne sont pas d'accord, qu'on ne peut pas prédire à 2050, qu'on n'a pas assez de recul sur le climat, et comme, je trouve ça intéressant, vous avez parlé justement de restaurer la confiance des experts auprès de la population, ou des riziculteurs dans l'exemple, est-ce qu'il existe des outils pour la restaurer auprès des politiques ? Parce que c'est eux les décideurs in fine.

Aurélien ALLOUCHE

Il y a aussi des effets de communication auxquels, malheureusement, j'ai participé. C'est vrai que dans les prévisions scientifiques, c'est sur des scénarios, et donc ils donnent des échelles sur plusieurs scénarios. Il y a une marge d'incertitude dessus, c'est clair. Après il y a des questions de méthodologie. C'est vrai que, parfois, un élu peut ne pas être complètement… Si je force le trait, c'est comme les sondages, quand on vous dit, je ne sais pas : « Tel candidat est à 15 %. Mon Dieu, il est à 15, l'autre est à 14, il est au-dessus. » En statistiques, 15 et 14, c'est pareil, il y a des marges d'erreur. Donc il y a tout un vocable scientifique qu'il faut apprendre à partager, mais accepter que justement le scientifique donne des éléments de discussion. Il n'affirme pas une vérité. Si un scientifique dit : « C'est ça la vérité. », il n'est pas scientifique. Il doit dire : « Avec une marge d'incertitude de tant, je pense qu'il y ait une grande probabilité qu'il y ait ça, et créons ensemble des protocoles pour savoir quoi faire et pour mettre en place des suivis. » Normalement, c'est ça. On ouvre ce qu'on appelle une épistémologie civique, c'est-à-dire comment on fait ensemble pour s'accorder sur quelque chose et avancer. Une réponse, c'est : on ne sait pas si les scientifiques ont 100 % raison. Par contre, une chose est vraie, sur le changement climatique, que personne ne dit, c'est que tout ce que les scientifiques ont annoncé il y a 20 ans quand, je me rappelle, on disait encore : « Non… », est avéré. Ça ne veut pas dire que tout ce qu'ils disent maintenant va s'avérer, mais tout

ce qu'ils ont dit, par contre, on le voit, on est dedans. Donc moi, si un pote me sort les résultats du PMU tous les jours et qu'à chaque fois c'est les bons résultats, s'il me dit : « Joue le 14. » Je le ferai. C'est un peu pareil, tout ce qu'ils ont dit, c'est en train de se vérifier. Donc je leur fais plutôt confiance.

Thierry FÉLINE
Maire de Saint-Laurent-d'Aigouze et vice-président de la communauté de communes Terre de Camargue

Je vais rebondir sur le même propos. Dans votre exposé, très intéressant par ailleurs, il y a quand même une information sur : préserver, réinventer la ruralité. Vous l'affirmez, quant à l'avenir, on va dire par rapport au climat, la salinité, le niveau de la mer. Ça, c'est une affirmation aujourd'hui, c'est une prise de conscience, mais est-ce que tous les outils que vous avez exposés seront suffisants ? Je dirais : on ne sait pas, mais c'est toujours pareil, ce sont des outils, c'est des propositions. Je pense que dès maintenant il faut vraiment une prise de conscience. Ces outils sont à mettre en œuvre à travers la participation de la population, d'associations. Je serai tenté de dire que c'est une prise de conscience dès maintenant, parce que 20 ans, 30 ans, c'est demain. Les termes employés sur la préservation et réinventer la ruralité, c'est dès maintenant qu'il faut l'imaginer. Donc ça se recoupe un peu tous les propos qui ont été avancés, tous les arguments, mais je pense que c'est un travail qu'il faut mener dès maintenant, absolument, parce qu'on a des territoires vastes, concernés par la salinité, concernés par tous ces problèmes, et il faut absolument s'y pencher dès maintenant. On sait très bien qu'il y a des personnes qui ne veulent pas l'admettre, mais on a vu à travers les siècles qu'il y a eu des changements. Vous avez évoqué le riz, le riz n'a pas toujours existé chez nous. Donc à un moment donné, il faut s'adapter et faire prendre conscience dès maintenant, me semble-t-il, parce que les outils sont là, mais ils ne sont pas suffisants.

Robert CRAUSTE

Thierry, j'adhère à ce que tu dis, évidemment. J'ai retenu qu'il y a un élément qui est celui de poursuivre une trajectoire. Il y a la rupture et la poursuite de la trajectoire, il y a ces deux éléments qui peuvent s'opposer. Vous avez aussi évoqué ce qui était déjà le fait d'une prise de conscience, c'est-à-dire les politiques publiques, les orientations des politiques publiques d'aujourd'hui. On ne part pas d'une feuille blanche, on aime le dire quand on est en responsabilité, donc je vois Christine Pala, je vois les équipes de la restauration scolaire de Terre de Camargue avec la production de nos mille repas quotidiens, et le travail qui est fait à travers la loi EGalim et aujourd'hui le plan d'alimentation territorial pour justement, vous parliez, et tu parlais Régis, de la question relative à l'alimentation, il y a un travail qui est engagé là-dessus. C'est un des éléments. Tu dis aussi, Thierry : « C'est maintenant. » J'ai eu une discussion avec monsieur Marti de la DDTM sur la question de la cartographie du trait de côte, l'érosion, c'est maintenant, ce n'est pas effectivement dans dix ans. C'est des choses dont on s'occupe maintenant. Je pourrais en citer d'autres. Peut-être que parmi vous, certains peuvent aussi, peut-être que Jean-Gabriel Broc peut aussi évoquer certaines choses.

Régis VIANET

Je voulais revenir sur l'acceptation de la connaissance et notamment des données de l'information produite par les scientifiques. Il faut savoir que la recherche se produit dans un temps long, un scientifique doit se questionner en permanence. D'ailleurs, même s'il a obtenu des résultats, il faut qu'il confirme, il faut qu'il conforte, il faut qu'il précise, il faut qu'il affine, etc. Le gestionnaire, quand je dis le gestionnaire, c'est aussi bien un élu qu'un gestionnaire de réserve naturelle, lui, il est dans le temps court, il est souvent dans le temps immédiat. Il faut pouvoir faire dialoguer ces deux notions qui ne sont pas toujours faciles à comprendre et à entendre, de part et d'autre d'ailleurs. Le scientifique : « Vous me posez une question, je ne peux pas vous répondre comme ça. » Le gestionnaire dit : « Moi, il me faut la réponse immédiatement. » Ça, c'est une réalité. Je l'ai vécu par mon métier précédent où systématiquement j'avais cette dualité entre les gestionnaires. Là où je suis assez content, c'est qu'Aurélien a cité l'exemple de la commission exécutive de l'eau, c'est moi qui l'avais

créée en 94, cette commission. Pourquoi on l'a créée en 94 ? Parce qu'on était à peu près dans le même type de situation, même encore plus critique puisque c'était les inondations de la Camargue en 93, 94, les premières grandes inondations où on avait dit : « La Camargue est foutue, la Camargue est sous les eaux, etc. » Comment faire ressortir cette eau ? Parce que la Camargue, c'est ça, quand l'eau rentre dans la Camargue en grande quantité, c'est une baignoire, on manque de pompes de fond pour vider la baignoire, donc on va chercher les pompes hollandaises, etc., pour sortir. Le cœur de la Camargue est constitué d'espaces naturels de grande valeur, etc. On s'inquiétait beaucoup pour ces espaces naturels. Et à un moment donné, chacun disait la sienne de son côté. Le riziculteur disait : « Oui, la réserve n'a qu'à prendre toute l'eau. » La réserve disait : « Mais je ne peux pas prendre toute l'eau de la terre. » Le pêcheur dit… etc., etc. À un moment donné, je me suis dit : « Au lieu que tous ces gens parlent chacun de leur côté, on va les réunir autour d'une table, et on va essayer de formaliser ensemble un objectif. » C'est comme ça qu'est née la commission exécutive de l'eau en Camargue, quelque chose de très informel au départ, mais où on avait associé aussi, j'avais voulu associer à l'époque les services de l'État, même si c'était informel. L'État n'aime pas trop rentrer dans les discussions locales, il veut rester en dehors et être plutôt un regard extérieur, un avis à donner, une veille, plutôt faire appliquer les règles plus que travailler sur des choses un peu informelles. On avait réussi à faire cette plateforme, et au fil des années, ça s'est stabilisé et cette plateforme a perduré. J'ai voulu qu'elle perdure, qu'on se réunisse régulièrement, donc on avait donné des pas de temps. Et du coup, on a formalisé des objectifs partagés par tous. Tout le monde a bien compris que chacun pouvait trouver un bénéfice dans ce partage. Chacun retrouvait son existence, et certains retrouvaient sa (leur) lisibilité dans son (leur) action. Le riziculteur savait où il était, il était compris par le protecteur de la nature, il était compris par le chasseur, compris par le pêcheur, et vice-versa. Ça ne veut pas dire qu'il n'y avait pas des discussions, ça ne veut pas dire qu'il n'y avait pas d'affrontements parfois, mais l'idée, c'était de trouver toujours une vision partagée, une vision commune et d'avoir une trajectoire, comme on vient de le dire. Donc, je vous livre un peu cette expérience. Effectivement, quand on construit un projet de territoire, ça veut bien dire qu'il faut trouver toutes les forces vives autour, et assembler les forces vives, et au moins au début partager une vision, partager une connaissance, et partager une vision.

Robert CRAUSTE

Dans la démarche, je m'adresse à l'agence d'urbanisme, il y a bien inscrit la démarche participative, évidemment. Nous l'avons complètement intégrée, et ça nous paraît important. Merci d'avoir reparlé effectivement de la CEL, ça dit ce que vous disiez tout à l'heure, cette nécessité. Sur la salinité, on essaie d'avancer selon cette méthode, on essaie de travailler de cette façon, de façon informelle, de rassembler les scientifiques, l'État bien sûr est incontournable à un moment donné. Il y a une phrase que tu as prononcée aussi, Régis, qui a attiré mon attention, c'est cette idée qu'on peut lâcher quelque part et défendre ailleurs. Un maire d'une station littorale est sensible à cette phrase aussi, mais pas que, d'un territoire en général. On sera bien à devoir aussi travailler là-dessus. On a accepté au Grau-du-Roi par exemple l'idée de défendre par le cordon linaire de second rang en disant : « On ne va plus se battre pour éviter que l'eau ne rentre aux Baronnets parce que c'est mission impossible, on va arrêter d'y mettre des rochers qui ont des conséquences en amont et en aval, et on va accepter que la mer… » Pour autant, dans la gestion intégrée du trait de côté, et aujourd'hui on demande d'y réfléchir de façon locale, il y a bien des points sur lesquels on se battra. Mais tu as dit aussi une chose, c'est la question du pas de temps, du pas de temps, et nous, on se doit effectivement de travailler, et je me disais tout à l'heure en aparté, on est à travailler un projet, et ce projet, oui, parce que c'est aussi le temps un peu de l'immédiateté, parce que c'est le temps des citoyens que l'on côtoie au quotidien, il se projette, on va le travailler pour vingt ans peut-être, quinze ans, vingt ans. Au-delà, c'est compliqué. Quand je discutais avec des scientifiques sur la notion des épisodes orageux ou pluvieux d'intensité forte avec cette observation qui se renouvelle de plus en plus, quand je leur ai demandé, et c'était au congrès de l'ANEL, aux journées nationales des études du littoral, à Pornic au mois d'octobre, quand j'ai interrogé un de vos collègues du CNRS, je lui ai dit : « Est-ce que vous êtes certain… ? On les observe et j'ai le même sentiment ou observation, que par rapport à il y a cent ans, c'est vrai qu'il y en a beaucoup plus ? » Il m'a dit : « J'ai besoin de cinquante ans de plus pour vous le dire, je ne peux pas faire l'observation statistique. » Je reprends ça parce ça a été un point de discussion que nous avons eu avec Charly Crespe.

2 / Modes de transports partagés et flexibles : une opportunité pour Terre de Camargue ?

Présentation

Didier Josselin
Directeur de recherche au CNRS
Directeur du laboratoire ESPACE UMR 7300

Tout d'abord, je voudrais remercier Terre de Camargue et puis les gens de l'agence d'urbanisme pour cette invitation. C'est très important pour nous, et très intéressant pour les chercheurs de venir sur le terrain. On le fait souvent. Il ne faut pas oublier que la recherche académique est un service public, donc on est au service de la société, on est au service aussi de nos étudiants qu'on essaie de former au meilleur niveau et au service de la connaissance. Puisqu'on a parlé un peu de la science et des données, je voudrais dire quelque chose sur les différences entre les projections climatiques et la prospective. Les projections climatiques, ce sont des modèles et on a un programme où on a comparé vingt modèles, on s'est aperçu que globalement ils allaient tous dans la même tendance, quels que soient les modèles. Il y a cette tendance lourde. Par contre, quand on veut désagréger ces informations qui sont à des mailles peu fines, quand on veut les désagréger dans nos territoires, il y a une incertitude qui intervient, qui fait qu'il peut y avoir des différences. C'est là où ce que disait le collègue, monsieur Allouche, la notion d'intervalle de confiance, la notion de : j'ai 95 % de chance d'avoir raison en disant que dans cet intervalle, effectivement, la température va augmenter, mais j'ai quand même 5 % de chance de me tromper. C'est un peu comme à la météo au moment où ils avaient à la télé les indices de confiance, ils ont revu ça maintenant parce que ça brouille tout le monde, et pourtant c'est ça qu'on devrait faire. On devrait donner la force de probabilité de se tromper en disant quelque chose. Néanmoins, avec les projections, c'est difficile d'être climatosceptique aujourd'hui. Il faut vraiment intégrer ça dans le discours, notamment sur les dimensions sociales qu'il y a derrière.

Quant à la prospective, contrairement à ce qu'on pense, c'est ma vision, ce n'est pas éclairer le futur à la lumière du passé, c'est éclairer le présent à la lumière de futurs. C'est très différent. Donc on peut s'en emparer dans l'immédiateté. Je ne sais pas si ça amène des éléments par rapport à ce que disait monsieur, mais je suis tout à fait d'accord avec.

Je veux parler de quelque chose de très différent : les transports et la mobilité. Je dirige un laboratoire d'une centaine de personnes, qui est sur plusieurs sites en Méditerranée, il y a une partie sur Nice (le gros de la troupe), une partie sur Avignon, une partie sur Aix-en-Provence et une petite équipe à Saint-Christol-lez-Alès en Occitanie. On fait de la modélisation, on travaille sur les littoraux, les villes connectées intelligentes, le risque, le changement climatique. On fait pas mal de théories. On est ce qu'on appelle des géographes quantitativistes, donc on fait des mesures dans le domaine de la géographie. On a une trentaine de doctorants, une cinquantaine de permanents et je vais vous présenter aujourd'hui une partie de mes activités, mais je m'oriente vers l'environnement parce que je considère qu'étant justement dans le service public, c'est du devoir des scientifiques aujourd'hui de se mettre en masse sur ces problématiques, à tous les niveaux, que ce soit dans la partie sociologique, mais dans la réduction les émissions. Mes travaux portent là-dessus. J'ai fait soutenir une dizaine de thèses sur les transports partagés uniquement pour regrouper par les algorithmes des gens dans les véhicules de façon à réduire les distances parcourues, réduire le nombre de véhicules qui roulent et réduire les émissions de polluant. C'est vraiment un credo de motivation fort pour moi. Pour donner un exemple, je ne sais pas si vous avez entendu parler de la digue scientifique qui a été inaugurée à côté des salins, on a par exemple des travaux d'une chercheuse en psychologie qui a évalué la perception du risque de submersion marine. C'est une digue qui a plein de capteurs à l'intérieur et on va voir comment la mer va éroder la digue. C'est possible que dans le cadre d'un service public, la recherche soit au service, avec les élus, avec les territoires, de programmes qui peuvent fonctionner sur le long terme. Là, ça a été évalué un peu en grande pompe il y a peu de temps. Il y avait le préfet, il y avait le directeur de l'INRAE. Alors je reviens sur les transports partagés. Je vais vous parler de transports partagés et flexibles, ce qui fait que ça exclue un petit peu les transports réguliers, bien qu'ils soient partagés. Je les « ignore » non pas parce que je n'aime pas les transports partagés, moi-même j'ai un abonnement, je vous expliquerai ensuite, bus et trains qui fonctionnent très bien, je les prends tous les jours. Le propos, c'est d'essayer de voir comment on peut allier à la fois partage de transport et flexibilité du transport dans une évolution de la société qui fait que les gens veulent aller à tous moments partout et le plus vite possible. Donc le partage, on peut partager le temps de transport, par exemple, faire du covoiturage, du transport à la demande regroupé, les véhicules de tourisme avec chauffeur peuvent aussi permettre de le faire dans une certaine mesure, on peut aussi partager le matériel de transport, on peut partager des voitures, des vélos électriques en ville, il y a plein de villes qui ont fait ce système. On peut aussi partager les structures de transport, la voirie, on voit d'ailleurs les problèmes qu'il y a actuellement liés à l'usage de certaines voiries par les trottinettes alors qu'elles ne sont pas forcément autorisées, à cause de la vitesse, à le faire. Tout ça va se

mettre en place, et on peut faire des économies d'échelle à tous les niveaux. C'est ça l'objectif de regrouper des modes d'efficacité, des moyens de rendre efficaces les systèmes. On peut évidemment regrouper des passagers avec des algorithmes, mais aussi avec des incitations individuelles pour que les gens voyagent ensemble. Et tout ça, normalement, va dans le sens de la réduction de l'empreinte carbone. Qu'est-ce qu'un transport flexible ? En fait, c'est un concept qui date d'un certain temps, c'est aller partout, c'est l'ubiquité, le plus vite possible, l'immédiateté, et à tout moment, l'instantanéité. Évidemment, ça correspond pile-poil à la voiture. C'est dommage. La voiture est là, on la prend, on peut aller partout, on peut la prendre à tout moment, et ça va très vite, et plus on va loin, plus ça va vite. Vous avez remarqué, en ville, vous allez doucement sur les courtes distances, et plus vous allez loin, plus ce que vous ajoutez comme temps est minime, et ça favorise l'étalement urbain. C'est une vraie problématique. Donc, comment lutter contre la voiture personnelle ? C'était aussi les objectifs de nos travaux. On a aussi une demande autour de la variabilité et de l'adaptabilité des horaires et des lignes. On voit l'arrivée d'Uber par exemple, c'est tout à fait ça : on veut pouvoir se promener un peu dans tous les sens. Les jeunes sont connectés, ils prennent des décisions rapides d'aller boire un coup à droite, à gauche, et peut-être que les services publics ne se sont pas assez denses, ne se sont pas assez cadencés et interconnectés, ils ne rendent pas forcément, malheureusement, de services.

Si vous allez par exemple en Hollande, vous avez des cadences terribles et des fréquences énormes, ce qui fait que vous n'avez pas besoin de ce genre de système. Ça marche, c'est nickel, vous montez l'escalier, vous avez le train qui part tout de suite. Par contre, si vous êtes une personne à mobilité réduite, vous êtes sûr de rater le… Mais il y en a un autre un quart d'heure après, ça tourne, etc. Donc il y a plusieurs manières de répondre à l'ubiquité, à ces questions d'aller partout. On peut massifier les transports. Évidemment, comme la Hollande est très concentrée, ça va bien. Il y a plein de monde, et du coup ils font des économies d'échelle grâce à la densité de population. Nous, c'est un peu différent. La France est étalée avec plein de territoires. Les densités sont plus faibles, donc il faut qu'on s'adapte en quelque sorte. Aussi, ce qui est important, c'est la capacité d'intermodalité. Il faut savoir qu'à chaque changement de mode, vous perdez 30 % de gens dans les transports. Sur les courtes distances, évidemment, si vous allez aux États-Unis, vous êtes prêts à attendre une heure et demie dans un hub quelconque pour ensuite prendre un autre avion, voire en prendre deux, trois, ça arrive pour partir en vacances. Mais pour les distances interurbaines en France, à chaque fois vous perdez 30 %, c'est-à-dire que trois changements de mode, de bus, même pas de types de mode, de bus, vous n'avez plus personne, c'est trop long, parce qu'à chaque fois il y a des pertes de temps. Du coup, cette capacité d'intermodalité doit être défendue. Par exemple, j'ai un abonnement pris cette année. Il se trouve que j'ai déménagé, je suis maintenant au Sud, je suis plus loin de la fac. Avant, j'y allais en vélo. Là, ça fait 45, 50 minutes de vélo. J'ai quand même 55 ans, ce n'est pas évident, à moins de prendre un vélo électrique, ce que je n'ai pas encore tenté, donc j'ai pris un abonnement alternatif qui s'appelle en PACA ZOU !. Je ne sais pas si vous l'avez en Occitanie. C'est un abonnement qui fait à la fois bus et train, donc j'ai multiplié par deux mes fréquences de bus et de train, je marche dix minutes ou je prends la trottinette ou je prends le vélo que je mets dans le bus et dans le train, c'est-à-dire que les deux ont un accord, et grâce à la fréquence, c'est franchement easy. Pourtant, des fois, en tant que directeur de labo, on m'appelle ... Et je rate mon bus, mais ce n'est pas grave, je sais qu'après j'en ai un autre, jusqu'à 8h. Après 8h, par contre, je dors à la fac, à éviter quand même ! Donc il y a des possibilités à travers la coopération des systèmes entre eux. Ça, ce n'est pas des choses compliquées à mettre en œuvre, et peu coûteuses, finalement. Par exemple, mon abonnement me coûte seulement 10 euros de plus. Pour 10 euros de plus, je peux diviser par deux mes coûts parce qu'il y a un remboursement du CNRS. C'est obligatoire maintenant quand on utilise les modes souples, les modes décarbonés. Après, l'idée, c'est que le temps, c'est de l'argent pour les gens en général. Du coup ils veulent réduire au maximum leur temps de transport. Ce qui est important, c'est la réduction des délais de réservation. Dès que vous avez une réservation, ce n'est pas bon. C'est une des difficultés d'ailleurs des transports à la demande, qui est qu'en général vous êtes obligés de réserver. Le bus, vous n'avez pas besoin de réserver, vous savez qu'il est là. C'est un point positif du bus et du tram, à des horaires à peu près justes en général.

J'ai récupéré cette carte de l'agence d'urbanisme qui est très intéressante parce qu'elle nous montre que dans votre territoire, c'est mon regard de géographe, 60 % des gens naviguent à l'intérieur.

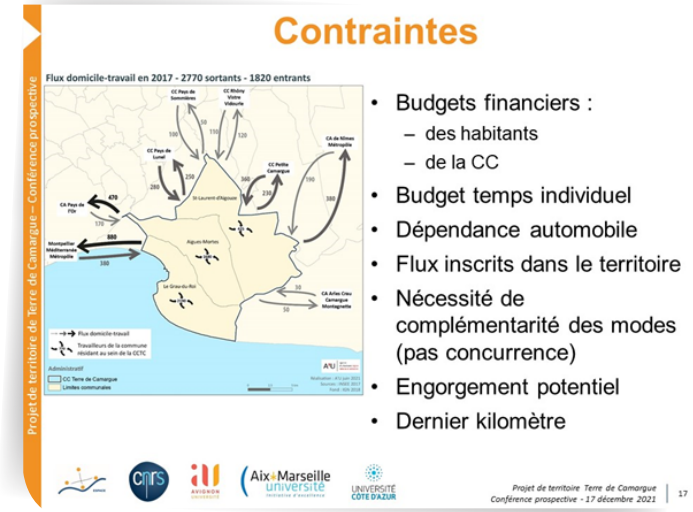
C'est important, l'air de rien. C'est important parce que ça veut dire que malgré tout, même si vous avez une capacité d'accueil touristique très importante, il y a

2 / Modes de transports partagés et flexibles : une opportunité pour Terre de Camargue ?

Présentation

Didier Josselin
Directeur de recherche au CNRS
Directeur du laboratoire ESPACE UMR 7300

quand même une vie à l'intérieur qui fait que vous avez la capacité d'utiliser ces flux. Il y a du potentiel, pour moi, en terme de géographe de base, on va dire. Il y a quand même des contraintes. Quand je dis « contraintes », ce n'est pas forcément des contraintes qui nous sont imposées, c'est ce qu'on a aujourd'hui comme élément factuel. Évidemment, on a des budgets financiers qui sont limités, certes des habitants de la communauté de communes, mais on a aussi des budgets individuels qui



sont limités. C'est ce qu'on appelle la contrainte [dosée à vie 01:19:43] : vous ne pouvez pas aller au-delà de, en gros, 45 minutes en transport, fois deux, sauf à Paris. Donc ça veut dire que vous êtes dans un environnement de proximité. Il y a la fameuse dépendance automobile, comment lutter contre ça ? Là, effectivement, l'automobile, c'est agréable de prendre son auto, on est en sécurité, on met la radio, il faut casser un peu ce mythe, on a des alternatives, on peut monter un peu des réseaux sociaux si on voyage ensemble. Le voyager ensemble a peut-être un sens, il faut essayer de réfléchir à comment on peut amener les gens à avoir envie de voyager ensemble. S'il y a des questions après, je vous raconterai des expériences que j'ai menées qui ont été assez intéressantes de ce côté-là. Les flux sont aussi inscrits dans le territoire en fonction des générateurs de flux, ils sont déjà là, il y a déjà des réseaux, donc il faut tenir compte de cette structure. On ne peut pas réinventer des flux, les gens habitent quelque part, il y a les PLU, on est contraints par un certain nombre de choses, et ça se mesure.

Il y a aussi un point important que je veux souligner, c'est que, normalement, on essaie d'éviter la compétition entre les modes. On essaie vraiment de les faire coopérer entre eux de manière intermodale, ou bien, en horaires. de façon à ce que les services ne se coulent pas les uns, les autres. Après, il y a les problèmes d'engorgement potentiel de dernier kilomètre. Je pense que dans l'année vous n'en avez pas beaucoup ici. Par contre aux périodes touristiques ça doit être juste l'enfer. Je ne viens pas ici en période touristique, c'est pour ça. Le dernier kilomètre, c'est celui qui vous plombe un transport parce qu'à cinquante mètres, vous ne pouvez pas vous garer, et vous tournez, vous tournez, vous tournez. Les opportunités, j'ai trouvé dans vos documents, l'authenticité, c'est tout à fait vrai, je l'ai mise. Il y a aussi l'attractivité, et pour un géographe, il y a la compacité, votre activité évidemment touristique, la compacité, pour vous, c'est small is beautiful. On a la même chose à la fac. On est la plus petite fac de France à Avignon. Résultat, on va voir le président, on tape à sa porte : « Salut, ça va ? » On boit un café. C'est quand même génial. C'est un atout énorme. Ce que vous pouvez considérer peut-être comme une limite, au contraire, c'est un avantage, à mon avis. La compacité, on l'a retrouve aussi, pas qu'en taille, en forme. C'est intéressant, parce que quand on a des communautés de communes qui sont allongées, c'est compliqué déjà quand on veut mettre des transports publics, ça coûte de l'argent parce que plus on est loin, plus on paie au kilomètre, plus la collectivité… En plus avec une distance à vélo qui est relativement limitée, il y a du potentiel par la forme. C'est une approche très géométrique, si je peux dire, mais c'est un peu ce qui m'a sauté à l'œil. Évidemment, la typicité et la maritimité, c'est des caractéristiques qu'il n'y a pas qu'ici, mais qui sont localement très développées. C'est ce sentiment d'appartenance à tout ce que la mer apporte.

J'ai regardé aussi ce schéma très intéressant de Terre de Camargue qui nous montre qu'il y a déjà plein de possibilités qui ont été développées, de sentiers où vous pouvez à la fois marcher, faire du vélo, qui sont interconnectés. Ça fait partie à la fois des contraintes, mais des ressources pour développer votre territoire. Maintenant, je vais vous donner quelques exemples de systèmes qui existent, qui peuvent être soit partagés, soit partagés et flexibles, ça dépend des deux. Le premier, c'est le transport à la demande, c'est souvent pour les personnes à mobilité réduite, mais il existe plein de formes de transport à la demande. Le problème, c'est que comme ça s'active à la demande, on croit que ça ne coûte pas cher. En fait, si, ça coûte quand même cher, puisqu'il y a un taux de couverture qui est au maximum de 10 % dans le meilleur des cas, et souvent c'est peu utilisé. En général, le taux de pénétration de ce genre de service est de 1 % en moyenne, pour vous

donner une idée, parce que les gens ne le prennent pas à cause de l'obligation de réservation. On se mord un peu la queue, dans le sens où ce serait bien qu'il soit dynamique, mais s'il est dynamique, on ne sait pas où il passe. Comme il n'y a pas de lignes régulières forcément, c'est à la demande, ça crée des difficultés méthodologiques. Alors, il existe des services qui arrivent à faire ça, mais ils sont souvent high-tech, c'est à dire, on sait où ils sont, on peut les suivre avec le GPS, et on peut le prendre au fur et à mesure. Ce qui est intéressant, c'est qu'on peut essayer de remplir les véhicules au maximum. On peut optimiser les trajets de façon à réduire les distances, réduire le nombre de véhicules qui circulent. Sur Besançon, on a fait plusieurs systèmes quand j'étais chercheur en Franche-Comté, et il y en a un, on avait fait le système EVOLIS-Gare à Besançon, qui desservait les TGV du matin, et on arrivait jusqu'à 70 % d'économie de véhicules roulants et 30 % de distance parcourue. Ça veut dire qu'avec des algorithmes, on arrive à massifier les personnes dans les véhicules, et ces gens-là ne prennent pas leur voiture. Déjà, ils n'arriveraient pas à se garer parce que c'est la galère pour aller prendre le TGV. Donc il y a des possibilités techniques qui existent dans la littérature scientifique, il suffit d'aller les chercher et les mettre en œuvre. Par exemple, on a fait aussi le système Tadou qui a tourné six ans, et après, je crois que ça s'est arrêté. C'est aussi dans le Doubs.

Tout ça, l'idée est de favoriser le partage des transports, de jouer sur les effets clubs. On est au Yacht Club, donc on voit bien l'image que ça peut être l'effet de club : se retrouver ensemble pour voyager, avoir une espèce de système un peu privilégié. Dans le système qu'on a fait à Besançon, on a pris le service un jour, et les taxis ont dit, on travaille avec les taxis, les taxis ont dit… On leur a demandé : « Qui a fait ce système ? » Et les taxis ont dit : « C'est nous qui l'avons fait. » Ce n'est pas vrai, c'était les universitaires, mais on a travaillé avec eux. On était super content parce que ça voulait dire qu'ils s'étaient complètement approprié le système. Quelque part, ils avaient pris possession du truc, c'était leur outil, et après ils l'ont développé. Malheureusement après il y a eu le changement de délégation de service, et le service s'est arrêté. Ça tient à peu de choses. Les VTC, j'en parle peu parce que c'est Uber. J'ai quand même regardé si vous aviez « droit » aux VTC du point de vue de la couverture : oui, vous y avez bien le droit. C'est dans la zone d'Avignon sur la carte des VTC d'Uber. Je ne sais pas si c'est une bonne nouvelle, parce que je ne suis pas un fan d'Uber, mais il faut savoir qu'il y a peut-être moyen de faire venir des Uber. Les Uber aiment bien quand il y a une densité de population. Ça peut peut-être marcher pendant les vacances avec le tourisme, à voir. Ce qui pose problème, c'est ça : « pas d'obligation de service. » Les systèmes dont j'ai parlé avant, il y a une obligation de service. Les transports, c'est une délégation de service, souvent par des taxis ou par un transporteur. Là, il n'y a pas d'obligation. La fonction d'utilité d'Uber, c'est de faire des kilomètres, pas de remplir des véhicules, parce qu'ils ne veulent pas, sinon ils gagnent moins d'argent. C'est pareil pour les taxis, d'ailleurs. C'est pour ça, quand vous travaillez avec les taxis, quand nous on a fait EVOLIS-Gare à Besançon, il a fallu prouver aux taxis qu'on ne prenait pas leur part de marché. Donc on a fait une enquête et ils se sont aperçus que 70 % des gens qu'ils transportaient avec ce service étaient des nouveaux clients. Là, du coup, ils ont aimé parce que ça leur a amené une clientèle qu'ils n'avaient pas. Donc ça peut être gagnant-gagnant ces systèmes. À mon avis, c'est peu attractif pour les territoires, mais je le cite quand même parce que peut-être qu'il y aura des nouvelles formes à terme de VTC qui apparaîtront. J'ai ajouté l'autopartage. Je ne sais pas si vous savez ce que c'est, ce sont des véhicules qui sont mis à disposition avec trois modes de fonctionnement. Le premier, c'est : vous l'emmenez dans une station, vous le ramenez dans la même station, c'est la boucle. Le deuxième, vous avez une série de stations, vous prenez un véhicule dans une station, vous l'amenez dans une autre station, peu importe si c'est la même ou une autre. Après, il y a une organisation, il faut embaucher des gens qui vous redispatchent les véhicules de manière équilibrée et optimale dans le territoire. Ça a un sacré coût, alors que si vous les ramenez dans la même station, vous n'avez pas ce coût, donc ce sont des choses à regarder de près. Le troisième mode, c'est ce

Présentation

Didier Josselin
Directeur de recherche au CNRS
Directeur du laboratoire ESPACE UMR 7300

qu'on appelle le free-floating, c'est quand vous le mettez n'importe où, il faut pouvoir se garer, mais même devant chez vous si vous voulez le reprendre le lendemain. Ça se fait, on a une bonne entreprise à Nice qui est VULOG, qui est quasiment leader mondial du free-floating, qui couvre par exemple la ville de Vancouver. On a quelques pépites comme ça dans le Sud de la France. Après, vous avez différents modes d'abonnement, il n'y a pas d'obligation de services, évidemment, et il n'y a pas de regroupements. On économise le véhicule, on partage le véhicule, on ne partage pas le temps de transport, sauf si vous arrivez à y aller en famille, par exemple. Là, ça peut être intéressant, un peu comme la voiture personnelle, vous faites des économies sur votre budget parce que vous n'avez pas à acheter un véhicule. Mais souvent, ce sont des véhicules électriques, ça veut dire que dans les stations vous devez avoir des bonnes de recharge, et donc vous immobilisez les véhicules pendant la recharge. Ça peut avoir des difficultés en termes de disponibilité du véhicule, vous générez quelques difficultés. Il y a la nécessité de redistribution optimale dans les stations lorsqu'on a un système qui n'est pas en boucle. Le covoiturage, vous connaissez tous. Ce qui est bien dans le covoiturage, c'est que la personne qui conduit, elle-même se transporte, vous gagnez déjà +1 au niveau du taux du remplissage du véhicule. C'est énorme, ça n'a l'air de rien, mais quand on voit qu'un bon taux de remplissage d'un transport à la demande, c'est 2,5, vous êtes déjà à 1 dans le véhicule parce qu'il y a le chauffeur. S'il transporte trois personnes en moyenne, vous êtes déjà à 3, vous êtes quasiment au double du transport à la demande, donc vous générez deux fois moins de véhicules roulants, donc ce n'est pas négligeable. Après, ça crée des contraintes parce que ceux qui ont les véhicules sont quelque part, et quelques fois ils sont en bout de ligne. Il y a une obligation de faire certaines formes de ligne qui font que vous n'avez pas toutes les combinaisons possibles, comme dans un transport à la demande qui serait organisé par les entreprises. Là, vous mettez des stations un peu optimalement dans votre territoire et vous allez pouvoir aller dans tous les sens. Là, c'est contraint par qui a le véhicule, qui veut bien le faire et vers où vous allez. C'est très utilisé dans les PDIE, les plans de déplacement interentreprises ou entreprises. On verra ensuite que la RSE est assez friande de ça actuellement. Il faut une accessibilité éventuellement au parking de covoiturage. Je suis allé voir dans la base de données nationales des covoiturages, je n'ai trouvé aucun site de covoiturage officiel, du moins, référencé dans les bases de données. J'ai cru voir que vous en avez parlé. Le plus proche, c'est Gallargues-le-Montueux. Il y a une aire, c'est au nord du territoire.

On peut aussi avoir, c'est assez informel et c'est souvent du crowdsourcing, des gens qui déclarent sur des sites qu'il y a une aire de covoiturage. Après, il faut qu'elle soit un peu maîtrisée, effectivement. Ca peut être embêtant si c'est du free-floating de véhicules de covoiturage, si je peux dire. Il y a aussi un peu de potentiel de ce côté-là, je pense. Il y a aussi les NVEI (Nouveaux Véhicules Electriques Individuels) qui apparaissent. Pourquoi les NVEI ? J'ai hésité à les mettre parce que ce sont des véhicules individuels, donc ils ne sont pas vraiment partagés. Par contre, ils peuvent être partagés du point de vue de la voirie, pour le coup. Ils peuvent être partagés dans certains cas, si c'est du free-floating comme dans les grandes villes. Mais j'imagine que vous avez des fois justement regardé ce qu'il se passe. Déjà, vous allez dans le port de Marseille : il paraît qu'il y en a plein. Les gens les mettent dans le port. Il faut quand même faire attention au niveau environnemental aux impacts que ça peut avoir. Toujours est-il qu'on a fait une étude là-dessus qui a montré que ce qui était intéressant, c'était l'intermodalité. Je n'ai pas de trottinette électrique, par contre j'en ai une normale. C'est vrai que c'est agréable, c'est léger, on pose ça dans le véhicule, dans le bus, dans le train. On la plie, on la met dans la soute du bus ou dans le train. C'est rapide. Il y a beaucoup de gens qui ont laissé tomber la voiture personnelle, à peu près 30 % des gens qu'on a enquêtés, qui étaient à peu près 350, et qui ont grâce à l'intermodalité de ce genre de systèmes, pensé dans un système de transport public utiliser un service public. Ce n'est pas inintéressant. Après il faut gérer tous les problèmes de conflits de voiries avec les piétons, etc. Je crois qu'il y en a qui ont des expériences de ça. C'est ce qui m'est arrivé la semaine dernière.. Vous avez plein de systèmes, vous avez des gyroroues. Ça, les gyroquads, le premier, c'était le segway qui était en expérimentation au salon de Monaco. Et évidemment, il y a les trottinettes électriques et les vélos électriques. Maintenant, il y a une loi qui encadre tout ça, qui normalement règle leurs usages, mais pour l'instant les gens n'appliquent pas visiblement même le Code de la rue. C'est ce que j'ai rajouté, que je ne vous avais pas mis. Ça peut paraître bizarre, pourquoi ne pas avoir mis d'autres services publics classiques ou, par exemple, des trams-trains, comme on en a parlé tout à l'heure ? Effectivement, j'aurais pu mettre les trams-trains. J'ai mis ça parce que j'ai pensé à l'image que ça pouvait donner. On a évoqué l'idée à la fois de la nouveauté - être un peu dans le coup, et à la fois l'identité liée à l'histoire,

peut-être qu'il y a un coût à jouer ici vu l'environnement. C'est beau, et à la fois ça ne nous empêche pas d'avoir un peu de techno. Par exemple, un véhicule comme ça coûte 250 000 - 300 000 euros. Finalement, par rapport à un bus, ce n'est pas une différence énorme. Évidemment, il y a moins de places que dans un bus, seulement quinze places, mais ce sont des navettes automatiques. Vous n'avez déjà pas le chauffeur à payer. Alors, socialement, ce n'est peut-être pas très bon de ne pas avoir de chauffeur, mais je pense, économiquement parlant, au budget de la communauté de communes. Ca pourrait être intéressant de regarder, d'autant plus qu'en France il y a à peu près 70 expérimentations, plus de 200 000 kilomètres qui sont parcourus, avec la possibilité, peut-être, de faire des expérimentations plus locales, faire une sorte d'associations avec Navya. On a deux poids lourds mondiaux en France : Navya et EasyMile à Toulouse. Donc EasyMile, c'est en Occitanie, peut-être qu'il y a moyen…

Et Navya, je ne sais plus où c'est, ça doit être Paris, mais c'est très développé. Il y a plein de navettes Navya dans le monde qui sont en train d'être expérimentées. On est un peu en retard là-dessus, mais apparemment le gouvernement a un plan d'homogénéisation des voiries. Je ne sais pas comment il va faire, ce ne sont pas les prérogatives de l'État de faire les voiries, mais pour essayer de faire en sorte que les véhicules puissent utiliser leurs capteurs. Le transport maritime, je l'ai ajouté parce que l'année dernière, j'ai fait bosser un étudiant là-dessus, justement sur la Camargue, mais sur l'autre côté de la Camargue. Il a trouvé des choses intéressantes, l'équivalent du covoiturage, mais par bateau. Pour l'instant, ce ne sont pas des professionnels qui font ça, ce sont des gens qui ont des bateaux et qui les prêtent, mais par contre il y a des sites collaboratifs un peu associatifs qui permettent d'avoir une visibilité sur ce qui est offert, par exemple, en Méditerranée, autour de Toulon, Marseille.

Ça, c'est le premier point. Le deuxième point, c'est que pour associer environnement et déplacement, on n'est pas obligé d'avoir un bateau qui fume. Par exemple, celui-ci se recharge en une heure et il est utilisé six heures. Par contre, ça vaut à peu près dans les 2 à 3 millions, donc c'est 30 % de plus que le prix d'un gros bateau. Il y en a un autre à Lorient, de fabrication hollandaise je crois, qui peut transporter 110 personnes et 10 vélos et qui a coûté 3 millions, donc 1 million de plus que l'équivalent d'un bateau normal, thermique, mais par contre il ne tourne qu'à l'électrique, donc pas de nuisance sonore, pas de pollution. On est aussi dans la démarche que monsieur Allouche avait décrite. Donc la techno n'est pas incompatible avec le développement, la défense de l'environnement. C'est vers ça qu'on peut essayer d'aller, il faut toujours l'avoir en tête. Effectivement, après, il y a des soucis de contraintes météo. C'est à peu près 20 km/h en moyenne. On a regardé les vitesses de toute une série, d'à peu près 30 ou 40 expériences de déplacement maritime en France, et on a fait une réévaluation, on a vu que c'était une vitesse moyenne de 20 km/h, ce qui à la fois est peu, mais pas si mal, parce que quand vous vous déplacez dans une ville qui est engorgée, vous n'allez pas à 20 km/h de moyenne. Donc, dans certains cas, ça peut être plus rapide de passer par la mer. Ça dépend des conditions, des moments. Autre élément important, c'est en ce moment ce qu'on appelle la responsabilité sociétale des entreprises, pour vous dire qu'il y a moyen d'échanger avec les entreprises pour que peut-être élus, territoires et entreprises, vous puissiez vous mettre ensemble pour aider les salariés, les fameux 60 % des gens qui sont sur votre territoire, à changer leurs pratiques avec des plans de déplacement interurbain. J'ai pensé aussi au télétravail. J'imagine que ça doit être assez agréable ici télétravailler ! Donc il y a des possibilités. Le coworking, j'ai vu que c'était dans une des réunions. Le coworking, c'est vrai, mais il faut bien le positionner optimalement… Il ne faut pas qu'il génère plus de distances à parcourir, sinon c'est contre-productif environnementalement. Autre avantage du coworking, c'est qu'on peut échanger avec d'autres entreprises, donc il y a aussi cet aspect un peu socio-économique du développement qui est intéressant. Il y a le partage des ressources, ça va dans le bon sens aussi. Après, je me suis amusé à regarder un peu dans ce que m'avait donné monsieur Rollet comme informations. J'ai vu qu'il y avait plein de possibilités. Ici, il y a un gros potentiel, c'est comme ça que je vois les choses. Je me trompe peut-être, mais je ne pense pas. Il y a les TAD optimisés. Pour les plus jeunes, on peut imaginer de faire des systèmes de transports électriques, le coworking, et après sur les transports partagés, tout est possible avec une connexion aux transports existants, et peut-être œuvrer sur justement la possibilité d'associer des transports entre eux avec des tarifs regroupés. Je pense qu'il y a un gros potentiel au niveau des sentiers piétons. Je vous remercie.

Je dois tout de même vous avouer quelque chose, je suis venu en voiture parce que j'ai calculé le temps pour venir. J'avais deux ruptures de charge de chez moi, et donc je suis tombé dans les 60 % des gens qui n'ont pas pris le transport public à cause de ces ruptures de charge.

Mea culpa.

2 / Modes de transports partagés et flexibles : une opportunité pour Terre de Camargue ?

Table ronde

Robert CRAUSTE

C'est un point, bien sûr, la mobilité, qui est majeur sur ce territoire, entre autres. D'ailleurs la mobilité, tout le monde s'en préoccupe : nous, à notre échelle, et c'est pour ça que c'est un thème abordé dans le cadre du projet de territoire, mais la région, notamment, bien sûr puisque c'est sa compétence.... L'autre jour, je remerciais le président Frédéric Touzellier qui nous avait invités, justement, avec l'agence d'urbanisme à une rencontre où j'ai eu le plaisir de retrouver le vice-président monsieur Gibelin, de la région, qui est en délégation sur les transports, madame Cathy Guillot, conseillère régionale, et monsieur Denat, maire de Vauvert. On était mobilisé sur la question de la ligne ferroviaire Nîmes - Le Grau-du-Roi par le TER. C'est une chance inouïe que de pouvoir détenir cet axe ferroviaire. La question était de travailler sur le cadencement, d'avoir cette facilité, parce qu'aujourd'hui au-delà de la fréquentation touristique, je ne veux pas parler du mois de juillet ou d'août où les chiffres sont très très élevés, il est intéressant de prévoir que cette ligne devienne une ligne du quotidien. Elle l'est déjà pour une part, pour certains usagers, mais ça doit pouvoir s'améliorer, d'abord par rapport au cadencement, plus de fréquences. Ce qui est sorti de cette réunion, c'est une augmentation significative des fréquences entre Nîmes et Vauvert, parce qu'on imagine bien que les flux entrants, sortants vers la métropole nîmoise, en venant vers nous, mais pas en arrivant tout à fait à nous, étaient importants, mais aussi de faire en sorte d'augmenter la fréquence en connexion avec Vauvert, entre le Grau-du-Roi et Vauvert. Je crois beaucoup à ce développement dans le cadre du déplacement domestique, quotidien, vers la métropole par le train. C'est vraiment un point qui nous tient à cœur. Peut-être ce sera repris. J'ai vu en arrivant dans la salle l'association qui se préoccupe de la ligne de chemin de fer et qui peut-être aura un mot à dire. C'est vrai que ça amène également à l'infrastructure. La région a décidé, vraiment, de s'y engager, le président Gibelin parlait de 6 à 8 millions d'euros pour améliorer l'infrastructure. Il était aussi, nous disait-il, préoccupé par rapport à la maîtrise de l'émission des gaz à effet de serre puisque cette ligne sera la première en Occitanie équipée par un train à piles, qui fonctionnera à l'électricité sans rejets. Ce sont des choses intéressantes pour notre territoire, et l'aménagement aussi à Saint-Laurent d'Aigouze pour pouvoir prendre le train plus facilement, parce qu'on voit bien que les taux de fréquentation sont difficiles parce que pour se rendre à la halte, c'est dangereux et difficile. Donc le train. La préoccupation de la mobilité, le syndicat mixte de la Camargue gardoise y travaille avec un schéma sur les déplacement,s la mobilité, déplacements doux et le stationnement. Là, on est sur le développement des pistes cyclables. C'est quelque chose, on a la chance, déjà, d'être connectés à la ViaRhôna, et on a déjà depuis Gallician jusqu'à la Tour Carbonnière, vous l'avez dit, vous l'avez décrit, en venant jusqu'ici, ces pistes cyclables. Je lisais avec beaucoup d'attention le dernier rapport du Symadrem qui montrait qu'avec monsieur Juan Martinez, président de la communauté de communes Terre d'Argence, il y avait eu avec le Symadrem la signature d'un transfert, pas un transfert de propriété, mais une délégation qui permettait à la communauté de communes d'aménager et de gérer les pistes cyclables sur les digues du Rhône. Je pense que c'est quelque chose qui nous intéresse par rapport aux digues du Vidourle. Thierry Féline siège d'ailleurs à l'EPTB Vidourle, ce sont des pistes que l'on veut vraiment travailler.

Il y a vraiment une volonté très affirmée d'avancer, et le Conseil départemental va présenter, travailler sur ces schémas, c'est sur le volet infrastructure puisque c'est de sa compétence, et va venir, ce sera, je pense, autour du 24 janvier, à Terre de Camargue en invitant les quatre communautés de communes voisines, les trois voisines, va venir présenter son schéma de mobilité où

la piste cyclable est aussi très présente, et où tous les élus seront invités à donner leur point de vue. Là aussi, il y a un responsable d'association de vélo qui pourra s'exprimer utilement sur cette question. Pour nous, c'est essentiel. Nous sommes sensibles, bien entendu, au transport maritime. Sur ce point, on s'est positionnés avec la collectivité, Jean-Romain Brunet aussi suit ce dossier notamment sur l'hydrogène. On porte un dossier pour instaurer une navette passagers à l'échelle de la baie d'Aigues-Mortes sur un projet hydrogène. Là, on travaille avec la région et on a accepté le principe d'être rattaché à un hydrogénérateur montpelliérain, pour transporter l'hydrogène. La difficulté après, c'est que ça coûte, bien sûr, très cher à ce stade, mais ça nous intéresse beaucoup ces solutions. Quand vous parlez de votre petite machine automatique qui marche toute seule. Navya, on avait été voir ça à Toulouse justement, parce qu'on s'était intéressés à ce dispositif en disant : « Ça pourrait faire la navette entre le Grau-du-Roi, village, centre et port de plaisance. » Après, on a un peu reculé parce que elles marchent toutes seules ces machines. Quand on voit le monde qu'il y a l'été, en juillet-août, sur la promenade entre le Grau-du-Roi et Port-Camargue, les conflits d'usage avec les trottinettes, les vélos, etc., on se dit : « On va rajouter… ». On a un petit peu freiné là-dessus.

Thierry FÉLINE

J'aimerais revenir sur le réseau ferré, les voies ferrées, puisque la région investit beaucoup pour principalement activer le trafic sur Nîmes - le Grau-du-Roi. Évidemment, c'est un travail qui est intense en ce moment, qui est important aussi pour nous puisque pour le transport en commun, c'est la voie principale. Laurent, tu l'as abordé sur le problème de Saint-Laurent, le village a un accès difficile à la gare, puisque coupé par la quatre voies. Tu sais que le département s'intéresse à ce sujet. Si on prend notre territoire, sur l'ensemble, on se dit : « Ça paraît facile. » Nous avons des petites routes, ou des routes reliées entre nous, nous avons des pistes cyclables, nous avons le canal, la mer, lorsqu'on prend le schéma, lorsqu'on aborde tous les points que vous nous avez exposés, nous avons également des parkings essentiellement à Aigues-Mortes et le Grau-du-Roi, un certain nombre de parkings importants. Lorsqu'on prend tous les éléments qui existent, on se dit : « Le transport en commun devrait être facile. » Alors, à mettre en œuvre, d'accord, mais si on regarde bien la carte, on se dit : « C'est facile ».

Didier JOSSELIN

C'est la notion de potentiel. Je ne dis pas que c'est facile, parce que tout a un coût.

Thierry FÉLINE

Quand je dis que c'est facile, je rejoins le terme exact de potentiel. Il y a du potentiel, sauf qu'on sait très bien qu'il y a des actions à mener de notre part, nous, élus, mais aussi un problème de mentalité. À nous, élus, à lancer, à favoriser, à développer, à expliquer. Pour autant, on voit bien, quand vous prenez l'exemple de votre vélo à mettre dans le train, puis dans un bus, c'est compliqué. Donc on voit bien qu'aujourd'hui les transports en commun, nous, sur nos territoires, hors milieux urbains, c'est assez complexe, et les mentalités, pour les faire évoluer, c'est compliqué. Je pense que le problème est de notre responsabilité d'élus, à nous à le favoriser, à le développer, à l'expliquer, mais pour autant il faut qu'il y ait quand même des mentalités qui changent parce que ce ne sera pas suffisant. Sur nos territoires, on voit bien que chacun veut fonctionner individuellement au niveau du transport en commun. Voilà ce que je voulais dire sur ce point-là parce qu'on voit bien que sur nos territoires, il y a des possibilités, même si on n'est pas dans un secteur très urbanisé, mais on voit bien qu'avec les moyens de transports qui relient nos trois communes, il y a du potentiel.

Didier JOSSELIN

Ce que vous décrivez, on appelle ça l'autosolisme. Ca veut tout dire : chacun prend sa voiture. Je suis d'accord avec votre approche. Il y a plusieurs leviers possibles qu'on peut activer. Déjà, le portefeuille. Je vais vous donner mon

exemple : avant je prenais le vélo, ou des fois je prenais la moto ou la voiture pour aller travailler, j'étais assez près, et j'ai cherché une maison près d'une gare. Je pense que quand j'ai vu vos cartes, la plupart des gens ne sont pas éloignés de la gare pour prendre le train. Ce qui m'a fait basculer, c'est la fréquence, je l'ai dit, mais aussi le prix. J'ai regardé combien ça me coûtait de chez moi aller-retour par jour pour y aller : 5 euros, et là, je paie 1,50 euro par jour. Si vous accompagnez, s'il y a un travail d'information déjà, de faire comprendre aux gens que dans certains cas s'ils ne prennent pas leur voiture, ils vont faire des économies, et ça, ça se mesure. Ce n'est pas suffisant parce que la voiture apporte d'autres choses, mais il y a aussi peut-être des méthodes. Ce que vous disiez, l'accompagnement social, l'aspect participatif peut aider peut-être à avancer là-dedans. Après, le deuxième levier, je pense que c'est la communication. Je vous donne un exemple, avec le système Tadou qu'on a mis en place, on avait lancé un truc : les gens qui veulent voyager ensemble paient 50 % moins cher sans aucune condition.

Robert CRAUSTE

C'est bien pour le lien social aussi, on se rapproche.

Didier JOSSELIN

Oui, pour le Covid ! Il n'y avait pas de Covid à l'époque. Ce que je veux dire, c'est qu'on n'avait pas donné de destination, donc on pensait que les gens, et je vais vous raconter ce qu'il s'est produit, avaient peut-être une rationalité. C'est-à-dire que s'ils veulent voyager ensemble, ils ne vont pas aller à l'opposé, ils vont dans une direction qui au moins est organisée de telle façon que le premier va descendre là, le second là, ils ont réfléchi à une organisation de leur transport. Ça n'a pas du tout fonctionné. Pourquoi ? Parce que la communication n'a pas fonctionné. Après, on a fait appel à une boîte de communication, et le truc est passé. Il n'y a pas eu énormément de gens qui l'ont fait, mais il y a eu 10 % qui ont eu des réductions, donc qui sont incitatives, parce qu'ils voyageaient ensemble. Voyager ensemble, ça veut dire moins de véhicules affrétés, moins de chauffeurs à payer, moins d'essence. On économise le carburant. Donc il y a des leviers aussi qui sont quelque part toujours liés au portefeuille et aussi à la vision que les gens ont de ça. Le troisième levier possible est peut-être un levier de doux rêveur scientifique, je n'en sais rien. Il y a une étude de l'Ademe qui a montré que la moitié des gens considérait que le réchauffement climatique, ce n'était pas du bidon et qu'il fallait vraiment faire quelque chose, donc ça peut les motiver. À mon avis, ce ne sera pas suffisant, mais avec ces faisceaux d'arguments, on peut peut-être changer les mentalités, mais c'est quand même quelque part lié à la contrainte qui est souvent est financière. Il y a quelque chose par contre qui va aller contre ça, c'est ce qu'on appelle en géo les pérégrinations. C'est le fait que, quand vous prenez la voiture, vous n'avez pas qu'un seul motif d'usage sauf pour aller bosser, mais vous faites une combinaison optimale : vous déposez vos enfants à l'école, vous allez acheter du pain et ci, et ça. C'est là où c'est difficile parce que la voiture, pour ça, c'est le top, on a le coffre, en plus maintenant on a juste à regarder la voiture, le coffre s'ouvre tout seul, j'exagère, mais… Donc, évidemment, on ne peut pas lutter dans les transports publics où il faut prendre la trottinette. C'est marrant ce que vous disiez sur la difficulté de prendre un véhicule, un petit véhicule perso et de le mettre dans un autre véhicule. Il m'est arrivé un truc la semaine dernière. J'avais un chauffeur qui conduisait n'importe comment en bus. J'avais plié ma trottinette et je l'ai retrouvé à l'autre bout du bus. Il a fallu que je traverse la route, que j'arrête toute la circulation et que je prenne la trottinette dans l'autre soute parce qu'elle avait traversé tout le bus. En plus le chauffeur m'a engueulé. Là, je me suis dit : « Il y a

un truc qui ne va pas. » Donc il y a deux possibilités : soit je continue, soit je ne continue pas. Je vous avoue que pendant quinze jours, je n'ai plus pris la trottinette, j'ai pris le vélo et j'ai pris le train parce que j'avais l'alternative, justement dans le cadre du système ZOU !, j'avais la possibilité de me rabattre sur quelque chose en cas de difficulté. Donc je me suis adapté à une nouvelle contrainte qui est un chauffeur peu respectueux des règles qu'il devrait appliquer. L'autre possibilité, c'est d'écrire une lettre aussi à l'entreprise et dire : « Faites appliquer la règle, on peut prendre les nouveaux véhicules électriques ou pas dans les bus de la même manière que dans les trains. » On peut aussi demander aux entreprises de bus de mettre, comme ils font en Bretagne, à l'arrière des bus des trucs pour accrocher les vélos. C'est des petites choses des fois qui font qu'on peut faire basculer une pratique.

Robert CRAUSTE

En réaction, je me souviens du travail qu'on faisait avec justement la région sur la ViaRhôna et souvent on faisait référence à la Loire à Vélo qui avait vraiment un temps d'avance, et on avait bien sûr des wagons où les gens accrochaient les vélos. Ça existe maintenant chez nous, donc on peut prendre le TER avec des wagons où on peut accrocher. C'est pour nous une fonctionnalité, j'ai parlé du train vers Nîmes, mais il y a une fonctionnalité à développer aussi vers Montpellier, c'est clair.

Denis FESQUET
Vice-président de l'association des usagers de la SNCF du Gard et des départements limitrophes

Effectivement, monsieur Josselin serait bien venu par les transports en commun, mais il a constaté qu'il y avait des ruptures de charge, c'est tout à fait symbolique et symptomatique aussi, d'ailleurs. Ici, ce n'est pas tellement le problème du prix, notamment sur le TER, voire sur les bus, parce qu'on voyage en TER pour un euro. Il y a une histoire. Donc il y a une ligne par département de l'ex-Languedoc-Roussillon qui est labellisée de la sorte. On a la chance au Grau-du-Roi d'avoir une ligne qui ne nous coûte qu'un euro, ce qui est quand même pas mal. Si on prend un bus d'ailleurs, les gens ne le savent pas, mais de gare à gare, on peut se servir de la même billetique. C'est vrai que c'est un peu schizophrène : il y a des billets pour le bus qui ne sont pas les mêmes, donc il faut le savoir. Après, l'histoire du prix étant résolue, il reste évidemment tout le reste. L'attractivité est très faible par rapport à un service qui est squelettique, donc le problème du cadencement est majeur. Je fais quand même la différence aussi entre les bus et les trains, en terme de confort, évidemment.

Prendre un bus pour aller à Nîmes, quand on traverse… En fait, les ramassages sont faits de telle sorte que le bus au départ du Grau-du-Roi ne ramasse que dans quatre communes, après, il est direct sur Nîmes. Le train, lui, traverse neuf communes, donc ce n'est pas tout à fait la même chose. Il met quand même un quart d'heure à vingt minutes de moins, donc il faut le remettre dans la balance. Ce n'est pas tout à fait la même chose. Après, effectivement, l'attractivité vient du cadencement. J'ai longtemps habité à côté d'Alès et je travaillais sur Nîmes, donc sur cet axe, par exemple, on a beaucoup pioché pour avoir des arrêts supplémentaires. C'est vrai qu'aussi dans certaines gares la réflexion de la SNCF est de dire : « Ça ne sert à rien de créer des arrêts, il n'y a personne. » Sauf que c'est faux, dès lors qu'on les a créés. Après on a d'autres problèmes : il faut créer des parkings parce que les gens viennent. Quand le service et le cadencement fonctionnent, c'est extraordinaire l'appel que ça fait. Après, structurellement, il y a des problèmes sur cette ligne évidemment, parce qu'elle a été complètement malmenée par SNCF Réseau, qui a donc le réseau ferré en charge. Heureusement, on a une région qui est très très opiniâtre et qui pallie, j'allais dire, tant bien que mal, met du mercurochrome sur des jambes de bois des fois, mais fait quelque chose en matière ferroviaire de très consistant, mais c'est vrai qu'il y a énormément à faire ici. En plus, quand on parle aussi du bus, le dernier kilomètre qui devient un entonnoir, c'est remarquable par rapport au train. Le train, on arrive en centre-ville, en bus, beaucoup moins. C'est regrettable. Après, localement, il y a des problèmes, ce qu'évoquait monsieur Féline, l'arrêt de Saint-Laurent-d'Aigouze, n'est pas très compliqué

à résoudre apriori. Il y a un passage sous la deux fois deux voies qui autorise peut-être à déplacer ce point. Après, ce qui est problématique, c'est pour les gens à mobilité réduite. Aucun quai n'a été mis à niveau sur cette ligne, sauf à Saint-Césaire (Nîmes, ndr).Bon, ça fait un peu loin. Il ne faut pas arriver avec des béquilles ou un fauteuil roulant, c'est un peu compliqué, ou alors trouver quelqu'un de sympa qui va vous donner le coup de main nécessaire.

Je ne veux pas m'appesantir plus, mais je pense qu'il y a vraiment quelque chose de très important à faire, même si ce n'est pas une compétence des communautés de communes. Je pense que les maires en tant que tels et la communauté de communes en tant que telle auront quand même un poids à mettre dans la balance vis-à-vis de la région, d'une part, mais de la SNCF aussi. Il y a une nécessité. En matière d'aménagement du territoire, c'est une chance que d'avoir un axe ferroviaire tel que celui-ci. Comme vous l'évoquiez, monsieur Josselin, beaucoup de gens en s'installant quelque part regardent un petit peu ce qu'est la réalité des transports en commun autour. Le fait d'avoir un axe ferroviaire, c'est un élément majeur aussi pour que les gens s'installent. En plus, on est sur des bassins de population qui connaissent une démographie galopante, exponentielle, donc c'est tout à fait justifié et rejustifié. Après, pour les bus, c'est vrai que c'est encore autre chose, mais en termes de confort, on n'est pas du tout dans la même donnée. Je vous invite à prendre le bus pour aller à Nîmes, vous allez traverser quelques villages, entre les ronds-points, les gendarmes couchés, les dos d'âne, il faut avoir le café bien accroché le matin. Ce n'est pas tout à fait la même histoire. C'est aussi un paramètre qu'il ne faut pas négliger. Ça ne relève pas du tout de la communauté de communes, mais il y a des fois des choses qui se chevauchent. Effectivement, aujourd'hui, les régions ont récupéré les anciens transports départementaux en bus. C'est bien. Il y a une cohérence a priori avec le rail, sauf que ce n'est pas toujours le cas. Nous, on serait plutôt favorables à ce que le bus rabatte vers les gares, que l'on revienne à du ferroviaire, à des choses qui désengorgent les routes. Après, plus localement, les services de bus dont la communauté de communes n'a pas la charge, ce n'est pas très efficient non plus. J'habite sur Port-Camargue, il y a très très peu de possibilités pour venir ne serait-ce qu'ici ou même aller à Nîmes directement de Port-Camargue. Il y a beaucoup de retraités qui souhaitent ne serait-ce que pouvoir aller à la gare, ce n'est pas évident du tout, et encore, en période scolaire, il en passe. Paradoxalement, l'été, il y a vingt fois plus de population, il n'y a quasiment plus de bus. Je referme ma parenthèse et je vous remercie de m'avoir prêté le micro.

Didier JOSSELIN

Il y a quinze ans la SNCF avait essayé de développer des transports à la demande en rabattement, très efficaces, sur les gares. C'était au moment où ils réduisaient le nombre de gares pour faire des économies, et ça n'a pas fonctionné parce que ce n'était pas vraiment optimisé. Ca existe encore d'ailleurs, c'est les taxis, vous pouvez le prendre sur le site internet du TGV, mais ça n'existe pas pour les petites lignes, et ça n'a pas fonctionné. À l'époque, on avait été sollicités. On n'avait pas travaillé là-dessus, mais il y avait là aussi du potentiel. Pourquoi ça n'a pas fonctionné ? Je ne sais pas. Sinon, le deuxième point que je voulais dire, je ne connais pas localement les spécificités. Ce que je vois, c'est qu'il y a pas mal de doubles voies et à certain moment on peut très bien réserver des voies pour des bus. Par exemple, à Grenoble, ils ont eu le courage de le faire, c'était compliqué à Grenoble parce que c'est vraiment une cuvette et, pourtant, il y a une voie maintenant. On l'a fait aussi à Avignon. À Avignon, ils ont supprimé sur des grands axes, et donc on croit qu'on est serré, mais en fait, ça fluidifie.

Ça a des effets de fluidification qui ne sont pas non plus si contraignants que ça, les gens s'habituent. Par contre, quand je vais bosser, le bus prend cinq minutes de plus que le train, par contre la gare est à dix minutes, je me tape dix minutes de plus en vélo, donc grosso modo, avec l'engorgement du matin sur la partie où il n'y a pas la voie réservée, c'est exactement pareil. C'est ça le problème des bus. Le confort, je ne sais pas. Je n'ai pas pris vos bus, mais il faudrait avoir un endroit réservé pour les bus. Vous pouvez le faire à des moments différents. Si vous êtes en période touristique, vous pouvez très bien dire : « Ce n'est pas possible, il y a trop de monde. » Par contre à certaines périodes de l'année où il y a moins de monde, vous pouvez très bien réserver des voies quand c'est possible, mais il y a pas mal de voies doubles ici finalement. Ce matin, j'étais quasiment tout seul sur la route. Ce soir, ce ne sera sûrement pas le cas.

Robert CRAUSTE

Revenez le 15 août ! Rapidement, pour répondre à ce qui vient d'être dit, deux choses. Nous sommes en train, vous le savez, de travailler sur un pôle d'échange multimodal avec la SNCF et la région pour justement modifier l'arrivée du train et les espaces autour. Ce sera le premier quai reconstruit adapté à l'accessibilité. Vous parliez d'écoute, quelqu'un évoquait l'écoute. Il faut le dire et le savoir, c'est la collectivité, c'est la commune du Grau-du-Roi qui va financer l'étude. On a voté en conseil municipal une étude de 400 000 euros pour justement travailler sur cet échange, sur cette modification de quais et de voies. C'est un point. Nous avons également dans le projet, dans le programme municipal, je ne parle pas de Terre de Camargue, la mise en place d'un transport urbain pour répondre à ces trajets intramuros, urbains, sur une population qui est depuis le quartier du Boucanet jusqu'au quartier de Port-Camargue, une commune étalée sur 18 kilomètres, et pour permettre le transport du quotidien, vous avez fait état d'une population vieillissante également, à la recherche de facilitation de déplacement. Nous avons ces projets, nous y travaillons.

Thierry FÉLINE

À ce sujet, par rapport aux propos de monsieur Josselin, je rebondis aussi sur les transports en commun. Je pense qu'il faut quand même faire la distinction entre les milieux urbains, c'est-à-dire villes, agglos, et les les villages qui se trouvent en milieu rural. On parle de liaisons entre nous, entre communes de la communauté de communes, mais au-delà évidemment le fonctionnement est totalement différent. Il faut absolument le distinguer d'une agglomération, parce que le transport en commun, c'est une évidence dans une agglomération. C'est un fonctionnement qui est acquis, qui existe. On le prend ou on ne le prend pas, on l'utilise ou on ne l'utilise pas, toutefois il existe et il paraît indispensable, au-delà des problèmes énergétiques et autres, et environnementaux. Sur nos territoires, c'est un peu plus complexe. D'ailleurs, j'ai évoqué tout à l'heure le confort ou pas du bus avec le train. Il est évident qu'on ne peut pas comparer un bus qui tourne en ville et un bus qui fait Nîmes - Le Grau-du-Roi en passant par tous les villages et qui met une heure et demie. Je pense qu'il faut absolument faire la distinction, pour ma part, entre les milieux très urbanisés, c'est-à-dire les agglomérations, les villes, et la ruralité au niveau des transports en commun. L'approche est complètement différente.

Etienne DEMUR
Président de l'association À Vélo
Référent local pour la fédération des usagers de la bicyclette - FUB

J'ai une remarque, j'aimerais bien l'avis de monsieur Josselin là-dessus qui a touché du doigt la notion, mais qui ne l'a pas développée, sur l'idée qu'il ne faut pas s'imaginer que le trajet sera toujours constant. Et les choix qui vont être faits suivant le type de modalités qu'on va privilégier vont fortement conditionner les trajets qu'on aura demain. Ca me désole, je suis à Aigues-Mortes, mais il y a des Aigues-Mortais qui vont faire leurs courses à Lattes par exemple. Si demain on encourage encore la personne qui sort de chez elle à prendre sa voiture, on continuera à avoir ce genre de déplacements. Demain, si on encourage d'autres types de mobilités, je suis ancien automobiliste, depuis je me déplace à pied,

à vélo, en transport en commun, et je suis bien placé pour savoir que ça ne me viendrait jamais à l'esprit d'aller à Lattes faire mes courses. Au contraire, je vais aller dans des supermarchés, dans des marchés locaux. Vraiment penser que les choix qu'on fait là, on ne le fait pas pour les trajets d'aujourd'hui, on les fait pour les trajets qu'on veut encourager demain, et qu'on veut voir demain dans nos territoires. Les choix de mobilité qu'on fait aujourd'hui, c'est pour les trajets de demain et certainement pas pour les trajets d'aujourd'hui. Je rejoins un peu ce que disait monsieur Féline sur l'idée qu'il faut faire accepter et faire bouger les mentalités, mais il faut vraiment se projeter sur les mentalités qu'on aura demain, même si c'est difficile de les faire évoluer aujourd'hui, mais c'est surtout les mobilités qu'on aura demain et les trajets qu'on aura demain. J'aimerais avoir votre réaction sur ça.

Didier JOSSELIN

C'est vrai que quand on a fait l'étude sur les gyroroues, on a fait une étude qui n'était statistiquement pas très robuste parce que c'était le Covid. On n'a pas pu faire des enquêtes avec ce qu'on appelle des échantillons un peu solides qui sont proportionnels à la population qu'on veut enquêter, de façon à avoir un échantillon qui représente bien notre population. Ce qu'on a constaté néanmoins, c'est que tous les gens qui étaient utilisateurs de gyroroues, de trucs comme ça, comme ils étaient déjà un peu spécialisés, un peu déjà en avance sur leur temps, ils ont répondu. Là, on a découvert des choses intéressantes. C'est comme si on avait fait un zoom sur la population de demain : les jeunes, s'ils ne changent pas d'avis et s'ils continuent ces pratiques, peut-être qu'on peut leur offrir quelque chose de nouveau et qu'ils vont le faire durer. C'est là qu'on s'est aperçu qu'il y en avait beaucoup, il y avait un tiers des jeunes qui avait laissé tomber la voiture, aussi pour une histoire de coût, d'où l'histoire du portefeuille dont je parlais tout à l'heure, mais un tiers qui avait aussi laissé tomber les transports en urbain, pour le coup, les transports publics. Ça, c'est un peu plus inquiétant. D'où l'idée de compétition, de faire attention aux compétitions. Avant, ils prenaient le tram, par exemple, à Montpellier, ensuite, ils prenaient la trottinette électrique parce que c'était plus rapide, à cause du dernier kilomètre à pied. Ils arrivaient direct où ils voulaient aller. Après, ça va peut-être changer avec les nouvelles règles de fonctionnement des trottinettes électriques, et tout ça, à mon avis ça va se durcir un peu, mais peut-être qu'on a moyen auprès des jeunes de faire ça. Après, il y a aussi le risque que les jeunes, en vieillissant, deviennent comme nous. Comme on a des idées nouvelles quand on est jeunes, on va les faire durer en vieillissant. J'ai l'exemple de mon fils qui travaille dans le traitement des déchets, qui faisait du Blablacar. J'avais un Kangoo complètement pourri, la fenêtre ne se fermait pas, donc il invitait au café les gens qu'il transportait pour être noté 4,5 pour avoir des clients, il a fait un petit business comme ça de Blablacar. Il allait à Alès d'ailleurs faire ses études. Là, je lui ai dit : « Mais pourquoi ? Avant, tu étais vachement transport en commun, Blablacar, et tout. » Maintenant, il s'est acheté une voiture, il a 25 ans. Je lui dis : « Ça contrecarre la philosophie que tu avais. » Il m'a dit : « Oui, mais au bout d'un moment, la voiture est plus pratique. » Donc c'est tout le problème, c'est ce que vous évoquiez, le changement des mentalités. Il faut qu'on travaille sur la durée. En gros, nous, au labo, on est trois à quatre à venir en vélo, mais pas plus. Ils me prennent pour un fou parce que je faisais jusqu'à 35 minutes de vélo deux fois par jour, mais ça devient quand même dur, j'avoue. Effectivement, je ne dis pas qu'on va percer toute la population, mais il faut essayer. Il faut essayer, peut-être qu'une portion plus importante de ces jeunes va développer comme dans les pays nordiques une approche sur les vélos. Mais si vous regardez la raison pour laquelle les pays nordiques

font du vélo, c'est que c'est tellement cher d'avoir une voiture dans ces pays nordiques. En plus, ils ont mis des péages urbains, qu'en fait ils n'ont pas le choix. Donc on en revient à la logique du portefeuille, au fond. Donc je suis à la fois optimiste et dubitatif. Là, il me faudrait cinquante ans pour… ! Non, je plaisante, pas cinquante ans, mais il me faudrait un peu plus de temps et d'information pour vraiment dire qu'en lançant les choses de demain on est sûrs que ça va fonctionner.

Laurent RUF
Responsable du service environnement, développement durable de Terre de Camargue

Une question en termes de projection, ce que vous imaginez par rapport notamment à l'augmentation du coût des carburants, les transferts qui pourraient se faire d'une modalité à l'autre et les nécessités d'accompagner tout ça. A un moment donné, ça va peut-être s'imposer et si on ne l'a pas anticipé, quels sont les impacts ? Il y a peut-être des impacts sociaux qui ont été imaginés dans le cadre de votre groupement de recherche.

Didier JOSSELIN

Sur le seuil du coût de l'énergie fossile qui ferait basculer les gens vers des transports, je n'en sais rien, je dirais des bêtises, je n'ai pas travaillé là-dessus. Après, on sait que progressivement les gens, s'ils ont moins de moyens, ils seront bien obligés de faire autrement, donc c'est ça l'adaptation aussi. Je ne dis pas qu'il faut… À la limite, si l'énergie fossile se raréfie et que le coût augmente, ça ne peut aller que dans le bon sens, et c'est là, comme vous dites, qu'il faut anticiper, c'est-à-dire qu'il va falloir prévoir que la ligne de train a potentiellement une fréquentation qui augmente si jamais ça bascule, mais tout ça est progressif.

Et pour l'instant, il y a une tension. C'est un peu comme une espèce d'accordéon, ça se tend, mais ça ne rompt pas, pour l'instant. Peut-être qu'un jour ça va rompre. Je ne sais pas. Je ne suis pas aujourd'hui en capacité de vous dire quel est le seuil qui permettra de calculer ça, de l'estimer, de le prévoir surtout. En fait, les gens ne se rendent pas compte de ces problèmes. Lorsqu'on a travaillé avec la SNCF pour faire EVOLIS-Gare à Besançon, on a fait une enquête dans les TGV, donc j'avais une batterie d'étudiants, on y était tous, et on a demandé aux gens : « Combien ça coûte, pour vous, la voiture avant d'utiliser un transport à la demande pour aller prendre le TGV ? » Ils nous ont tous dit des prix qui étaient juste quatre à cinq fois inférieurs au véritable coût, donc c'est que les gens ne se rendent pas compte du coût d'une voiture. Enlever une voiture dans un ménage, vous allez voir comment le budget va augmenter d'un coup. C'est un truc de fou. Seulement, les gens ne s'en rendent pas compte, parce que la voiture, même si on ne l'utilise pas, c'est ça le paradoxe, elle est là, on aime notre voiture, on l'a choisie, on la bichonne, et donc c'est hyper dur. L'autopartage, par contre, on sait que l'autopartage a généré des arrêts de vente, d'achats de voiture. À travers les méthodes qu'on peut proposer, on a quand même des études qui montrent qu'il y a des basculements modaux qu'on connaît par contre. Le carburant, je ne sais pas dire. Je suis désolé.

3 / Questions d'échelle : frontières géographiques, limites économiques, autorité politique

Présentation

Marc Smyrl
Maître de conférence en Science Politique, habilité à diriger des recherches, responsable pédagogique du Master Opérateur en Coopération Internationale et Développement à l'Université de Montpellier.

Merci beaucoup. Je vais quand même dire deux mots sur moi puisque je suis un étranger chez vous. Je suis maître de conférences à l'université de Montpellier, au CEPEL. Pour la petite histoire, notre laboratoire de recherche, actuellement, assez banalement nommé centre d'études politiques et sociales, a été dans un tout premier temps le « Centre d'études politiques de l'espace local ». Le CEPEL, à l'origine, c'était ça. Certains de nous regrettent toujours que nous ayons été contraints de changer de nom. Donc pour ma part, je suis politiste, je ne suis pas du tout géographe, encore moins spécialiste des questions environnementales, je ne suis même pas sociologue. Politiste, ce qui veut dire que professionnellement ce qui m'intéresse, ce sont les relations de pouvoir, les relations d'autorité, mais projetées bien sûr sur le cadre territorial, ce qui veut dire que je passe beaucoup de temps professionnellement à réfléchir aux questions de périmètres, et je passe bien sûr beaucoup de temps à comparer, parce que je suis de nature comparatiste. Donc j'essaie d'appréhender un territoire, en l'occurrence celui-ci, et ce qui me vient immédiatement à l'esprit, c'est avec quoi on pourrait le comparer sur des points précis. Donc, parfois, mes comparaisons vous sembleront peut-être, j'espère, aptes, parfois elles vous sembleront plus folkloriques. Dernier élément biographique qui n'est pas sans importance, je dois vous dire que je suis fils de père et mère historiens du Moyen Âge, donc quand je cherche des exemples et quand je cherche des histoires, souvent ça remonte loin. Aigues-Mortes était pour nous un lieu de pèlerinage !

Trois questions, ou trois sujets, trois entrées possibles dans le sujet qui est le nôtre : la question des frontières, mais des frontières à imaginer, des frontières qu'il ne s'agit pas de prendre comme un fait, comme une donnée, comme une fatalité, mais des frontières qui doivent, qui pourraient devenir des sujets de discussion, des sujets si possible de discussion participative. Limites, je pensais surtout, et c'est à fait en lien avec les interventions que nous avons eues, surtout celle de monsieur Allouche, je pensais initialement aux limites environnementales, mais on peut aussi en voir d'autres. Ces limites, il faut les respecter, mais aussi, peut-être, les imaginer ou les réimaginer. Finalement, le sujet qui fait peur : l'autorité – je vous rassure tout de suite, il ne s'agit pas d'autoritarisme, loin de là. En fait, je vous proposerai que les deux sont contraires l'un à l'autre, autorité, nous verrons, du moins, je vous proposerai, qu'il nous vient avant tout par le discours, le dialogue et la participation.

Donc on commence par les frontières à imaginer.

Pourquoi ce périmètre ? J'arrive avec une vision extérieure, c'est ce qu'on m'a demandé de faire, donc j'espère que ce sera à propos. Je ne connaissais pas l'existence de la communauté de communes Terre de Camargue avant d'être invité à participer à cette journée, donc j'espère que vous me le pardonnerez. Ce qui veut dire que je regarde d'un œil naïf, d'un œil extérieur : pourquoi cet ensemble plutôt qu'un autre ? Alors, je suis sûr, ce n'est pas le problème, qu'il y a une histoire politique, une histoire administrative, une histoire humaine derrière ce regroupement, mais pour l'instant je fais semblant de ne pas le savoir. Imaginons : pourquoi ce périmètre ? On pourrait imaginer au niveau de l'identité quelque chose de plus petit, on pourrait imaginer une mise en valeur supplémentaire de la cité d'Aigues-Mortes, qui est quand même un lieu remarquable du patrimoine historique français, on pourrait imaginer un projet qui se concentrerait sur ce que nous voyons ici par la fenêtre, ces superbes installations nautiques balnéaires et portuaires du Grau-du-Roi, Port-Camargue, sur le patrimoine naturel agricole traditionnel de Saint-Laurent. On pourrait imaginer une cohérence à plutôt petite échelle. Dans le seul département du Gard, réfléchissons à ce qui a été construit autour du site du Pont-du-Gard, par exemple, autour du site des Arènes de Nîmes : un seul site, l'un comme l'autre sont devenus de véritables industries. Donc c'est imaginable, c'est possible, mais ce n'est pas là où j'aimerais finir, c'est que surtout on pourrait imaginer des frontières plus grandes, des frontières qui seraient à réimaginer … Je vous rassure tout de suite, je ne vous demande pas de traverser le Rhône mais par contre, regarder du côté de l'Hérault serait sans doute intéressant dans ce qui concerne une unité. Donc, dépasser les frontières imposées par notre histoire politique et administrative pour peut-être en inventer des nouvelles, mieux adaptées à la réalité que l'on veut mettre en place, à l'avenir qu'on aimerait construire ensemble. Un exemple, qui vient de recherches que j'avais faites à une certaine époque, et où malheureusement notre région n'arrive pas en cas exemplaire. Je m'intéressais dans les années 90 aux questions des programmes européens en région et à la question des zonages, en particulier des zonages en zone rurale. Et une distinction importante qui en disait beaucoup sur le succès ou non des programmes de développement en zone rurale comme ils étaient à l'époque, c'était la question de l'inter-départementalité : les zones étaient-elles à cheval sur plusieurs départements ou non ? La région Bretagne, oui, la région Languedoc-Roussillon telle qu'elle était à l'époque, non. Ce n'était pas un manque d'idées ou un manque d'efforts, mais le Conseil régional et la préfecture de région à l'époque n'avaient pas pu imposer des périmètres qui chevauchaient des frontières départementales. Il y a donc eu un programme pour l'Aude, un programme pour l'Hérault, un programme pour la Lozère, mais pas question de traverser les frontières. Ça a été vu comme

un échec à l'époque, et c'est sans doute regrettable, mais ça mérite de le repenser. Ce qui nous donne cette évocation du niveau régional, peut-être une piste à suivre : s'il s'agissait de ré-imaginer un territoire cohérent, cohérent en termes de l'avenir qu'on aimerait créer ensemble, l'allié naturel de ce projet se trouverait plutôt, peut-être, à Toulouse qu'à Nîmes, une logique de mise en valeur du territoire régional plutôt que départemental.

Ensuite, la question des limites.

Plusieurs, tous en fait, aussi bien mes collègues que les personnes ici présentes élues ou autres, beaucoup ont évoqué la question de la fragilité. Nous sommes, nous le savons tous, dans un environnement fragile, un environnement physique fragile, j'ajouterai : un environnement humain fragile.

Question : « est-ce que ça peut devenir un atout ? » C'est souvent vu comme une faiblesse : « attention, le niveau de l'eau monte. Attention, inondations. Attention à ci, attention à ça... » Est-ce que ça pourrait devenir un atout ? Est-ce que ce pays en danger, est-ce que la fragilité de fait de ce territoire pourrait prendre sa place dans un discours de défense, dans un discours d'aménagement au sens intelligent, un discours de protection que nous sommes tous, finalement, gardiens d'un territoire fragile, d'un territoire qui a besoin de nous pour survivre, et dont nous, bien sûr, avons besoin pour survivre ? Face à cette fragilité, ne rien faire est problématique. Peut-être trop faire serait également problématique : le surdéveloppement fait partie vraisemblablement de nos ennemis.

Il y a des exemples. Quand nous pensons à un pays à protéger, ce pays de littoral, d'étangs, cette zone naturelle protectrice, nous pensons aussi à d'autres exemples. On peut voir, ce qui se fait dans certaines zones de haute montagne. Là aussi, pays fragile, là aussi, pays en première ligne face au réchauffement climatique, où la protection passe souvent par la modernisation. La protection ne se fait pas en se figeant sur l'existant, mais en imaginant ce qu'on pourrait devenir. Par exemple pour les zones touristiques de montagne : sortir du modèle où seuls comptaient le ski alpin et les installations massifiées autour du ski alpin, avec tout ce que ça amenait d'engorgements et de surconcentration d'activités sur certains sites, pour encourager ce qui a maintenant beaucoup été fait : d'autres activités, d'autres mises en valeur possibles de cette même nature, qui évitent certains des effets néfastes du surdéveloppement.

La fragilité, donc, par une sorte de jujitsu intellectuel, politique, la fragilité peut devenir peut-être un atout si elle devient une valeur commune à partager et à protéger.

Et finalement : l'autorité. Justifier l'autorité. Vous le savez mieux que moi, pour être suivi (ou « obéi »), il ne suffit pas d'être élu ou expert ou professeur. Il faut donner envie aux autres de suivre, il faut peut-être –je pense à l'exemple sorti d'une des tables rondes, celui des chauffeurs de taxi – laisser penser à ceux qui suivent qu'en fait ce sont eux les dirigeants, que l'histoire, le projet commun que nous avons est un projet qu'eux ont inventé, même si c'est moyennement vrai. Donc au cœur de tout projet, et là je retrouve sans coordination aucune –ce qui me fait un très grand plaisir– une des thématiques qui avait été exprimée par le premier intervenant, monsieur Allouche : au cœur du projet se trouve une histoire, au cœur de l'autorité se trouve une histoire, une histoire partagée, une histoire où nous sommes tous le héros. Quelle pourrait être cette histoire partagée ? Il s'agit d'affirmer une identité parce que l'histoire avant tout a des personnages, et nous sommes tous personnages de cette histoire.

Donc quelle est l'histoire ? Qui sont les personnages ? Quelle est l'identité que nous cherchons à affirmer ? Je ne suis surtout pas là pour vous le dire, encore moins pour vous l'imposer, mais ce qui me semble certain, c'est qu'il faut la chercher, et alors c'est là où j'avance à découvert comme fils de médiévistes, je le dis presque pour provoquer : une identité possible pour exister face à l'autre Camargue, à celle d'outre-Rhône, côté « Empire », la Camargue de Saint-Louis, pourquoi pas. Réfléchissons. Dans le Val de Loire, on trouve Jeanne d'Arc partout, mais franchement partout ! Ça marche, ça devient une image de marque, une image de région. Un autre exemple, celui-ci en région Occitanie : un projet qui a aussi un certain âge, mais qui avait bien marché, à savoir l'invention dans le département de l'Aude du Pays cathare. Là aussi une histoire s'appuyant sur certains points franchement imaginaires. La plupart des châteaux que l'on dit cathares ne l'étaient pas, ce sont des châteaux construits par le roi de France après la croisade contre les Albigeois. Donc lui au moins, Saint-Louis, n'est pas imaginaire, il est vraiment réel ! Ce n'est bien sûr pas pour vous imposer, ou même pour sérieusement suggérer cette thématique que je vous donne cet exemple, mais par contre l'élément sérieux dans ce propos, c'est que l'histoire, il faut en trouver une. Il faut trouver l'histoire qui donne envie aux habitants et aux visiteurs (parce que la dynamique économique ici est construite en partie au moins autour du tourisme) de laisser leur voiture au parking-relais, donner envie aux habitants et aux visiteurs d'être respectueux de la nature, en particulier de la partie littorale et aquatique de cette nature, et de le faire par envie, par fierté, pas sous contrainte financière ou autre. N'oublions pas qu'augmenter les prix ne fait pas gagner des voix, pour le dire gentiment. Ce n'est pas la seule manière de motiver les gens.

Je dois faire court, donc je vais m'arrêter là. J'espère que je vous ai suffisamment provoqués pour ensuite animer des conversations aussi bien en table ronde qu'avec l'ensemble de vous tous. Je finis donc simplement par les remerciements d'avoir eu la gentille idée de m'inviter chez vous.

3 / Questions d'échelle : frontières géographiques, limites économiques, autorité politique

Table ronde

Robert CRAUSTE

Je vous fait part des excuses de Françoise Lautrec, maire adjointe à la mairie du Grau-du-Roi, conseillère communautaire et maire adjointe à la cohésion sociale qui est dans le deuil, puisqu'elle a perdu son papa avant-hier.

Régis VIANET

Effectivement, vous avez donné un regard qui n'est pas facilement appréhendé pour moi, dans le sens où vous parlez de notion de frontière. Effectivement, on a tendance à regarder les frontières au regard d'éléments plutôt physiques, plutôt constitutifs du territoire, et moins une frontière, comme on peut l'imaginer, de manière intellectuelle ou d'un regard plus de contemplation ou imaginaire. Par contre, quand vous évoquez la question de la réalité d'un territoire au regard de son histoire, effectivement, vous nous avez provoqués en disant : « La Camargue de Saint-Louis. » C'est sûr que ça fait plaisir à l'Aigues-mortais que je suis, mais ce n'est peut-être qu'une phase de l'histoire.

Marc SMYRL

Bien sûr.

Régis VIANET

On pourrait aussi parler de la Camargue du temps des grandes abbayes, c'est quand même les abbayes qui ont fabriqué aussi ce territoire, qui ont été les initiateurs. Les moines ont beaucoup été dans le rôle d'aménageurs du territoire, c'est eux qui ont construit les premières grandes installations hydrauliques en Camargue et qui ont valorisé ce territoire. C'est vrai que la notion d'histoire, il faut savoir où on met le curseur, et ce n'est pas si simple que ça. Quelqu'un disait que, en fin de compte, si on veut se projeter dans un projet de territoire, c'est plus facile de regarder l'instant présent et d'avoir une trajectoire que d'aller piocher dans l'ancien, je dirais, où on ne sait pas où on va, jusqu'où on peut remonter pour savoir si l'ancien va nous aider à construire notre avenir. C'est un peu la question que je me pose à l'instant. Ouverture du territoire, les frontières ? Vous avez beaucoup parlé de regarder plutôt l'Ouest, et de moins regarder l'Est, mais comment on fait sur un territoire qui s'est construit naturellement sans tenir compte de cette frontière très administrative qui a été créée par la frontière, d'un fleuve ? En fin de compte, quand on regarde aujourd'hui les territoires tels qu'ils se constituent en termes de frontières ou de fonctionnalités, que ce soit les montagnes ou les fleuves, ce sont souvent des barrières. Effectivement, quand on passe le Rhône, si je puis dire, le petit Rhône, quand on passe et qu'on va de l'autre côté, inconsciemment on a l'impression de changer de territoire alors qu'à Port-Camargue les éléments constitutifs du sol, de la physique même, c'est le Rhône qui les a fabriqués. La géologie, c'est pareil. Quand on traverse le fleuve, on se dit : « Je passe dans un autre territoire, ce n'est plus pareil. » Donc la notion de passer un fleuve, de passer une crête de montagne crée un changement d'angle. J'ai l'impression que là aussi ça crée ces changements de territoires qui ne sont peut-être pas expliqués ou explicables de manière facile, mais… Donc je milite personnellement pour qu'on efface les limites administratives quand on est sur des projets de territoire, où on est plutôt sur des bassins de vie. On en a parlé en aparté, je crois que la notion de bassins de vie est importante et qu'on l'a petit à petit, peut-être sous-estimée dans l'aménagement du territoire et dans la notion des frontières. C'est peut-être à réfléchir. D'ailleurs, ça rejoint la question des mobilités, ça rejoint les questions d'accès aux ressources, parce qu'en fin de compte avec ce qu'il se passe aujourd'hui, peut-être que les bassins de vie vont être modifiés, donc la vision que nous avons des limites de frontière, qu'elles soient physiques ou mentales, vont peut-être changer aussi. La fonctionnalité des territoires, ce sont les interactions qu'on a entre nous et avec le territoire. C'est un peu confus ce que je dis, mais votre présentation en tout cas me fait poser beaucoup de questions. Merci.

Thierry FELINE

En effet, il y a des limites, évidemment. Vous avez évoqué étendre de Port-Camargue à Palavas-les-Flots. Vous imaginez

peut-être une future communauté de communes, puisqu'il faudrait peut-être dans l'avenir, du moins, c'est dans les tuyaux, dans le discours. Donc c'est un sujet, maintenant, qui va arriver, je ne sais pas. Concernant maintenant, ce qui est intéressant aussi, vous l'avez évoqué, il y a une limite, Régis vient de l'évoquer, et ce qui m'a plu aussi, c'est justifier l'autorité. Justifier l'autorité, en effet, en donnant envie.

Et ça, c'est important parce que depuis le début de cet après-midi, on voit un peu les orientations qui doivent être données à un territoire évidemment fragilisé aujourd'hui, on ne va pas revenir dessus, à nouveau sur les montées du niveau de la mer, la salinité, et il faut à nouveau rebondir, je dirais, pour le fonctionnement un peu différent. Vous l'avez évoqué, à la fin, quand vous dites : « Dont la suite s'invente ensemble. » Quand vous évoquez la Camargue de Saint-Louis, évidemment, ça comprend tout. Le territoire doit continuer à fonctionner, continuer à vivre, les habitants doivent rester ici, mais il faut être un peu à l'initiative de ça, en tant qu'élus, donner envie pour que la suite s'invente ensemble, je l'interprète comme trouver des solutions. Ce n'est pas limité. Quand vous dites : « Je pense que la suite s'invente ensemble. » Ce n'est pas limité, évidemment, aux monuments historiques, etc. Évidemment, quand vous dites, j'imagine : « La suite s'invente ensemble. » Ça signifie qu'il faut voir comment on articule l'avenir. Je conclurai là en disant que c'est ça qui m'a interpellé, c'est que la suite s'invente ensemble, c'est-à-dire comment on articule l'avenir de notre territoire. C'est là, après, toutes les questions à poser et les idées à imaginer.

Robert CRAUSTE

Merci, Thierry. Je vous invite à regarder les chalutiers qui rentrent. C'est un spectacle qui nous tient à cœur, deux navires qui sont en train de rentrer de leur journée de pêche. Alors, il y a souvent une réflexion que je me fais, on a parlé de frontières, de limites, et je me dis toujours : « Nous sommes un territoire relié. » Nous sommes un territoire relié, et beaucoup de choses nous projettent dans un périmètre qui n'est pas le strict périmètre de la communauté Terre de Camargue. D'ailleurs on le voit bien, on est reliés bien sûr à un canton, le canton d'Aigues-Mortes, à huit communes. On est reliés au syndicat mixte de la Camargue gardoise, huit communes, et bien sûr sont invités à y participer l'ensemble des élus, mais aussi des acteurs. On est un territoire relié. On est en train de travailler actuellement - on a le golfe d'Aigues-Mortes sous nos yeux, à l'échelle de quatre EPCI depuis l'étang de Thau en passant par la 3M, Étang de l'Or et Terre de Camargue, on travaille à une entente - vous parliez d'autorité, de pouvoir, à une entente pour appréhender des sujets sur les usages, sur la biodiversité, sur le trait de côte, donc un travail à travers une entente sur le modèle de conférences, avec une présidence tournante. On est reliés, on regarde sur un périmètre littoral qui est plus étendu. On a évoqué, on passait allégrement le Rhône à travers la biosphère, le label biosphère de la Camargue. Je reviens au syndicat mixte de la Camargue gardoise qui est en train de travailler au renouvellement du label du Grand Site de France. Je vous appelle, donc, à vous référer à ce document que nous avons validé il y a maintenant une quinzaine de jours, nous étions ensemble pour le valider, et dont le contenu est quand même socle, me semble-t-il, sur les questions de projet de territoire, parce qu'il y a dans ce document tout ce qui relève du patrimoine, de son histoire. On y trouve, certes, Louis IX, mais on y trouve les moines de Psalmodi, entre autres, les paysages, la vie du territoire, la vie du territoire d'autrefois, mais actuelle parce qu'on parle du projet de territoire. Élus, on est là dans le temps de la vie des concitoyens d'aujourd'hui, aussi on se doit de les écouter et d'observer leur vie, de se projeter.

Je me réfère beaucoup à ce document du label Grand Site de France qui aborde les déplacements et l'évolution du climat et de la salinité. Je crois qu'il faut s'en inspirer aussi largement. Donc oui, un territoire qui est limité, mais qui est relié, qui est relié à l'Est avec la Camargue comme tu l'as définie, deltaïque, à l'Ouest, la baie d'Aigues-Mortes, et qui finalement aussi tient dans un pays où on monte à cheval de deux rênes, une rêne qui est celle de la ville centre gardoise, mais aussi de la métropole montpelliéraine. On est à une espèce d'interface entre les deux métropoles. Donc oui, sans doute, quelque chose de limité, mais quelque chose de très relié. Voilà ce que m'inspire votre réflexion. On le voit bien, quelque chose qui m'a beaucoup intéressé dans cette démarche, ce n'est pas encore tout à fait abouti, on en parle souvent avec le directeur général des services, de cette entente à l'échelle du golfe d'Aigues-Mortes. Cette notion m'a intéressé, comme d'ailleurs nous intéresse, et on l'a entendu prononcée, cette notion de charte. Aujourd'hui, tu le sais, Régis, je discutais avec ton successeur, Stéphan Arnassant sur cette question du rendez-vous de l'écriture de la charte, je crois que ça aussi ça a été évoqué. On est bien aussi dans le prolongement d'une trajectoire. On a écrit une charte à un moment donné. On a dit des choses, comme on a écrit une clé. On est dans la trajectoire.

Il y a des paramètres qui changent, qui bouleversent, et pour autant il faut continuer à écrire quelque chose. Voilà ce que cela m'inspire.

Marc SMYRL

Très bien, je vous remercie. Plutôt que de vous répondre et de rester en dialogue, je propose plutôt d'ouvrir à la salle. J'ai l'impression que plein de gens ont des choses à dire, et à qui ce serait bien de donner la parole.

Eric GUARDIOLA

Directeur général des services de la communauté de communes de Terre de Camargue.

Les frontières en terme de périmètre administratif, très intéressant, et par rapport à votre propos de conférencier, vous nous dites donc qu'il faut construire un récit, et justement les communautés de communes sont le fruit d'une mise en commun. A la différence d'un département, le Conseil départemental, au lendemain de la Révolution française, on a décidé que c'était l'endroit où il fallait se déplacer du matin au soir à cheval et avoir les deux extrémités, c'était ça le département, en tenant compte des frontières physiques, comme l'a dit Régis. Donc les communautés de communes sont le fruit d'une mise en commun. On a déjà ça dans nos gènes, dans notre ADN de communauté de communes, on a déjà des maires qui se sont réunis, qui ont formé des SIVU, des SIVOM, des syndicats à vocation unique ou multiple, et donc comment faire à plusieurs ce qu'on n'arrive pas à faire seul. C'était de la tuyauterie, ça l'est toujours, d'ailleurs. Et bien d'autres choses se sont rajoutées et greffées dessus. Je dirais qu'on a cette petite avancée. La démarche du territoire s'inscrit là-dedans, quand on a mis en place avec le président ce processus de démarche, finalement, où la démarche est aussi intéressante que le résultat qui sera intéressant, le projet de territoire, c'est la construction qui vaut. Donc on est déjà en train d'écrire, même si on ne s'en aperçoit pas toujours, donc en travaillant en commun avec toutes les strates qui se rajoutent dans l'avancée du projet. On est en train de construire ça, et on a des polarités autour de nous, et c'est peut-être un peu plus nouveau, donc l'innovation est peut-être là. Ce n'est pas l'État qui va nous dire : « Le périmètre, c'est celui-là. » J'ai l'impression que l'État sur cette évolution, sur ce que j'en lis en tous les cas sur toutes les lois qui sont en préparation, notamment la loi 3DS qui était une ancienne loi 3D où l'État va se dire : « On va laisser les territoires construire leurs relations sans venir mettre la main dedans. »

Je le décris comme ça en tant que directeur d'une intercommunalité. Quand par le passé, on me disait : « Une interco, c'est 15 000 habitants et plus, c'est 20 000. » On s'est aperçu que c'était une erreur, ça ne fonctionne pas, il n'y a pas de récit, ça part d'en haut et ça s'impose au territoire. Or, là, c'est les projets qui vont faire les entités. Le président l'a dit, le golfe d'Aigues-Mortes, on travaille déjà dessus, c'est plusieurs intercos qui travaillent ensemble. Ca se formalisera sur la base d'un contrat. Ce sera du travail commun, sans venir rentrer dans ce qui des fois est un peu une source de blocage. Donc ça nous permet de travailler à l'Est, ça nous permettra de travailler à l'Ouest, peut-être même au Nord, on le fait déjà.

Le PETR, avec les plans Bouvine avec toutes les actions qu'on mène déjà. On est déjà en marche là-dedans, dans la construction d'un récit commun. Après, il n'est pas fini, il est ambitieux, il faut garder un cap, et se donner des objectifs forts sur l'avenir. Donc ce n'était pas tout à fait une question, c'était plus une réflexion, en tous les cas, je la livre.

Françoise CAILLON

Responsable du service emplois et emplois saisonniers de la communauté de communes Terre de Camargue

À titre professionnel, nous travaillons régulièrement avec l'agglomération du Pays de l'Or, pour organiser le forum de l'emploi et le rallye de l'emploi, donc nous partons d'Aigues-Mortes pour tout ce qui est travail saisonnier, jusqu'à Palavas. Donc nous travaillons déjà sur cette ouverture de frontière non limitée. Par contre, qu'avez-vous prévu pour ? On a pu constater

que le Vidourle est quand même une frontière psychologique importante, notamment au Grau-du-Roi, c'est assez compliqué pour les employeurs de la Grande-Motte de venir sur le Grau-du-Roi quand le forum est sur le Grau-du-Roi, et inversement, la réciproque est vraie. Que pensez-vous mettre en place s'il y avait une fusion, si on devenait une grande communauté d'agglo pour faire adhérer, au-delà des politiques et des techniciens qui vont œuvrer pour ça, pour cette fusion, pour faire adhérer la population de toutes parts ? Je pense que c'est assez important que la population s'y retrouve au final, parce qu'il y a quand même pas mal de structures qui s'occupent de pas mal de choses, et les gens s'y retrouvent peu, en fait. Cette barrière psychologique, notamment du Rhône, me semble importante à faire accepter par la population.

Thierry FÉLINE

Une réponse, et un point de vue. Je partage l'avis, pour répondre à la remarque, c'est que Régis Vianet a parlé de bassins de vie. Il faut savoir que là où ça vient, c'est dans notre bassin de vie. Là, il n'y a pas de limite ni de frontière. Nous allons à Aigues-Mortes, certains vont à Lunel, et on n'est pas du tout sur les mêmes communautés de communes ni de départements. Je pense, une partie de la réponse, on vit dans un bassin de vie et donc c'est le plus important au départ. Après, concernant les communautés de communes, de se retrouver dans une autre communauté de communes, il faut savoir pour y être, parce que j'y étais, j'étais maire de Saint-Laurent-d'Aigouze lorsqu'il y a eu la création de la communauté de communes, je peux vous dire que l'année qui a suivi, immédiatement, donc en 2022, 2023 ? On nous a dit : « Il faut commencer à fusionner. » Donc c'est dans les tuyaux depuis vingt ans, et on est au même point. Vous savez, sur ce point-là, je ne sais pas, c'est sur la table, certes, c'est dans les tuyaux, mais après au-delà, je ne sais pas ce qu'il adviendra dans les années à venir. C'est pour vous dire ma réflexion et ce que je sais.

Robert CRAUSTE

Là-dessus, je reprendrai un peu ce qui a été dit. Je crois qu'on ne peut pas aller contre l'avis des populations, et après il faut donner envie. Si on devait à terme imaginer pour x raisons, développement, etc., imaginer un autre périmètre de notre EPCI, je crois qu'il faudrait par un travail, une concertation, donner envie. Je crois que c'est ça qui est important. Alors, après, d'un côté, de l'autre, jusqu'à où ? Après, peut-être que, je ne sais pas, peut-être que ce qui était défini par Éric Guardiola, ces travaux en commun d'un périmètre à l'autre, passant, comme je le disais, parce qu'on est reliés, peut-être que c'est ça le modèle. On travaille bien sur la question de l'emploi ensemble, on pourrait effectivement travailler sur la question du déplacement. Je disais qu'on avait une difficulté de fonctionnalité de déplacement vers Montpellier. La métropole, Etang de l'Or, nous, on a un problème. Si la septième de ligne de tramway arrivait jusqu'à la Grande-Motte ?

Régis VIANET

Tout ça milite pour dire qu'il faut qu'il y ait de la coopération à l'intérieur de nos territoires administratifs, il faut qu'il y ait de la coopération entre les territoires. Je crois qu'il y a deux niveaux. L'administratif, le périmètre administratif a tendance à faciliter plus la coopération intraterritoire, et du coup à nous couper un petit peu d'une forme de coopération avec ces territoires voisins. D'ailleurs, dans notre état très jacobin, on est encore sous le coup du napoléonisme, où on a fait les départements, et attention à la frontière… Je prends un autre exemple de la Camargue que je connais très bien, quand on met en place des dispositifs pour des secteurs économiques, je pense à l'agriculture, je prends la riziculture, par exemple. La riziculture se fait à l'échelle du delta aussi bien dans le Gard que dans les Bouches-du-Rhône. On a réussi à mettre dans les Bouches-du-Rhône avec les services de l'État des dispositifs d'aide aux agriculteurs que l'État, côté gardois, n'a jamais voulu mettre en place parce qu'il y a la frontière administrative. Donc ça aussi, ça contribue à construire ces frontières et à les accentuer, alors que le bassin de vie… Un Arlésien va travailler à Nîmes et un Nîmois va travailler à Arles aujourd'hui. Je connais bien ce secteur. On a fait des études sur les bassins de vie, Arles fonctionne énormément avec Nîmes. D'ailleurs Arles et Nîmes fonctionnent plus que Nîmes, Aigues-Mortes en bassins de vie. Entre Arles et Nîmes, c'est une frontière départementale, une frontière régionale, c'est une frontière administrative pour les services de l'État, etc. Donc la multiplicité de frontières qui sont marquées par une frontière aussi naturelle qu'est le fleuve et ça ne facilite pas les coopérations.

3 / Questions d'échelle : frontières géographiques, limites économiques, autorité politique

Table ronde

Robert CRAUSTE

Pour vaincre le Vidourle, il faut que la septième ligne de tramway arrive au Boucanet. Il faut qu'elle passe le Vidourle.

Maud HUBIDOS

Directrice de station, office de tourisme le Grau-du-Roi, Port-Camargue.

Ça m'a inspirée. Il y a beaucoup de réflexions qui sont venues, toujours sur ces notions de frontières, de limites. Je travaille depuis plus de vingt-cinq ans dans le milieu du tourisme, qui est un milieu qui combat ces limites et ces frontières administratives et qui veut absolument essayer d'expliquer à ces différentes strates administratives qui existent dans ce secteur, toutes les couches, on les a, de la compétence tourisme, qui expliquent aux élus, aux techniciens des services que pour nous elles n'existent pas. Un touriste, quand il se balade, il ne sait pas s'il est en communauté de communes x ou y dans tel ou tel département, même, à ce niveau-là. Donc depuis longtemps, il y a des ponts qui se créent, il y a des liens qui se créent.

On travaille beaucoup, par exemple, ici, avec l'office de tourisme de Montpellier, parce qu'on a été intégrés à une carte territoriale de Montpellier. On a travaillé aussi avec la Camargue du delta, même si c'est de nouveau un peu fragile. Mais c'est systématiquement ces frontières administratives et politiques qui ont souvent tendance à refermer des portes qui s'étaient ouvertes, et c'est toujours très compliqué pour nous de voir ça. Je pense notamment à un travail qui a été mené au niveau de la Camargue, et qui ramène plutôt sur l'autre côté, avec ce spot qui a existé, le spot Camargue, où on avait quand même fait des grandes avancées, où on a fait des supers travaux, notamment sur le transport en vélo avec tout un road-book qui a été mené. Aujourd'hui, certaines personnes ne veulent plus en entendre parler : on ne doit plus travailler ensemble. Ça ne vient pas d'ici, donc je le dis avec d'autant plus de facilité. On passe notre temps à avoir l'impression d'ouvrir ces limites, ces frontières, et de les voir se refermer, c'est toujours un peu compliqué. Ça m'a beaucoup parlé d'entendre parler de ces notions-là.

Arnaud ROLLET

Peut-être, sans vouloir redonner forcément la parole aux experts, messieurs Allouche et Josselin sur ces questions de limites, de frontières, d'autorité politique, ça fait écho à vos questionnements.

Didier JOSSELIN

On aurait dû amener nos étudiants ici, c'est des questions essentielles de géographie, les frontières, à la fois administratives… La frontière, pour moi, c'est la frontière fonctionnelle. Dans les transports, on doit penser au-delà de la frontière, c'est ma position. Maintenant… Je disais : la compacité, small is beautiful, ça aussi ça a un sens. Je me dis que quand on a aussi de l'administratif, je pense que politiquement on est élu, donc on doit rendre quelque chose à nos concitoyens. Du coup, cette frontière a un sens direct avec…

Robert CRAUSTE

La proximité.

Didier JOSSELIN

C'est ça. Quand on augmente la taille des territoires, ça devient plus compliqué, donc il y a une sorte de paradoxe de l'effet de taille qui peut être facilitateur ou au contraire bloquant. En tous les cas, il y a des géographes qui travaillent dessus, sur les notions d'interface de frontières. Il y a plein de modèles intéressants. Il y avait des travaux à un moment de la Datar quand elle existait, vous vous souvenez. Ça date un peu, n'est-ce pas ? Et ils avaient fait la carte des « oursins », vous vous souvenez peut-être, une belle carte où il y avait les bassins de vie, qui étaient basée sur les migrations alternantes, entre autres. C'était pas mal. Donc la mobilité, c'est un indicateur fort dans les territoires pour [inaudible 00:48:33]. Je ne savais pas le problème du Vidourle. C'est un fleuve en fait, on l'oublie, mais il se jette directement dans la mer, ça veut dire qu'il est tranchant. Je n'avais pas réalisé. Tranchant et capricieux…

Aurélien ALLOUCHE

D'abord, j'ai trouvé la présentation vraiment captivante, et pour compléter ce que disait Régis et revenir aussi sur la dimension historique, sur le fait qu'on ne peut pas utiliser forcément le passé pour se projeter. Néanmoins, puisque tu parlais, Régis, d'Arles, quand je travaillais encore au [DESMIT 00:49:17] qui est un labo basé à Arles, qui a beaucoup irrigué en termes d'études sur la Camargue, Paul Allard qui est un très bon historien avait travaillé sur le pays d'Arles. Il montrait que les Arlésiens étaient effectivement très tournés vers Nîmes, mais pas du tout vers Avignon qui n'est pas très très loin, et qui est quand même, du même côté du Rhône, donc il n'y a pas de fleuves à traverser, mais en fait ils ne travaillaient pas avec Avignon parce qu'historiquement Avignon et Arles étaient des villes assez ennemies. Donc il montrait qu'il y avait un vrai poids culturel et historique qui permettait de comprendre pourquoi il y a des choses qui ne se faisaient pas actuellement. Comme quoi, l'histoire… De même, je disais qu'il fallait historiciser les logiques de développement du territoire. Moi ce qui m'a frappé, je connais très mal le coin, mais en arrivant ici, c'est peut-être complètement con, ne me jetez pas de chaises, on n'est pas dans un meeting d'un certain Z, donc ne m'attaquez pas, mais c'est vrai que ce qui m'a frappé, c'est que j'avais la sensation qu'il y avait une espèce de transition en termes d'aménagement du territoire. Si on prend, par exemple, les Saintes-Maries, ici et après la Grande-Motte, tout en restant dans des paysages et des compositions à peu près similaires, j'ai l'impression qu'ici c'est une sorte de transition, une espèce d'entre-deux en termes d'aménagement entre les Saintes-Maries qui ne sont pas aussi développées qu'ici en termes d'infrastructures touristiques et balnéaires, même dans l'architecture. Et petit à petit, on s'est rapprochés dans la logique un peu Balladur…

Robert CRAUSTE

Mission Racine.

Aurélien ALLOUCHE

C'est ça, a mission Racine, mais quand même sans les défauts, je trouve, de la Grande-Motte, ici. Donc une espèce d'entre-deux qui fait une transition assez douce, finalement, du littoral camarguais et insulaire, ici, à la Grande-Motte. Donc on voit des logiques aussi qui traversent tous les départements et qui méritent, à mon avis, d'être mises en avant.

Robert CRAUSTE

Le lien entre l'histoire et la géographie, tout à l'heure, tu disais que ce territoire était un territoire en mouvement, si on parle du littoral, et on parlera bien sûr de cette Costière, et finalement des littoraux successifs au fil du temps avec ces cordons dunaires qui ont fait que de proche en proche, finalement, les lagunes se sont constituées et finalement on a avancé sur la mer. C'est ce qui est en train de se passer encore, parce que les lônes qui, autrefois, étaient en train de fermer la baie d'Aigues-Mortes, sont en train de se reconstituer aujourd'hui avec le banc sableux de l'Espiguette qui en fait, s'il continue à évoluer, fermerait la baie d'Aigues-Mortes, constituant une nouvelle lagune. C'est bien un peu comme ça finalement, Régis, que ce territoire, au moment où on est menacés de voir la mer avancer, nous, on avancerait vers, au contraire. L'autre jour, j'ai eu l'occasion, et j'en étais ravi justement, de pouvoir rencontrer une enseignante-chercheuse de l'université de Montpellier qui fait des recherches au Cailar sur un site gaulois qui date de 600 ans avant Jésus-Christ. Les Gaulois étaient installés dans une zone lagunaire avec un village fort développé. Ils pratiquaient le commerce à partir de barges, de bateaux plats, et les marchandises arrivaient de la Méditerranée. Ils les embarquaient, ils les remontaient par le Vistre vers le territoire. Ils se sont adaptés, à chaque fois, parce que ce territoire bougeait, parce que les canaux s'ensablaient. Ils avaient eu la capacité, justement, avec leurs bateaux plats de pouvoir y naviguer encore. Quand ils étaient soumis à la crue du Vistre, ils avaient mis des remparts du côté du Vistre, ils ont remblayé leur village pour se mettre hors d'eau, etc. Ça, c'est aussi quelque chose qui m'a interpellé, par rapport à nous aussi. On parle de 600 ans avant Jésus-Christ, de ce que nous avons, nous, à réfléchir à nos adaptations comme eux ont fait pour survivre dans un monde qui était quelque peu hostile, et certainement pas aussi évolué que le nôtre. Ils coupaient les têtes, on a trouvé 700 ou 800 crânes avec des épées, etc. C'était un monde difficile, également. Je voulais vous parler de ça, et vous parler de ce petit livre aussi qui s'appelle Terre de sel. Je vous invite à prendre le dernier magazine Ensemble en Terre de Camargue, et vous pourrez découvrir cette bande dessinée qui fait le lien entre Saint-Laurent-d'Aigouze, Aigues-Mortes et le Grau-du-Roi.

Synthèse

Alors ce qui m'a fait plaisir en écoutant les uns et les autres, aussi bien les intervenants que les personnes qui ont pris la parole, c'est que ça m'a facilité la tâche, franchement ! Pour faire une synthèse, réfléchir à la convergence, il n'a rien fallu inventer, parce que ça se faisait de manière assez naturelle autour de quatre thèmes. Je dirai quelques mots sur chacun : les idées de liens, de proximité, de connaissance et surtout, je finirai par ça, l'élément humain.

Liens : présents dans la dernière table ronde, mais dans d'autres termes dans les précédentes ; on a souvent évoqué l'idée d'un territoire relié, mais de manière multiple. Liens entre une histoire, vraie ou imaginée – peu importe – et un territoire vécu, l'histoire telle que nous sommes en train de la construire, ce lien était évident. Liens entre les frontières telles qu'elles sont et les frontières telles qu'elles pourraient devenir.

Liens qui de manière peut-être surprenante peuvent recréer des frontières là où on ne l'attendait pas, dans la mesure où, s'il est beaucoup plus facile d'aller ici que là, j'ai créé sans le savoir une frontière. Exemple qui ne vient pas d'ici, mais de la région de Montpellier : il est beaucoup plus facile d'aller à Sète qu'à Palavas, de Montpellier. Ça peut sembler surprenant, mais c'est vrai. À Sète, il y a des TER toutes les demi-heures, on y est en 19 minutes, c'est ultra rapide, très facile, et franchement agréable. Pour le reste, quelqu'un a évoqué le jour où la ligne 7 irait à la Grande-Motte ou je ne sais pas, eh bien le jour où la ligne 4 arrivera à Palavas, ce sera déjà beau ! Donc liens, oui, à tous ces niveaux : liens géographiques, liens humains, liens intellectuels. Attention quand même au risque d'enchevêtrement, car si les liens vont tous dans un sens, et pas dans un autre, on a créé sans le savoir une frontière. Ce qui nous mène de manière assez naturelle à la question de proximité : pourquoi créer des liens ?

Pour la proximité, elle est géographique. Je sais que j'ai beaucoup évoqué les questions d'agrandissement, mais il y a néanmoins un avantage évident, que vous ressentez tous et toutes je pense, à la proximité : une communauté de communes ramassée sur trois communes permet la création de liens au niveau humain, permet cette relation de proximité, cette relation humaine. C'est la proximité géographique qui crée la proximité humaine, qui, il me semble (j'espère ne pas avoir tort), est au cœur de votre démarche, et un des éléments de force de votre démarche.

Ensuite, on arrive à une question un peu plus compliquée qui a été évoquée de plusieurs manières par presque tous les intervenants, c'est la question des connaissances. Qu'est-ce qui constitue une connaissance ? Qu'est-ce qui constitue une connaissance légitime ? Je suis politiste, je pense en terme de légitimité. Qui sait ? Qui sait vraiment ? Qui a le droit d'expliquer aux autres parce qu'il sait, parce qu'elle sait ? L'expert, le scientifique, l'ingénieur, l'élu, l'ancien habitant qui est ici depuis soixante ans et qui connaît par cœur sa localité, lui, il sait vraiment. Une des choses qui émerge de tout ce qui a été dit, je pense de manière très évidente, c'est que cette légitimité de connaissance ne peut pas être imposée. On peut aligner tous les chiffres du monde, on peut faire des plans, on peut faire des cartes géographiques, on peut faire des projections statistiques à 99 % de confiance, c'est important, certes – je ne vais pas prêcher contre ma propre profession, bien sûr, c'est important – mais ce n'est pas suffisant, surtout quand on y rajoute l'autre élément qui a été évoqué, celui de la temporalité. On peut toujours dire, toujours, toujours, toujours : « oui, mais nous n'en savons pas suffisamment, nous ne sommes pas encore sûrs ». Sauf que le métier de l'élu, le métier de l'agent technique, c'est de décider, et c'est de décider aujourd'hui. Dans les grandes décisions de la vie, même de la vie personnelle, se marier, fonder une famille, si on attend d'être sûr, on n'y va jamais. C'est votre rôle que je ne vous envie pas entièrement parce

qu'il contient des vrais risques, mais en effet, c'est décider avant d'être sûr, parce qu'il faut choisir, et il faut choisir aujourd'hui, demain ce sera trop tard. Or, comment le faire sans mon autre mot fétiche, autorité, l'autoritarisme, plus exactement ? Là, je crois que nous avons beaucoup et souvent entendu des uns, des autres, avec des mots un peu différents : ça se fait par la participation, ça se fait par l'invention d'un discours, ça se fait en donnant envie, je reprends les expressions des uns et des autres. Ça se fait également en acceptant, pour ceux qui sont responsables, leur part de responsabilité, certes. Être élu, c'est avoir un élément de responsabilité, avoir non seulement le droit, mais le devoir de prendre la parole et de dire ce que vous estimez être la meilleure solution ; de même qu'être expert, qu'être scientifique ou qu'être technicien. Mais on n'y arrive pas tout seul. Dire : « j'ai raison, suivez-moi » ne sert pas à grand-chose si on constate que finalement personne ne suit. Donc participation, donc discours, donc je reprends l'anecdote des chauffeurs de taxi : quand c'est eux qui imaginent avoir inventé le dispositif, on sait que ça va marcher, même si ce n'est pas du tout eux qui l'ont inventé.

Je conclus là-dessus : les questions techniques ont une énorme importance pour tous les dossiers que nous avons vus, dossiers écologiques, dossiers économiques, dossiers de transport et le reste. Les questions techniques, il faut les maîtriser, mais au-delà des questions techniques, l'élément humain ressurgit encore et encore. Et, quelque part, dans les écrits de Klaus Goetz sur la guerre, on trouve la superbe phrase : « *la guerre est faite par des êtres humains* », par laquelle il veut dire que ce n'est pas le matériel, ce ne sont pas les canons, ce ne sont pas les projets, les cartes ou autres qui font la guerre, ce sont, il aurait dit des hommes (ici, je vais dire des hommes et des femmes) avec toute leur humanité, avec leur espoir, avec leur imagination, avec leur générosité, mais aussi parfois avec le contraire de toutes ces qualités, avec lesquelles, ma foi, il faut vivre parce que ce sont aussi les nôtres. Donc l'élément humain ne peut pas être vu comme un problème, comme quelque chose qui nous empêche : « *Ah, si seulement…* », non. Nous avons vu le problème, mais nous sommes aussi la solution.

Marc Smyrl

Les organisateurs et animateurs, de gauche à droite :
Aurélien ALLOUCHE (expert), Thierry FÉLINE (Terre de Camargue), Arnaud ROLLET (A'U), Robert CRAUSTE (Terre de Camargue), Marc SMYRL (expert), Régis VIANET (Terre de Camargue), Didier JOSSELIN (expert), Éric GUARDIOLA (Terre de Camargue), Tatiana POPOFF (A'U), Florent HARO (A'U), Patrice FOURNIER (A'U)

Non présentes sur la photo :
Laurence MONET-PITOT (Terre de Camargue), Magali MORIN (Terre de Camargue)

Crédits / Réalisation A'U *(sauf mention contraire)*
Retrouvez toutes nos publications sur
www.audrna.com

A'U agence d'urbanisme région nîmoise et alésienne

Arnaud ROLLET
Chargé de missions
04 66 29 22 99
arnaud.rollet@audrna.com

Communauté de communes Terre de CAMARGUE
www.terredecamargue.fr

Eric GUARDIOLA
Directeur Général des Services
04 66 73 93 11
e.guardiola@terredecamargue.fr

Découvrez votre territoire CartA'U
www.audrna.com