

ACTES

1ères rencontres tarnaises 2022 de la ruralité

Un évènement annuel des maires et des élus locaux du Tarn



Nos partenaires



UnisCité



Mardi 8 novembre 2022 – Cap Découverte

Matinée

10h-12h

MAIRES ET SECRETAIRES DE MAIRIE

- Le panorama du métier et des outils numériques
- Témoignage de terrain par des binômes maires / secrétaires de mairie
- Le service rendu par le CDG 81
- La prestation d'assistance de l'ADM 81 aux communes clientes Berger Levraut

Après-midi

14h-17h

MOBILITÉ

- Les enjeux et les leviers
- La région : l'allié des intercos pour l'organisation de la mobilité
- Le département : le partenaire de proximité pour les mobilités alternatives
- France Mobilités : un catalyseur des mobilités en zone peu denses
- Table-ronde « répondre aux besoins des élus ruraux » : 2 maires présidents intercos, VP Région, VP Département, président SDET, Uniscités, Préfet

MATINEE

MAIRES ET SECRÉTAIRES DE MAIRIE

M. Courbatieu – DG AMF 81

Je suis Grégory Courbatieu, le Directeur de l'Association des Maires du Tarn. Ravi de vous voir tous présents aujourd'hui. On est sur un événement qui se veut annuel, des Maires et des élus locaux du Tarn. On a indiqué notamment, le fait que nous prévoyons également des deuxièmes rencontres pour 2023, le 1^{er} juin. Nous allons démarrer ces travaux par un mot d'accueil des présidents. Je laisse donc la parole à Jean-Marc Balaran et Patrick Carayon.

M. Balaran – PRESIDENT DE L'AMF 81

Juste vous souhaiter la bienvenue à tous. D'abord aux secrétaires de mairie, puisque cette matinée leur est particulièrement consacrée, à mes collègues, Maires et élus municipaux, aux conseillères et conseillers départementaux. Je crois que le Sénateur Folliot va nous rejoindre en cours de matinée, ainsi que Christophe Ramond. Ensuite je souhaite saluer Mmes Potel et Laborderie qui représentent l'Association des Maires Ruraux.

Cette première journée de la ruralité, Grégory vous l'a dit, est destinée à devenir un rendez-vous annuel. La date de la deuxième édition est même déjà fixée. Cette journée est organisée conjointement par l'Association des Maires de France et l'Association des Maires Ruraux. Ça montre bien qu'il n'y a pas de concurrence entre nos deux structures. Cette journée est organisée en deux temps : une matinée consacrée au métier de secrétaire de mairie et une après-midi consacrée à la mobilité en zone rurale. Le métier de secrétaire de mairie est ce qu'on pourrait appeler aujourd'hui, le mot est à la mode, un métier en tension. La secrétaire de mairie – ou le secrétaire de mairie, il y a quelques hommes qui font ce métier-là – est essentielle au fonctionnement de la mairie et elle forme avec le Maire le binôme qui porte le fonctionnement quotidien de la commune, même si je sais l'importance des conseillers, des délégués et des adjoints. Celle qui est au contact de population et qui doit tout connaître, de la comptabilité municipale à l'état civil, en passant par les élections ou la gestion des cimetières. Donc, il était évident que notre première journée sur la ruralité devait leur être consacrée.

Aujourd'hui, on va se demander comment former de nouvelles ou nouveaux secrétaires de mairie, comment les recruter. Éventuellement, comment les remplacer si c'est provisoirement nécessaire ? Comment aussi les aider dans leur travail de tous les jours, notamment en mettant à disposition un outil numérique avec un accompagnement proche et efficace ? Donc ce sont à ces questions que vont répondre nos intervenants et nos témoins. Nos témoins seront les Maires de Frausseilles et Donnazac et leur secrétaire commune, Mme Montels ; les Maires d'Assac et de Mirandol et leur Secrétaire Mme Moulin ; le Centre de Gestion qui est notre partenaire essentiel de cette matinée, par la voie de Sylvain Cals son Président et Karine Jalby sa Directrice ; et le service numérique de notre association, avec Patricia Rabion, Florence Herrou et Simon Quenault.

Vous l'avez sans doute lu dans les différents mails que vous avez reçus ou vous l'avez deviné dans mes propos, notre Association des Maires de France vient de signer une convention avec la société Berger Levraut pour assurer la maintenance de premier niveau de ce logiciel qui est très présent dans nos mairies.

Florence Herrou et Simon Quenault, que vous verrez tout à l'heure, viennent d'être recrutés et seront vos interlocuteurs. Cette nouvelle prestation a imposé de faire évoluer notre association et de créer Activ ADM 81 qui est une structure fille de notre Association des Maires et qui aura vocation à porter les services mutualisés et assujettis à la TVA lors de la facturation. En faisant ainsi, on sanctuarise l'offre actuelle de services gratuits aux communes et aux élus. La création d'Activ ADM 81 est une nouvelle étape pour notre association et nous aurons l'occasion d'en reparler par ailleurs. Je cède la parole au Président de l'Association des Maires Ruraux.

M. Carayon – PRÉSIDENT DE L'AMRF 81

Merci, Jean-Marc. Je voulais juste vous dire bonjour, Jean-Marc a cité tout le monde, je ne vais pas y revenir. Je voulais remercier l'Association des Maires du Tarn et Jean-Marc, parce qu'on avait déjà fait l'an passé, une première réunion de la ruralité à Briatexte, par rapport à l'ingénierie. Sans l'ingénierie de l'Association des maires du Tarn, cela n'aurait pas été évident. Par rapport au sujet sur les secrétaires de mairie, Jean-Marc l'a dit, la plupart ce sont des femmes, ce sont bien sûr nos premières aides par rapport aux communes. J'insiste, chez moi par exemple, elle n'est qu'à mi-temps donc il faut qu'elles aient deux ou trois communes pour compenser, ce n'est vraiment pas évident. Entre-temps, elles changent souvent de logiciel, ce n'est pas facile avec les Maires, nous ne travaillons pas tous de la même façon avec elles, donc ce sont à elles à s'adapter. Ce n'est vraiment pas évident. Je voudrais revenir sur le fait que certaines vont partir à la retraite, il va y avoir donc un gros besoin de changement. L'important, c'est la formation pour elles. Donc, est-ce qu'on les prend à BAC, BAC+2 ou plus, ou moins ? Et derrière, c'est la formation sur le logiciel. C'est notre couteau suisse, ce sont elles en premiers qui reçoivent les habitants. Ce sont souvent elles qui dégonflent les problèmes, c'est très important. Il faut que l'on revoie, par rapport aux parlementaires, leur grille indiciaire, pour qu'elles aient de meilleurs salaires. Ce n'est pas l'ordre du jour, mais j'insiste quand même pour que l'on garantisse de meilleures conditions salariales et des promotions plus faciles. Ça serait bien aussi si nous arrivions à les regrouper dans un genre d'association pour qu'elles fassent émerger leurs besoins au niveau tarnais. Il y a deux ou trois départements à la pointe, que ce soit le Gers où l'Ariège, où elles arrivent à se mettre en association pour essayer de peser sur les débats parlementaires, sinon ça ne sera pas facile. J'espère que la journée sera bonne et profitable à tout le monde. Merci.



Le panorama du métier et des outils numériques

M. Courbatieu

Merci beaucoup, Jean-Marc et Patrick. Entamons l'ensemble de ces réflexions dès maintenant avec le Centre de Gestion du Tarn, qui nous a bien sûr beaucoup aidés à construire cette matinée. Mme Jalby va nous présenter un panorama du métier, puis je donnerai quelques éléments très sommaires sur les outils utilisés par nos secrétaires de mairie. Merci à Sylvian Cals, Président du Centre de Gestion du Tarn et Mme Jalby. Nous voulons que ces rencontres soient les plus partagées possible et avec le plus d'échanges possible comme l'ont indiqué les deux présidents. Je rappelle qu'il y a de nombreux partenaires qui nous ont accompagnés tout au long de la construction de ces journées. Je les rappelle ici, à la fois les services de l'État, la Région Occitanie, le Département du Tarn, France Mobilités, la Banque des Territoires et Unicité qui nous ont accompagnés et qui sont également là sur des stands.

Bien sûr parmi les collectivités, l'Agglo de l'Albigeois, la Communauté de communes du Cordais et du Causse, la Communauté de communes des Monts d'Alban et du Villefranchois, le Syndicat d'Énergie du Tarn. Enfin, nous l'avons déjà évoqué, Berger Levrault, l'université Champollion qui sera présente tout à l'heure sur les stands et Cap Découverte. Vous verrez cet après-midi Laurent Hecquet de l'observatoire de la mobilité.

Mme Calvière-Jalby – DGS CDG 81

Merci. Bonjour à tout le monde. Je vais vous dresser le panorama du métier de secrétaire de mairie. Ce panorama est issu de données aussi bien nationales, régionales que départementales. Il dessine un état des lieux du métier de secrétaire de mairie, tel qu'on le constate aujourd'hui sur notre territoire.

Le secrétaire de mairie, le Maire de Rayssac le disait tout à l'heure, c'est le couteau suisse des communes. Certains aiment à utiliser le terme de « clé de voûte » du bloc communal ou « espèce menacée de la territoriale », chacun y va de sa prose. Quoi qu'il se passe, le secrétaire de mairie est un véritable chef d'orchestre, que ce soit un homme ou une femme, même si c'est un métier, on le verra tout à l'heure, qui est très féminisé. La spécificité de ce métier c'est véritablement la collaboration privilégiée avec le Maire. C'est un métier où l'étroite collaboration est une spécificité de métier. C'est aussi l'interlocuteur direct des usagers, donc ça en fait une particularité. Le secrétaire de mairie doit être en capacité de gérer toutes les fonctions support d'une commune, le budget, la gestion du personnel, les moyens généraux, mais aussi les missions d'administration publique auprès des concitoyens, l'état civil, les cimetières, la gestion des écoles, l'instruction des autorisations d'urbanisme, etc. Donc, un domaine d'intervention qui est très diversifié.



Au niveau national, un constat est fait sur l'exercice de ce métier de secrétaire de mairie :

- Plus de 80 % des secrétaires de mairie travaillent de moins de 20 agents ;
- Près de 90 % des secrétaires de mairie sont fonctionnaires ;
- Plus de 90 % des secrétaires de mairie sont des femmes ;
- Près de 60 % des secrétaires de mairie sont sur un cadre d'emploi d'adjoint administratif, donc en catégorie C.

La moyenne d'âge est relativement élevée, à 48 ans ; la pyramide des âges aujourd'hui dans la territoriale est plus proche de 44 ans, tous métiers confondus. Au niveau du temps de travail : c'est une des caractéristiques de ce métier, la plupart des secrétaires de mairie exercent leur activité à temps non complet et le temps de travail dédié est toujours insuffisant au vu de la charge de travail que demande l'exercice de ce métier. En termes de niveau de formation : BAC, BAC+ 2, MASTER. Aujourd'hui 65 % des secrétaires de mairie ont un niveau de diplôme qui est compris entre BAC et BAC+2.

Ce constat national se caractérise par une pyramide des âges vieillissante qui entraîne une pénurie d'agents formés et donc, la problématique des compétences dans les secteurs ruraux. C'est un métier qui est aujourd'hui peu attractif, où les recrutements sont de plus en plus difficiles. Les difficultés du poste sont aussi liées à la polyvalence de la fonction et du coup, au peu de visibilité des missions. C'est effectivement un métier qui demande une extrême polyvalence. Il y a la nécessité de maîtriser des domaines d'intervention très divers.

La particularité de ce métier est double. C'est le fait que les secrétaires de mairie sont employés par plusieurs autorités territoriales, donc le critère du multiemployeur. Rarement une secrétaire de mairie exerce son métier à temps complet dans une collectivité, notamment sur le secteur rural et périurbain. La deuxième particularité c'est un travail à temps non complet. Donc, multiemployeurs et travail à temps non complet.

C'est un travail qui est quasi isolé puisque la personne qui exerce la mission de secrétaire de mairie est souvent seule aux manettes d'une collectivité, donc la problématique du travail isolé se pose. Il y a aussi des difficultés qui sont liées aux absences pour formation. Il n'y a pas de cursus aujourd'hui de secrétaire de mairie qui existe en tant que tel. Donc, on verra, comment, à travers différentes actions, les acteurs locaux essayent de pallier ces problématiques-là. Il est aussi difficile de trouver des formations qui couvrent la totalité des compétences, puisque le champ d'intervention du secrétaire de mairie est très large. D'où la difficulté à arriver à couvrir la totalité du champ des compétences.

En conclusion, on a une raréfaction progressive des agents et des compétences sur le territoire national. Ce constat est partagé au niveau national. C'est ce qu'on qualifie de métier en tension, qui nécessite de façon prioritaire des recrutements, qui viennent compenser les départs à la retraite. En termes de chiffres, pour se rendre compte de la situation au niveau Occitanie :

- Dans notre région on a 920 fonctionnaires qui sont en poste au 31 décembre 2019 ;
- La moyenne d'âge est de 48,4 ans, sensiblement plus élevée qu'au niveau national ;
- Il y a 280 agents qui vont partir à la retraite d'ici 2024, sur le territoire ;
- 296 offres d'emploi ont été publiées en Occitanie en 2020 sur le métier de secrétaire de mairie ;
- 833 demandes de missions d'intérim qui ont été formulées auprès des CDG de la Région Occitanie en 2020, les CDG ont pu répondre à hauteur de 681 missions.

Si on fait un focus un peu plus resserré sur notre département, ça donne quoi dans le Tarn ?

- On a aujourd'hui 55 fonctionnaires qui sont en poste au 31 décembre 2019, qui exercent le métier de secrétaire de mairie ;

- Une moyenne d'âge sensiblement plus élevée que celle du niveau national et régional puisqu'on est à quasiment 50 ans en 2019 ;
- En 2024, 19 secrétaires de mairie vont partir à la retraite, un volume relativement important sur les 55 fonctionnaires en poste aujourd'hui ;
- En 2020, 13 offres d'emploi ont été diffusées sur le métier de secrétaire de mairie et 42 missions d'intérim, nous avons pu en honorer 34.

Une situation qui est parlante, de par les chiffres. Le constat que l'on voit au niveau national est confirmé au niveau de l'Occitanie et confirmé au niveau du département du Tarn. Face à cette situation et face à ce métier en tension, l'Association des Maires de France s'est emparée de la problématique. Fin 2021, 26 propositions ont été formulées par l'Association des Maires de France. Ces propositions visaient à remédier aux difficultés liées à ce métier en tension. Après plus d'un an de dépôt de ces propositions au Gouvernement, une seule mesure a été adoptée. C'est une mesure très technique. La nouvelle bonification indiciaire qui est aujourd'hui attribuée aux secrétaires de mairie est passée de 15 à 30 points. Je vous laisse apprécier les effets des propositions qui ont été déposées par l'AMF, après un an de combat sur ce sujet qui est relativement important.

M. Courbatieu

Merci Beaucoup. Avant de laisser la parole, quelques mots pour l'Association des Maires du Tarn, sur ce métier de secrétaire de mairie qu'à décrit parfaitement, dans des termes assez généraux sur lesquels nous allons revenir dans le détail et dans le concret tout à l'heure. L'Association des Maires, dans le Tarn, a un atout qui est de pouvoir aider, accompagner ces métiers-là et les Maires également, sur le numérique. C'est un atout qui a été présenté par Jean-Marc Balaran il y a de cela quelques minutes dans son introduction, avec une équipe et un pôle autour de Mme Rabion. Ce contexte du numérique est un contexte de digitalisation qui a accéléré son rythme au début des années 2010. Je pense que les Maires ont, sur leur bureau, de moins en moins de courriers, même s'il en tombe, mais de plus en plus de mails. Des mails il en tombe tous les jours, les boîtes en sont pleines. Cela veut dire également, énormément d'applications, d'outils, qui utilisent l'informatique. Cette accélération s'est faite depuis les années 2010, on dira par un État qui a été probablement proactif, par des collectivités qui ont accompagné ce mouvement. Au local, certains acteurs se mobilisent pour aider les collectivités et les élus. L'Association des Maires du Tarn, notamment, a essayé de recueillir des besoins, il y a deux, trois ans. À l'écoute de ces besoins sont arrivés de très nombreux besoins autour de l'accompagnement de la dématérialisation, mais aussi du RGPD. Le RGPD c'est tout ce qui est relatif à la protection des données et aux progiciels. Je pense que là-dessus nos collègues secrétaires de mairie et Maires vont pouvoir l'aborder juste après dans la table ronde. La question, notamment du RGPD, de la dématérialisation des marchés publics ou tout autre sujet de dématérialisation, est prise en charge aujourd'hui, pour certains aspects, par l'Association des Maires. Pour ce qui est ensuite des logiciels métiers, des progiciels, vous travaillez notamment en mairie, quelle que soit sa taille, sur de la compta, de la paie, de la facturation. Le besoin a été remonté d'un accompagnement nécessaire à apporter pour les communes utilisant des outils, des progiciels. J'ai noté plusieurs fournisseurs, Berger Levrault, AGEDI, IVS, Ciril. Dans le département du Tarn, le fournisseur majoritaire est Berger Levrault. L'Association des Maires, ce qu'évoquait le Président initialement, a contacté Berger Levrault pour pouvoir mettre en place, en partenariat, une convention et permettre un accompagnement de proximité des secrétaires de mairie sur l'ensemble des outils et des progiciels Berger Levrault.

Tout cela pour dire que les outils sont de plus en plus dématérialisés, numériques et que l'accompagnement est un des enjeux majeurs. Nous espérons, avec Berger Levrault et nos deux techniciens recrutés récemment, pouvoir vous apporter, côté secrétaire de mairie, un appui dans le quotidien sur les missions, les fonctions métiers notamment.

Témoignage de terrain par des binômes maires/secrétaires de mairie



M. Courbatieu

Nous allons, sans plus tarder, après ce panorama qui se veut assez large et plutôt descendant, passer réellement aux échanges. C'est aussi le but de cette journée, pouvoir partager et échanger ensemble. Je vais appeler sur la scène, en remerciant encore infiniment à la fois les élus et les secrétaires de mairie qui ont bien voulu nous rejoindre, les Maires et les binômes d'Assac, de Donnazac, Mirandol-Bourgnounac et de Frausseilles. Nous avons travaillé cela aussi pour qu'il y ait un maximum d'échanges entre nous. Encore merci à vous, Mesdames. Je vais vous laisser la parole pour vous présenter, chacune de vous. Vous avez des micros qui sont sur les tables. Peut-être vous présentez l'une après l'autre. Puis, avec Mme Jalby, on va regarder comment tous ces éléments initiaux qu'on vous a livrés peuvent être partagés. Sylvian Cals sera là également pour la table ronde au titre du Centre de Gestion.

Mme Brun

Bonjour, Arielle Brun, Maire de Frausseilles près de Cordes et Cahuzac-sur-Vère.

Mme Montels

Bonjour, Magali Montels. Je suis une nouvelle secrétaire de mairie en poste depuis quelques mois. Je vais remplacer Mme Montels qui va prendre sa retraite l'année prochaine, dans quelques communes. Elle en fait cinq et moi je vais en faire trois.

Mme Breuillard

Bonjour, Caroline Breuillard, Maire de Donnazac.

Mme Montels

Bonjour, Évelyne Montels, secrétaire de mairie. Je fais, pour le moment, cinq communes : Amarens, Frausseilles, Donnazac, Tonnac et Noailles. Bientôt à la retraite. Secrétaire de mairie intercommunale depuis 1981.

Mme Richard-Munoz

Bonjour, Sonia Richard-Munoz, Maire de Mirandol-Bourgnounac.

Mme Albar

Bonjour, Sandrine Albar. Je suis secrétaire de mairie pour Mirandol et pour la mairie d'Assac.

Mme Vigroux

Bonjour, Myriam Vigroux, Maire de Assac.

Mme Calvière-Jalby

Merci, Mesdames, puisqu'à l'image des secrétaires de mairie, 90 % des secrétaires de mairie sont des femmes. Je n'ai pas fait la statistique au niveau des Maires. Je ne sais pas si Mr Courbatieu à ces données-là, la parité n'est pas pour tout de suite, Mr Cals, mais on va essayer de discuter entre nous. Mesdames les Maires, j'ai démarré mon propos tout à l'heure en disant, secrétaire de mairie, clé de voûte du bloc communal ou espèce menacée de la territoriale. Quelle est votre vision par rapport à ça ? Vous vous situez de quel côté ? Quelle est votre interprétation ?

Mme Breuillard

Des deux côtés, mon cœur balance entre les deux. Parce que sans elle, la commune ne peut rien, les habitants sont perdus. Dès qu'elle n'est pas là, il suffit qu'elle soit malade et tout de suite, ils se demandent ce qui se passe.

Mme Calvière-Jalby

Donc clé de voûte. Et espèce menacée ?

Mme Breuillard

Oui. Évelyne a droit à la retraite, on sait qu'un jour elle va devoir partir et là on ne voit pas forcément qui pourrait la remplacer, faire très peu d'heures. Sur Donnazac, nous ne sommes ouverts qu'une demi-journée par semaine. Même s'il y a du travail pour beaucoup plus, sauf qu'on n'a pas forcément les moyens non plus de payer les heures, sachant qu'il faudrait les payer déjà beaucoup plus que ce qu'on les paie. C'est compliqué de trouver, d'être sûr de pouvoir trouver quelqu'un qui en plus est du territoire. Il est vrai que les habitants sont quand même très attachés à avoir quelqu'un qui connaisse au moins le département. Tout de suite, ils ont peur si ce sont des « étrangers », parce que le village d'à côté est un étranger déjà. C'est assez compliqué, dans nos campagnes, de faire accepter la nouveauté.

Mme Calvière-Jalby

Merci.

Une intervenante

Bien sûr c'est une clé de voûte, c'est un binôme indispensable. Imaginez-vous fonctionner sans une ou un secrétaire de mairie ? C'est impossible. Métier qui se raréfie, oui. Je pense qu'il va falloir qu'on trouve des solutions ensemble. Polyvalence, bien évidemment, mais je crois qu'on va y revenir après. Nous, Maires, devons être polyvalents, mais les secrétaires c'est idem. En plus, il faut qu'elles nous supportent.

Une intervenante

Je confirme les propos de mes collègues. C'est effectivement la clé de voûte de la collectivité, mais c'est aussi la mémoire de la collectivité. Les élus sont là temporairement, mais la secrétaire reste, c'est elle qui fait le lien entre toutes les différentes équipes. Effectivement, on peut s'inquiéter pour l'avenir. On a des exemples dans nos territoires, des collègues qui ont vraiment du mal à recruter, même à pérenniser des postes. C'est vraiment une inquiétude pour l'avenir, oui.

Mme Calvière-Jalby

Du coup, le constat qui a été dressé au niveau national, régional, tarnais, le panorama du métier de secrétaire de mairie qui a été présenté, vous le partagez ? En même temps, est-ce qu'il n'y a pas une note d'optimisme à avoir ? J'aimerais bien avoir l'avis des secrétaires de mairie là-dessus.

Mme Brun

Je vais parler de mon cas, parce que je suis nouvellement élue, puisque notre Maire Alain Laporte est décédé début mai 2021. Donc, pour moi, tout a été nouveau d'un coup. Heureusement qu'Évelyne est une secrétaire de mairie, formatrice de Maire, parce que je m'appuie sur elle depuis le début pour tout. Elle m'apprend tout parce que la fonction de Maire n'est pas innée. De l'extérieur, quand on n'y est pas, on ne s' imagine pas tout ce que cela représente. Tous les Maires qui sont là doivent le savoir bien sûr. L'importance d'avoir une ou un secrétaire de mairie qui vous prend sous son aile et qui vous apprend la fonction en fait, pour moi, c'est très, très important. Je pense que Magali saura faire la même chose. On va grandir un petit peu ensemble, évoluer ensemble. Oui, au niveau du diaporama, je pense que c'est tout à fait juste.

Mme Calvière-Jalby

Le constat qui est partagé au niveau national, qui est une véritable problématique aujourd'hui. Mesdames les secrétaires de mairie ?

Une intervenante

Moi, je suis secrétaire depuis 1999. C'est un métier que je fais avec passion. Même si, comme dans tous les métiers, il y a des jours où on est un peu moins enjoué, c'est un métier dont la polyvalence fait la richesse. Le lien entre la population et nos élus, c'est aussi un partenariat qui est forcément riche en partages. C'est un plaisir pour nous d'être à l'intérieur des projets, de pouvoir étudier avec eux la faisabilité, de vivre les projets, de les voir grandir, de les voir réussir, des fois pas. On vit intensément le projet de la commune avec eux. Comme dirait Mme Vigroux, et c'est vrai, quand on change d'équipe, on se trouve au milieu. On a été particulièrement au milieu au niveau des élections municipales dernières, puisque le COVID est passé par là. On fait le lien entre deux équipes, et par rapport à la mémoire et ce qui a été fait avant. On est l'élément enclencheur de ce qui va se passer après.

Mme Calvière-Jalby

C'est une espèce de courroie de transition, c'est ça ?

Une intervenante

Oui, complètement. J'insiste sur le fait que la polyvalence des tâches c'est aussi ce qui fait la richesse et l'intérêt de ce métier.

Mme Calvière-Jalby

L'attractivité du métier finalement ?

Une intervenante

À mon niveau, oui, complètement.

Mme Montels

Je dirais que travailler avec plusieurs employeurs, avec plusieurs élus, c'est une richesse. Au cours de ma carrière, j'ai côtoyé 18 élus, tu es la 18^{ème} Arielle. Franchement, j'ai beaucoup appris à leur côté. J'ai travaillé avec eux, je les ai aidés, mais eux aussi m'ont beaucoup appris. Je dirais que c'est la richesse du métier. Pour moi, ça a été un métier très passionnant.

Mme Calvière-Jalby

La fragmentation de l'activité dans différentes communes ne vous a pas posé de difficulté ?

Mme Montels

Non. C'est une question d'organisation. J'ai cinq communes, j'en avais six au départ, je me suis organisée. Les élus m'ont permis aussi de m'organiser en m'équipant d'un ordinateur portable. J'ai des élus informaticiens qui m'ont pas mal aidée dans ce domaine et facilité le travail aussi. Je regrette d'être au départ à la retraite.

Mme Calvière-Jalby

Même si votre fille prend le flambeau, si on a bien compris ?

Mme Montels

Voilà. Je vais essayer de travailler à mi-temps, parce que je ne peux pas décrocher comme ça, tellement le métier est passionnant.

Une intervenante

Je rebondis sur la note d'optimisme par rapport au constat qui est fait. Aujourd'hui on entend beaucoup de personnes qui recherchent une quête de sens dans leur métier, beaucoup de démissions après le confinement, je trouve que ce métier c'est l'intérêt général. On n'a pas d'objectif financier à atteindre, on n'est pas poussé. Je trouve que le sens de ce métier est plutôt beau puisque c'est pour les élus, les administrés. On travaille localement, donc pour moi il a du sens. C'est pour ça que je l'ai choisi. C'est la note d'optimisme.

Mme Calvière-Jalby

Merci. Est-ce qu'au niveau de la salle il y a des réactions par rapport aux constats qui ont été présentés, au niveau national, régional ou départemental ? Vous n'hésitez pas à intervenir, on est là pour être dans l'interaction.

Une intervenante

Moi, je trouve ça alarmant, parce que le nombre de communes dans le Tarn c'est 314 et il y a 55 secrétaires de mairie. Ça me semble très peu. Ça veut dire qu'elles se partagent beaucoup.

Mme Calvière-Jalby

Je précise que ce sont les fonctionnaires, les contractuelles ne sont pas comptabilisées.

Une intervenante

Ça fait très peu aussi. Donc, je pense qu'il faut vraiment faire quelque chose.

Mme Calvière-Jalby

Tout à fait. Ces données sont issues de collectes d'informations que toutes les collectivités remplissent. Avant c'était tous les deux ans dans le cadre du bilan social, aujourd'hui c'est tous les ans dans le cadre du RSU. Là, les secrétaires de mairie comprennent quelle est la finalité de ce RSU qui paraît une montagne à franchir parce qu'il faut remplir des données. Aujourd'hui les outils, notamment Berger Levrault, permettent de faire le lien avec la DNS pour avoir ces données qui sont consolidées et qui sortent de manière plus facilitée. Mais toutes ces données sont issues des collectes d'informations via le RSU qui sont faites auprès de toutes les collectivités. D'où la nécessité de pouvoir véritablement renseigner ces campagnes de collectes de données pour avoir les données, les chiffres, les plus près de la réalité et pour permettre derrière, de mettre en œuvre des actions concrètes pour accompagner et cibler les collectivités. Effectivement, c'est une réalité. Sur ces 55 fonctionnaires, il y a 19 départs à la retraite projetés en 2024.

Au niveau de l'Occitanie, le département du Tarn est celui qui a la situation la plus dégradée en termes de perspective de départs à la retraite, eu égard au nombre de secrétaires de mairie en poste. On a une situation transitoire à gérer qui est un peu complexe.

Si vous aviez une baguette magique, si vous aviez, au niveau national, la capacité d'imposer une prise de décision qui renforcerait l'attractivité du métier de secrétaire de mairie, que feriez-vous ?

Une intervenante

Revaloriser déjà le métier en lui-même. Si on regarde, une secrétaire de mairie qui commence touche moins qu'une femme de ménage.

Mme Calvière-Jalby

Quand vous parlez du métier, c'est le statut, c'est à ça ? La reconnaissance du statut ?

Une intervenante

La reconnaissance en soi, au niveau salarial, à tous les niveaux.

Une intervenante

On essaye avec les primes de faire ce qu'on peut, mais ce n'est pas forcément évident non plus. De ce côté-là, il faut arriver à trouver une solution.

Mme Calvière-Jalby

Créer, finalement, un statut de secrétaire de mairie ?

Une intervenante

Oui. Le statut existait. Quand j'ai été recrutée en 81, j'ai été recrutée dans le cadre d'emploi des secrétaires de mairie de moins de 2 000 habitants. Il y avait à l'époque, trois niveaux : niveau A pour les gens qui avaient le BAC, niveau B pour ceux qui avaient le brevet des collèges et niveau C pour les autres. C'était déjà bien cloisonné. Pour ma part, je suis rentrée, j'étais au niveau A, par la suite j'ai passé l'examen professionnel d'attachée. Donc, au niveau de la carrière je n'ai rien à réclamer, mais je déplore que les jeunes qui entrent soient si peu payés, pour faire le même travail que ce que je fais actuellement.

Mme Calvière-Jalby

Le statut de secrétaire de mairie n'existe plus effectivement. Avec les réformes il a été supprimé.

Une intervenante

Voilà. Si j'avais quelque chose à réclamer au niveau national, c'est de remettre en place ce statut qui existait. Je ne sais pas pourquoi il a été supprimé. On ne nous a pas demandé notre avis, c'est dommage.

Mme Calvière-Jalby

Merci. D'autres propositions ?

Une intervenante

Tout à fait d'accord, d'autant plus que le métier est devenu de plus en plus technique. C'est plus un technicien qu'un secrétaire, donc ça serait bien que ce soit vraiment revalorisé en termes de salaire et en termes de statut.

Mme Calvière-Jalby

L'appellation de secrétaire de mairie n'aide pas à la valorisation. C'est mon avis, mais est-ce que vous le partagez ? Ce n'est pas un métier de secrétaire, vous le disiez, Mme le Maire.

Une intervenante

Oui, ça ressemble de plus en plus à un métier de technicien, bien sûr.

Une intervenante

Dans l'appellation, ce qui rend le poste spécifique c'est que c'est secrétaire « de mairie ». En fait, le plus important c'est le « de mairie ». Mais le mot secrétaire en lui-même peut être péjoratif vis-à-vis de certaines personnes.

Mme Calvière-Jalby

Oui, ça ne correspond pas à l'attendu du métier, au contenu du métier ?

Une intervenante

Je pense que le niveau de rémunération est plus attractif que le nom du métier. Même si c'est « secrétaire de mairie » et si c'est bien rémunéré, ça sera plus attractif que si c'est un nom ronflant et s'il n'y a rien en face.

Mme Calvière-Jalby

Est-ce qu'il y a des propositions au niveau de la salle pour la revalorisation du métier ? Je relaie la question, merci, madame : « Est-ce qu'il existe un 13^{ème} mois ? »

Une intervenante

On peut bénéficier nous, les fonctionnaires, de ce qu'on appelle le RIFSEEP. C'est un régime indemnitaire qui se compose en deux systèmes de rémunération. Pour ma part, j'ai une rémunération mensuelle et annuellement on a un complément de revenu qui est lié à la manière de service et si on a été performant dans l'année. Pour ma part, ça ne fait pas un 13^{ème} mois, mais ça fait quand même un très beau cadeau de Noël.

Mme Calvière-Jalby

Techniquement, c'est ce qu'on appelle le CIA, le complément indemnitaire annuel. Cela relève de la libre appréciation de chaque collectivité territoriale de mettre en place le CIA. C'est une partie du RIFSEEP, comme l'expliquait très justement madame. Mais le CIA a vocation à être lié à la manière de servir des agents. C'est la rétribution de l'investissement et de la manière de service. Il n'est pas lié aux fonctions exercées par la personne dans la collectivité. C'est la part fixe qui elle est liée au métier exercé. Mais la part variable, le complément indemnitaire annuel, est liée véritablement à la manière de servir.

Une intervenante

Ça veut dire que tous les ans, vous avez un entretien avec votre Maire pour évaluer votre travail, ce qu'il a attendu de vous, ce que vous avez fait de bien, etc. ? Comme ça se passe dans les grandes entreprises.

Une intervenante

C'est moins le cas ces dernières années. Après, on communique quand même au quotidien sur les attentes qu'elles ont, l'une et l'autre, envers moi, et inversement. C'est un métier d'échange, complètement. Pour les deux communes dans lesquelles je travaille, le principe du CIA, le complément dont vous parliez, c'est l'idée d'un cadeau de Noël identique à l'ensemble du personnel. On ne fait pas de différence entre les agents, donc on a tous le même montant sur le principe du cadeau de Noël.

Une intervenante

Donc, ce n'est pas vraiment un entretien personnalisé qui pourrait rémunérer plus si on estime que vous avez eu une année exceptionnelle d'implication, etc. ? C'est ça que je veux dire.

Une intervenante

Non. Mais ce sont toujours des années exceptionnelles dans les collectivités.

Mme Calvière-Jalby

Effectivement, c'est ce que prévoit la réglementation. Si on s'en tient au texte, le complément indemnitaire annuel est véritablement lié aux résultats des entretiens professionnels et est individualisé entre chaque agent, en fonction de sa manière de servir. Ensuite, dans la pratique, chaque collectivité l'adapte. Le choix de ces collectivités est d'attribuer à tous les agents le même montant de complément indemnitaire annuel.

Une intervenante

Dans la pratique, chaque collectivité l'adapte. Lorsque nous avons été élus, je trouvais dommage de ne pas rencontrer les agents à un entretien privilégié, individuel. C'est important notamment pour l'un et pour l'autre parce qu'on peut aussi faire le point sur les formations. Je suis arrivée dans une collectivité où c'était totalement étranger pour eux. Pour ma part et pour le Conseil municipal, c'était important que les employés de mairie, y compris la secrétaire, soient au courant de tout ce qui peut se faire pour leur évolution. Donc, on a appelé ça un entretien annuel. Je travaille dans une entreprise privée et je peux vous assurer que ça n'a rien à voir. C'est plutôt pour aussi mettre à jour, une fois par an, ce qui va, ce qui ne va pas.

Mme Calvière-Jalby

Merci. Est-ce qu'il y a d'autres interventions dans la salle ? Est-ce que vous voudrez bien vous présenter s'il vous plaît ? J'ai omis de le demander à madame tout à l'heure.

M. Bacou

Bonjour. Je suis conseiller municipal de Graulhet et conseiller régional. Je me pose la question, peut-être bête, mais est-ce que le développement des Communautés d'agglomération et notamment les transferts de compétences des mairies jusqu'aux Communautés d'agglomération, n'attire plus les fonctionnaires ou les secrétaires de mairie, sur ces structures-là ? Je sais que ça se fait dans des Communautés d'agglomération, est-ce qu'on ne pourrait pas mutualiser les secrétaires de mairie, pour les mettre au service des mairies ? C'est une question.

Mme Calvière-Jalby

Question ouverte. Vous en pensez quoi, Mesdames les Maires ?

Une intervenante

Vu, le transfert des compétences, c'est sûr que les secrétaires de mairie peuvent se dire qu'il y aura plus de boulot là-bas que dans les mairies. Mais, très honnêtement, il y a déjà eu de nombreux transferts. Je vais vous parler de notre expérience à nous. Il y avait deux secrétaires de mairie, il n'y en a plus qu'une qu'on fait travailler, c'est presque de l'esclavagisme. Il y a toujours du boulot. Depuis que nous sommes élus, je n'ai pas senti de transfert de tâches dans de grands points qui peut faire dire qu'on ne va embaucher qu'un mi-temps. Pas du tout. Je n'ai pas senti ça du tout, pour l'instant.

Une intervenante

À mon niveau c'est pareil. Je n'ai pas du tout senti d'allègement de travail après avoir transféré la compétence à l'agglomération, si ce n'est que ça nous génère davantage de travail puisqu'il faut leur fournir des doubles de dossiers, des questionnaires et on n'en finit jamais. Donc, je pense que notre tâche s'est énormément alourdie avec les intercommunalités.

Mme Calvière-Jalby

Il y a une question via l'outil smartphone : « Serait-il possible de mettre en place une campagne de communication sur les points forts du métier au niveau tarnais ? » On répond tout à l'heure à cette question.

M. Cescato

Par rapport à la question posée par l'élue de Graulhet, sur notre Communauté de communes, c'est l'inverse. C'est le personnel de la Communauté de communes qui part dans les communes locales. Plusieurs sur deux années et encore dernièrement. Donc il y a des situations diverses.

Mme Calvière-Jalby

Tout à fait. Merci.

Mme Noël

Bonjour, je suis adjointe à Cadalen et secrétaire de mairie intercommunale à Fenols et à Florentin. Je pense que ce n'est pas une question d'attractivité. Certainement que des personnes auraient envie d'être secrétaire de mairie, mais nous avons quand même un problème de formation à la base. Quand j'ai commencé, j'avais un concours d'adjoint administratif, mais j'étais refusée systématiquement sur les postes parce que je n'avais pas la formation. C'est via le Centre de Gestion et l'itinéraire secrétaire de mairie, que j'ai pu trouver ma place, être stagiaire et titularisée. Mais sans formation, on ne peut pas faire ce métier, ce n'est pas possible.

Une intervenante

Je suis rentrée à l'époque des « emplois jeunes », ça remonte un peu et après j'ai eu le concours d'adjoint. J'ai eu la chance d'avoir une collègue qui m'a formée sur le terrain. Après,

en 2011, j'ai passé le concours de rédacteur. C'est là effectivement que l'expérience du terrain et l'apport du concours de rédacteur, via le CNFPT pour passer le concours, sont indissociables. Aujourd'hui être secrétaire de mairie, ce n'est pas juste un niveau, ce n'est pas juste un diplôme. Il faut des connaissances juridiques dans des domaines riches et variés. Le fait d'avoir eu cet apport, expérience terrain et concours rédacteur, c'est essentiel. J'en viens à la problématique de la formation, pourquoi ne pas envisager une formation en alternance ? Qui mélangerait l'apport théorique et juridique dont on a besoin et l'apport essentiel du terrain. Aujourd'hui, c'est ce qu'a essayé de mettre en place le Centre de Gestion via le service remplacement, quelqu'un qui arrive dans une mairie, nous, les secrétaires on a besoin que les tâches basiques et essentielles soient d'office connues ; faire un acte de décès, inscrire quelqu'un sur une liste électorale. Après, les choses viennent petit à petit. Petit à petit on abordera la manière dont on monte le budget, la manière dont on fait les demandes de subventions. Les choses doivent être faites dans les deux sens, théorique et sur le terrain.

Mme Calvière-Jalby

Merci.

Mme Bourgeois de Lavergne

Je suis secrétaire de mairie de Lasgrais depuis 2009. Pour répondre à la question des secrétaires de mairie qui sont tentées d'aller vers les intercommunalités, je dirais qu'elles perdent complètement l'attrait du travail de secrétaire de mairie puisque ce qui fait la richesse de ce métier c'est justement la polyvalence, la polyvalence, la technicité. Les connaissances qu'on peut avoir envers les élus, parce que c'est aussi ça notre rôle, d'aider à la décision, ce qu'on a souvent tendance à oublier. Si on part vers une EPCI, on est cloisonné dans un service, on ne fait que la même chose. C'est sûr que d'un point de vue rémunération, c'est mieux. Mais d'un point de vue reconnaissance du métier et valorisation de ce qu'on peut apporter à un territoire, il est complètement différent. Quant à la formation, effectivement il y aurait un travail à faire dessus. Je suis rentrée comme secrétaire de mairie après un concours d'adjoint, je venais d'un milieu scientifique puisque j'avais une licence de chimie. Quand j'ai réussi le concours d'adjoint, je savais très bien que vis-à-vis des élus, je n'aurais aucune crédibilité. Du coup, je suis allée voir le Centre de Gestion qui, à l'époque, m'avait proposé « secrétaire de mairie, prise de poste ». Cela m'a énormément aidée. J'ai pu ensuite passer l'entretien sans avoir l'air de sortir de nulle part. Il y aurait un travail à faire là-dessus. Par rapport aussi à la formation qu'il faut faire tout au long de sa carrière pour rester dans l'actualité et pouvoir être plus à même de répondre à l'attente de nos élus, je trouve qu'il y a pas mal de choses qui sont mises en place. Effectivement, il y a la difficulté de se rendre disponible parce que, vous l'avez dit, les secrétaires de mairie sont importantes pour les administrés. Il y a encore ce travail à faire où il faudrait continuer peut-être à appuyer. Mais avec le Centre de Gestion, il y a le CNFPT, il y a possibilité élargie, même l'Association des Maires qui fait beaucoup de colloques, de se tenir au plus près de l'actualité. J'essaie au maximum de le faire. Je trouve qu'on est quand même sur la bonne voie, mais reste encore ce travail à faire sur le début du métier, où il faut tellement connaître de choses.

Mme Calvière-Jalby

Merci pour votre témoignage.

Mme Duclos

Je suis en charge de la relation avec les communes à l'agglomération Gaillac-Graulhet. À la question : « est-ce que la montée en charge de l'intercommunalité va amener les secrétaires de mairie à partir à l'intercommunalité », j'ai envie de poser la question « est-ce que les secrétaires de mairie ne peuvent pas faire les deux ? » Au niveau de l'agglomération Gaillac-Graulhet, nous avons mis en place un service de secrétariat de mairie mutualisé, ainsi qu'un bureau des communes. Nous avons deux secrétaires de mairie qui sont vraiment mutualisées. C'est-à-dire qu'elles sont à la fois en commune et à l'agglomération. Ce que l'on constate pour l'instant, c'est – je parle sous couvert des Maires qui en bénéficient et des secrétaires de mairie – qu'elles trouvent une complémentarité à être à la fois en intercommunalité et en commune sur une fonction riche et complexe aussi, parce que les normes évoluent et se complexifient, parce qu'elles font le trait d'union entre les administrés et les élus. Donc, c'est une fonction qu'elles aiment et qu'elles souhaitent absolument conserver. Elles trouvent au niveau de l'intercommunalité un certain nombre de ressources, d'expertises, qui sont dans les différents services. Je trouve que ce que l'on peut travailler au niveau de ce bloc communal, c'est justement faire un peu sortir les ressources de l'intercommunalité pour les mettre plus à disposition de la quarantaine de secrétaires de mairie qu'on a sur l'agglomération. On le fait via des ateliers, via un canal d'échange quotidien et régulier. Tout ceci est à faire progresser. Mais j'avais envie de vous demander, pourquoi ne pas travailler sur la complémentarité des fonctions à l'intercommunalité et en commune.

Mme Calvière-Jalby

Merci pour votre témoignage. Est-ce qu'il y a d'autres prises de parole ?

Une intervenante

Il y a un réseau « secrétaire de mairie ». Je suis sur deux territoires vraiment différents, mais il y a un réseau. Si l'une arrive à se dépanner, tout de suite elle envoie un mail ou elle appelle les collègues. Et inversement. Je travaille sur deux logiciels différents, on sait toutes quelle commune a le même logiciel que soi, le jour où on est embêté, il y a un réseau informel.

Mme Potel

Je suis chargée de développement pour l'Association des Maires Ruraux de France. On travaille beaucoup sur le problème des secrétaires de mairie. Déjà, témoigner des différents départements en Occitanie où certains secrétaires de mairie ont créé des réseaux WhatsApp où ils communiquent et se soutiennent. Après je me posais quand même la question de la pertinence d'une formation qui serait une formation de collaboratrice ou collaborateur d'élus ruraux. Il y a vraiment une spécificité quand on est secrétaire de mairie d'une commune rurale. Est-ce que c'est différent quand on est secrétaire d'une commune de 3 000, 4 000 habitants ou 500 habitants ? Est-ce que le jour où on va devoir développer des formations, il faut intégrer une différence de ce type-là ? Ensuite aussi, la pertinence de peut-être proposer des formations en lycée professionnel pour des secrétaires de mairie. Le niveau de compétences est haut, mais peut-être commencer déjà avant le BAC. Pourquoi ne pas démarcher auprès des lycées ? La Région, notamment dans la Haute-Garonne, finance aujourd'hui des formations de secrétaires de mairie.

Mme Calvière-Jalby

Merci, madame. Sachez que dans le Tarn aussi, la Région finance des formations « secrétaire de mairie », on aura l'occasion de vous en parler tout à l'heure. Est-ce qu'il y a une réaction par rapport au métier de secrétaire de mairie ? Commune de plus ou moins grande importance, comment le percevez-vous ?

Une intervenante

Je pense que c'est une formation qui doit être spécifique parce que la ruralité c'est particulier. On ne va pas traiter les dossiers, même s'il y a des règles administratives, de la même façon. On adapte souvent les choses à la ruralité par obligation.

Mme Calvière-Jalby

Est-ce que ce n'est pas lié aussi à la pluralité des champs ?

Une intervenante

Voilà. Il y a beaucoup de champs à traiter en très peu de temps. Donc, c'est vrai qu'un dossier où il faudrait passer des heures et des heures, on essaye de le faire plus rapidement.

Une intervenante

Je rejoins ce que vous dites. J'ai travaillé dans des collectivités plus grandes avant d'arriver en milieu rural. J'étais dans une cellule, au service technique, où je faisais essentiellement de l'urbanisme et des marchés publics. Donc, là, nous avons le temps quand on lançait une consultation. On avait le temps de se tenir au courant du nouveau cadre juridique, de la manière de dématérialiser, tout ce qu'il faut connaître. Dès lors qu'on est en milieu rural, on fait le marché public, dix secondes après on sort un permis de construire, finalement on a un petit acte de décès qui arrive entre temps ; puis c'est le moment des paies, il faut faire la DSN. On n'a pas le temps de se poser sur un dossier précis en milieu rural. Il faut passer d'un dossier à l'autre très rapidement.

Mme Calvière-Jalby

Donc ce ne sont pas forcément des spécialistes, mais il y a une polyvalence accrue et la nécessité de pouvoir intervenir de manière efficace dans l'ensemble des domaines que couvre le champ communal.

Une intervenante

Complètement. Alors que dans une grande collectivité, vous faites des tâches qui sont plus routinières et du coup, vous avez le moyen de vous spécialiser dans des domaines précis.

Mme Calvière-Jalby

Merci pour ce retour d'expérience.

M. Cescato

Je voudrais juste témoigner de ce réseau informel des secrétaires de mairie, sur le territoire du sud du département du Tarn. Je le vois à travers les courriels où elles se posent des questions. De temps en temps, je vois aussi où il y a des invitations autour d'une bonne table, où elles se retrouvent aussi pour autre chose que de la technique municipale.

Mme Calvière-Jalby

Merci, très bien.

M. Courbatieu

Merci beaucoup. On a eu à la fois énormément de questions sur le fond, mais également des propositions. Il s'agira pour nous aussi, à l'issue de cette journée, de pouvoir constituer quelques éléments nous permettant de capitaliser sur toutes les contributions que vous avez réalisées. On s'y attachera à l'issue de cette première rencontre de la ruralité. Il y a bien ruralité dedans, nous avons tout à fait conscience du métier spécifique sur les communes rurales. Ça me permet de faire une transition sur le volet numérique.

Par ailleurs, vous êtes au contact d'outils numériques de plus en plus développés et sur des applications métiers qui sont de plus en plus nombreuses. J'aurais aimé avoir un petit peu un retour dans votre quotidien sur ce que représente pour vous, en termes quantitatif ou qualitatif, le travail sur les logiciels métiers. On parle de progiciels. Je parle des logiciels de type Berger Levrault, JVS ou autres. Avoir un peu un retour de votre part sur ce que vous apportent ces logiciels ? Comment y travaillez-vous ? Quels sont, au final, vos retours d'expérience ?

Une intervenante

Pour ma part, je travaille sur le logiciel Berger Levrault depuis 1994. J'avoue que j'arrive plus ou moins à me « dépatouiller » toute seule. Mais ce sont des logiciels dont on a besoin. On est en permanence dessus puisque c'est l'état civil, les ressources humaines et la comptabilité. Mais, on passe beaucoup de temps à chercher aussi, quand ça ne fonctionne pas. Ça arrive très souvent et là, j'espère que l'Association des Maires va pouvoir nous éviter de perdre du temps à chercher la petite croix qu'il faut aller décocher pour que ça fonctionne.

M. Courbatieu

Oui, ça fait partie des sujets qu'on va pouvoir, ensemble, évoquer et traiter dès le début 2023. Sur cet aspect numérique, en termes d'impact sur votre métier au quotidien, vous diriez que c'est quelque chose qui vous accapare beaucoup ? En plus, du relationnel parce que le relationnel est une clé de votre métier. Comment le numérique accapare vos journées, ou pas ? Avez-vous un élément qualitatif par ailleurs ?

Une intervenante

Je dirais que si Internet ne marche pas, on ne peut pas travailler. Donc, ça résume un peu. Dans nos communes on n'a pas de très bons réseaux, donc si l'ordinateur n'est pas là, on n'est plus rien, je crois. Puisque tout doit passer par les mails, par la dématérialisation, par les progiciels en question. Je crois qu'après, il faut faire un autre travail si on fait tout à la main, il faut le refaire derrière. J'ai fait la formation « responsable administratif des collectivités territoriales ». Le problème c'est que, comme il y a une multitude de logiciels, aucune secrétaire de mairie ne travaille sur le même logiciel. On a eu une formation d'une journée, qui nous a parlé « des » logiciels, mais on n'a pas pu pratiquer. La diversité des logiciels fait qu'on est un peu perdu là-dedans. Il faut pratiquer, mais ça prend beaucoup, beaucoup de temps.

Mme Montels

Effectivement, si l'on n'a pas la connexion Internet et le progiciel, on est un peu bloqué. Je travaille avec Berger Levrault et JVS, mais j'ai un « accompagnement village ». J'ai le Cloud, c'est-à-dire que je peux travailler de chez moi et tout est bien sauvegardé à distance. Avec « l'accompagnement village », on a un interlocuteur dédié sur le plan local. Dans ce cadre-là, je ne cherche pas pendant des heures et des heures la case que je n'ai pas cochée ou décochée. On passe un coup de fil et soit il nous aide au téléphone, soit il prend la main et le problème est résolu assez rapidement. Là où je vous rejoins, c'est que je travaille sur Berger Levrault depuis 20 ans et avant d'appeler la maintenance on a essayé de se « dépatouiller », on a éventuellement appelé une collègue, qui est plus douée informatiquement que nous, on a épuisé les FAQ et après on a attendu trois quarts d'heure au téléphone avant que quelqu'un décroche, pour éventuellement nous dépanner. L'idée serait qu'on ait un accompagnement plus rapide que ce qu'on a actuellement.

M. Courbatieu

Merci de ce témoignage. C'est vrai que ça correspond au recueil de besoins que l'Association des Maires avait réalisé il y deux ou trois ans. C'est pour cela que le partenariat va démarrer dès le 1^{er} janvier 2023 avec Berger Levraut et qu'il y aura une maintenance de niveau 1 qui sera de proximité, pour à la fois les secrétaires de mairie, mais également les élus. Parfois, il y a aussi des élus qui peuvent avoir des questions, même techniques, sur les outils. À ce stade de la table ronde, on a parcouru l'ensemble des éléments relatifs au métier, avec de nombreuses questions et de nombreuses contributions. On a évoqué le sujet du numérique et la digitalisation et le fait qu'il y a besoin d'accompagner en proximité l'ensemble des secrétaires, ce que nous ferons sur les outils Berger Levraut. Je vous propose, s'il y a encore une ou deux questions dans la salle, de prendre quelques questions. Y a-t-il des questions dans la salle ? Une intervention d'élus ou de secrétaire de mairie ?

Une intervenante

J'avais une interrogation sur le fait qu'actuellement, ce n'est plus dans l'air du temps de passer 40 ans dans le même métier. Or, la secrétaire de mairie, surtout dans le rural, a une grande qualité quand elle est là depuis longtemps. Est-ce que les jeunes qui vont arriver, vont être d'accord de pouvoir rester et de ne pas partir dès qu'ils vont passer un concours ? Donc, se retrouver avec des secrétaires de mairie qui n'arrêtent pas de changer et donc, perdre une certaine qualité que nous avons actuellement.

M. Courbatieu

C'est une question qui est centrale. Le témoignage de Mme Montels est intéressant parce que là, c'est toute une carrière que vous réalisez dans ce métier.

Mme Montels

Cela dépend aussi des élus si on reste là. J'ai passé mon examen professionnel d'attachée, j'avais la possibilité d'aller voir ailleurs. Il semblerait que personne n'a voulu me laisser partir. Ils ont créé le poste d'attaché. Il faut savoir que c'est possible de le créer et de garder sa secrétaire tout au long de la carrière en lui faisant une carrière. C'est ce qui a été fait pour moi, je ne les remercierai jamais assez.

M. Courbatieu

Merci beaucoup. Il y a également un autre point qui est l'attachement au territoire, à la commune et à l'ensemble de l'écosystème et des concitoyens qui sont autour. Probablement dans ce métier, c'est aussi une clé de réponse. On vous remercie beaucoup pour la richesse de vos témoignages. On vous propose de rester un petit peu, le temps que l'intervention de Mr Cals du Centre de Gestion.

Le service rendu par le CDG 81

M. Cals – PRESIDENT DU CDG 81

Merci, Grégory. Oui, on peut les applaudir, à la fois les collègues élus et Mmes les Secrétaires qui sont intervenues. Bonjour à toutes et tous. Merci à Jean-Marc et Patrick d'avoir mis ce sujet à l'ordre du jour. Évidemment ma situation est un peu difficile parce que j'apparais comme étant celui qui saurait éventuellement apporter quelques solutions à la problématique. On va rester très modeste. Je vais essayer simplement de vous présenter en quelques mots comment le Centre de Gestion agit dans ce domaine.

Déjà, vous l'avez vu, la problématique est nationale et locale. Il n'y a pas que chez nous que ces difficultés se posent. C'est un premier point. On a vu à travers les témoignages qu'il y a deux grandes séries de problèmes.

Il y a l'accès au métier et l'exercice du métier. Au travers des missions qui sont les nôtres au niveau du Centre de Gestion et au niveau de l'accompagnement de nos 420 collectivités affiliées et 5 000 et quelques agents qui relèvent de ces collectivités, nous essayons de répondre aux besoins qui s'expriment dans les collectivités. Nous le faisons par des échanges réguliers avec elles. Nous l'avons fait en début de mandat à travers nos orientations de mandat qui étaient le fruit d'une enquête diligentée auprès des collectivités et de réunions de territoires. Très rapidement, dans les enquêtes, ainsi que dans les réunions de territoires, un des sujets majeurs abordés a été celui des secrétaires de mairie. Cela ne vous surprendra pas. Nous sommes aujourd'hui dans les Rencontres de la ruralité et le contexte local, on ne l'a pas dit, mais c'est aussi le fait que 90 % de nos collectivités tarnaises ont moins de dix agents. Donc, cela démontre aussi toute la difficulté pour nos collectivités, d'exercer au quotidien leurs compétences dans un contexte très mouvant en la matière, depuis quelques années ; et, pour nos secrétaires de mairie, de participer à la mise en œuvre de ces compétences.

Nous avons plusieurs missions et je vais essayer de les regrouper. Tout d'abord en abordant la question de l'accès au métier. Le Centre de Gestion prend le dossier de l'agent, depuis l'entrée de l'agent dans la collectivité jusqu'à sa sortie. Concernant l'accès au métier de secrétaire de mairie, on a coutume de dire que c'est un métier en tension. Je crois qu'il faut qu'on fasse aussi, nous élus, notre autocritique. Un certain moment, il faut aussi, lorsque l'on recrute, que l'on recrute les profils adéquats. S'il y a 55 secrétaires de mairie, fonctionnaires, dans les départements, cela veut dire qu'un certain nombre ne sont que contractuels. Donc, parfois, le recrutement se fait sur des bases a minima, avec le pari que finalement, le secrétaire de mairie va se former sur le tas et que bon an, mal an, au bout de quelques années, tout ira bien dans le meilleur des mondes. C'est un temps qui est un peu révolu. Aujourd'hui nous avons besoin d'avoir des collaborateurs, nous élus, qui soient quand même très au fait des choses. Il faut effectivement leur donner le temps de se mettre au fait. Mais, on voit bien, les textes sont de plus en plus complexes et finalement, quand on nous envoie des messages, notamment au niveau des services de l'État, les services ne regardent pas s'ils envoient le message à une commune de 150 habitants ou à une commune de 5 000 habitants. Donc, le travail est le même pour nos plus petites collectivités.

Pour cela nous avons, depuis 2020 de mémoire, diligenté une mission d'aide au recrutement qui nous permet d'assister la collectivité, lorsqu'elle a pourvoir un recrutement de secrétaire de mairie. C'est assez confortable pour les élus que nous sommes, parce que bien souvent lorsque nous avons à recruter un secrétaire de mairie, nous avons beaucoup de candidats qui apparaissent, des candidats de proximité immédiate, du village, etc. C'est toujours délicat de départager les uns et les autres, donc il faut objectiver tout cela. L'intérêt de la mission que nous avons montée au Centre de Gestion, c'est d'objectiver, de vous aider à objectiver le recrutement en rédigeant l'avis de recrutement, éventuellement la fiche de poste, en

participant à l'entretien de recrutement avec vous, en diligentant également si vous le souhaitez des tests techniques ou psychologiques au niveau de l'entretien. Ensuite, de façon à ce que les élus aient une grille d'analyse complète qui leur permet d'avoir un recrutement objectivé.

Une fois que l'on a recruté vient la question de la formation. On en a beaucoup parlé ce matin. Vous le savez, il y a la formation initiale et puis il y a la formation pratique tout au long de la carrière. Sur la formation initiale, ce n'est pas pour nous dédouaner, mais les choses sont ainsi faites, c'est le Centre national de la fonction publique territoriale, le CNFPT, ce ne sont pas les Centres de gestion. Évidemment, il y a des passerelles entre les Centres de gestion et le CNFPT. Je siège moi-même à la conférence régionale d'orientation du CNFPT. Mais, nous avons une vision du CNFPT qui est une vision nationale parce que c'est un établissement public national et une vision très descendante sur le terrain.

Croyez-moi, c'est une problématique que l'on aborde à chaque réunion du CNFPT au niveau régional, la problématique des secrétaires de mairie. Mais, c'est très difficile de pouvoir faire peser sur un catalogue national, des formations très ciblées. Donc, à défaut d'être dans le catalogue national, nous essayons avec le niveau régional de pouvoir diligenter des formations appropriées. Certains ou certaines d'entre vous en ont parlé tout à l'heure. Historiquement il y avait des itinéraires secrétaires de mairie qui avaient été montés par le CNFPT. Lorsqu'il y a quelques années, le Gouvernement a décidé de réduire le taux de cotisation au CNFPT des collectivités de 1 % à 0,9 % de la masse salariale, le CNFPT a dit qu'il n'aurait plus les moyens. Donc, le CNFPT s'est désengagé des itinéraires secrétaire de mairie. Voyant les difficultés que cela posait, il y a eu des remontées au niveau national et régional, pour essayer de réactiver ces itinéraires secrétaire de mairie. Nous y sommes parvenus, après un travail de longue haleine, grâce au CNFPT qui a bien voulu revenir autour de la table pour mettre en place ce qu'on appelle des parcours de responsables administratifs et non plus itinéraires secrétaire de mairie. Mais, il fallait également un financeur et en Occitanie, le Conseil régional s'est posé en financeur. Grâce au financement de la Région, nous avons pu également, à l'échelle des différents départements d'Occitanie, réactiver ces parcours de formation des secrétaires de mairie. Les Centres de gestion, eux dans ces parcours, ont pour rôle de repérer les éventuels apprenants, en lien avec ce qui remonte des territoires, en lien aussi avec Pôle emploi le plus souvent. Nous avons initié un parcours, c'était en 2021, un autre est en train de se mettre en place. Le premier parcours c'était, de mémoire, 13 personnes avec un taux de retour, je crois qu'il y a eu quatre ou cinq personnes qui ont intégré des métiers de secrétaire de mairie. Donc, après ainsi va la vie, certains font des formations, mais elles ne débouchent pas forcément sur la prise de poste. Mais, c'est déjà quelque chose.

Nous avons aussi souhaité, en termes de formation, au niveau très local puisque c'est au niveau départemental, avoir un partenariat avec l'université Champollion. Nous avons mis en place un diplôme d'établissement sur les métiers de l'administration territoriale. Nous allons lancer la quatrième promotion en 2023. Les trois premières promotions, aujourd'hui, ont généré 60 apprenants. Cette formation a pour vocation de présenter, tout au long de ces 100 et quelques heures de formation, tout le panorama de l'administration territoriale française. Des connaissances de base qui sont importantes aussi lorsque vous accédez au métier.

Sur l'aspect de l'accès au métier, il y a aussi la question de la projection et la question de ce qu'on appelle la gestion prévisionnelle des emplois et des compétences. Sur 55 fonctionnaires territoriaux, secrétaires de mairie, dans le Tarn, quand on vous dit que 19 vont partir dans les prochains mois en retraite, il y a de quoi s'inquiéter. Donc, nous allons essayer, au niveau du Centre de Gestion, de faire dans la dentelle. Jusqu'à présent, nous avons mis en place des itinéraires généraux, mais là nous allons essayer de suivre particulièrement les collectivités impactées par ces 19 départs en retraite, de façon à essayer de leur apporter des solutions en

amont, de façon à ce que la transition se fasse le plus facilement possible, entre celui ou celle qui s'en va et celui ou celle qui arrive.

La question du recrutement pose aussi la question du niveau de recrutement. Bien souvent, dans nos collectivités, nous recrutons des secrétaires de mairie de niveau de catégorie C. À un certain moment, on ne peut pas demander à des gens de catégorie C de faire un travail dans l'immédiat de catégorie B ou A. Il faut aussi que nous en prenions conscience, nous élus. Cela veut dire qu'il faut aussi accompagner ces gens-là par de la formation continue, via le CNFPT. Cela veut dire qu'il faut leur permettre aussi de dégager du temps pour préparer les concours, des examens. À partir du moment où il y a l'obtention du concours ou de l'examen, il faut pouvoir inscrire au budget l'ouverture d'un poste correspondant. Certains collègues élus s'y prennent autrement, via la promotion interne.

Chaque année, puisque c'est le Président du Centre de Gestion qui arrête les listes d'aptitudes en la matière, j'ai des collègues qui m'appellent pour me dire que leur agent c'est le meilleur et qu'il faut vraiment qu'il passe avant tous les autres. Le problème, c'est que la promotion interne ne se fait pas comme cela, par copinage, parce que le Président du Centre de Gestion connaîtrait tel ou tel élu. Non, la promotion interne obéit à des critères, nous avons des grilles d'analyse, il y a un classement. Parfois, les résultats ne sont pas à la hauteur parce qu'il y a très peu de postes ouverts à la promotion interne. Là aussi, quand les services du Centre de Gestion envoient aux collectivités le recueil des besoins en termes d'ouverture de poste, il faut renseigner ces besoins. Ce sont ces besoins-là qui, ensuite, vont déterminer nos capacités à la promotion interne, puisque nous sommes soumis à des quotas en promotion interne. Ne faisons pas croire que la promotion interne pourrait tout résoudre.

Il y a peut-être aussi des niches à explorer dans les recrutements de secrétaires de mairie. Je prends, pardon de le faire, l'exemple de ma collectivité. Avant que je n'accède à la fonction de Maire, avait été recruté ce qu'on appelle un « pluricommunal ». C'est-à-dire que nous avons un agent à temps complet sur une commune de 150 habitants, à un certain moment c'est un choix politique qui impacte budgétairement. Cet agent à temps complet est sur les deux filières, administrative et technique. Donc, il fait à la fois les espaces verts et le travail administratif. Il faut des gens motivés, volontaires, évidemment. Mais, je pense que la collectivité s'y retrouve, même en termes budgétaires. Il y a des choses qui sont faites au niveau technique que nous ferions faire à l'entreprise si nous n'avions pas l'employé communal pour ce faire. Je vous rassure, on fait aussi beaucoup de choses avec les entreprises locales. Je pense que c'est un moyen peut-être de valoriser ce métier, d'attirer les recrutements. Après, la collectivité s'y retrouve dans le travail qui est fait et cela peut pérenniser un poste au niveau local. Ce sont peut-être des niches, dans certains endroits, à explorer à ce niveau-là.

Deuxième problématique évoquée à travers les témoignages, la problématique de l'exercice du métier. Effectivement, c'est un métier transversal, polyvalent, un métier de généraliste, mais à qui l'on demande de plus en plus d'être spécialiste. Ces dernières années n'ont pas arrangé la chose. Le mouvement intercommunal est venu percuter la façon d'exercer le métier de secrétaire de mairie dans nos collectivités. Les transferts de compétence, nombreux, ont également bouleversé nos secrétaires de mairie dans leur quotidien. On a évoqué la relation intercommunalité-communes. Cette relation est éminemment dépendante de l'historique du territoire donné. Il n'y a pas de solution miracle en la matière. On peut être dans une vision que je qualifierai de descendante, c'est-à-dire de l'intercommunalité qui va vers les communes membres ou, au contraire, dans une vision ascendante des communes membres qui vont vers l'intercommunalité. C'est à chacun des territoires, en fonction de sa propre histoire, de son degré d'intégration, de s'organiser.

Sur la mutualisation des secrétaires de mairie, au niveau intercommunal, là encore il peut avoir ces projets-là esquissés dans certaines intercommunalités. Vous me permettrez de penser quand même que je ne crois pas que toutes les intercommunalités, aujourd'hui, telles qu'elles sont constituées dans notre département, aient les moyens de faire cela. Que les agglos aient les moyens de faire cela, oui. Sur les intercommunalités moyennes ou plus petites, je suis plus réservé. C'est là que le Centre de Gestion a un rôle à jouer parce que nous sommes, par définition, historiquement, un établissement mutualisateur en matière de ressources humaines, puisque nous avons été créés en même temps que le statut de la fonction publique territoriale, en 1984. Donc, là-dessus, tirant les enseignements de ce que nous avons entendu en réunions de territoires et au niveau des enquêtes qui nous étaient retournées par les collectivités, nous avons lancé une expérimentation. Nous avons souhaité recruter, dans nos effectifs, un secrétaire de mairie itinérant, qui sera mis à disposition des collectivités.

Cette personne est en cours de formation. Elle va être, dans les prochaines semaines, opérationnelle. On communiquera bien évidemment, là-dessus. Restera à déterminer les critères de son intervention. Premier critère : l'urgence avérée. Pour demander à l'agent concerné le matin même ou la veille d'aller le lendemain dans telle collectivité, puis deux jours après dans telle autre collectivité, il faudra un caractère d'urgence avérée. Il ne s'agirait pas qu'une collectivité nous bloque pendant plusieurs jours le secrétaire de mairie itinérant. Donc, il faut mettre des critères. Nous avons recruté, par définition, cette personne à un endroit bien précis du territoire. Là aussi l'expérimentation va être forcément localisée géographiquement. On ne pourra pas demander à une personne recrutée sur le Carmausin d'aller faire de l'itinérance dans le Mazamétain tous les jours. Donc, forcément, on n'a pas le choix, c'est ainsi, nous allons délimiter le périmètre de l'expérimentation à partir de l'endroit où vit la personne recrutée. Est-ce que nous l'étendrons par la suite ? Nous verrons ce que cela donne. C'est déjà un effort pour notre établissement puisque c'est un recrutement de plus dans nos effectifs. Nous verrons ce que cela donne et si on doit aller plus loin. Nous souhaitons quand même pouvoir afficher cela.

Nous avons aussi notre service intérim territorial. C'est un service en croissance exponentielle. Nous sommes au-delà des 250 missions annuelles. Nous avons une quarantaine de remplaçants dans notre vivier. Nous sommes sollicités pour des métiers aussi divers que celui de secrétaire de mairie, que celui d'ATSEM ou d'agent technique principalement. Là, nous conventionnons avec la collectivité qui nous sollicite et nous essayons de mettre à disposition de cette collectivité, un remplaçant pour une période déterminée. L'objectif du service intérim est de permettre à la collectivité de faire face à quelques difficultés momentanées qu'elle aurait parce que l'agent titulaire est en maladie par exemple, ou parce qu'il est absent de manière prolongée. Il s'agit de venir au secours de la collectivité. Mais, la finalité ultime du service intérim, c'est de pouvoir permettre à l'agent qui intègre le service intérim d'être pérennisé dans un poste. Là, nous sommes comme Sisyphe avec son rocher, c'est-à-dire qu'à un certain moment, il faut reconstituer sans cesse le vivier. Quand une collectivité a mis la main sur un remplaçant qui est compétent et volontaire, et si l'absence du titulaire se prolonge, la collectivité ne veut pas lâcher le remplaçant et finalement, elle le recrute. C'est tant mieux pour le remplaçant puisqu'encore une fois, c'est l'objectif du service. Partant de là, nous devons reconstituer ces viviers. Nous essayons de les reconstituer avec ce que nous avons mis en place en matière de formation, à travers le parcours responsable administratif avec le CNFPT et la Région et à travers le diplôme des métiers de l'administration territoriale que nous avons mis en place avec l'université Champollion. Il n'en demeure pas moins que nous sommes aussi dans un exercice du métier, vous l'avez dit, qui est quand même compliqué, qui exige la maîtrise de logiciels métiers. Le remplaçant arrive et il ne connaît pas forcément tous les logiciels métiers de la mairie. Il faut aussi un certain degré d'indulgence de la part des collègues élus et ne pas laisser croire que le remplaçant pourrait être aussi performant que le titulaire, du jour au lendemain. Je sais bien que parfois ils me disent « on paie quand même, donc on

a droit à un service ». Oui, certes, mais à un certain moment on ne peut pas non plus tout faire dans le meilleur des mondes en temps et heure.

M. Courbatieu

Je me permets d'intervenir sur le remplacement. Cette expérimentation, au CDG vous allez en tirer un bilan à la fin de l'année 2023. On a ensuite une intervention qui concerne Berger Levrault, je vais être obligé de passer au temps suivant. Sur la question qui a été posée tout à l'heure sur une communication relative au métier, est-ce que tu peux répondre pour l'assistance et conclure sur ce volet-là ? Merci beaucoup.

M. Cals

Je vais conclure sur ce volet-là. Nous communiquerons sur la question du métier de secrétaire de mairie. Nous souhaitons aussi pouvoir mettre en réseau les secrétaires de mairie. Certains réseaux existent déjà, mais nous souhaitons formaliser, dès 2023, un réseau au niveau départemental. Nous avons l'habitude de ces réseaux. Nous organisons des clubs RH, des journées d'actualité statutaire. Là, nous irons sur dupliquer ces temps d'échange, mais à destination spécifiquement des secrétaires de mairie, comme on nous l'avions fait précédemment avec les EHPAD par exemple, pour rester sur une spécificité. Comme Francis l'a soufflé, on essaiera d'y mettre un peu de convivialité aussi.

M. Courbatieu

Merci, Sylvian. Je remercie beaucoup Mme Jalby, directrice du CDG et Sylvian Cals, le Président du CDG, pour la préparation, l'animation et la construction de ce premier temps. Merci encore, mesdames, à la fois les Maires et secrétaires de mairie, pour ce temps de témoignages. Encore merci beaucoup. Nous allons passer à un temps qui sera autour de la prestation fournie par l'Association des Maires, sur les communes clientes de Berger Levrault. Encore merci beaucoup et bravo pour votre témoignage. Je vais appeler sur la tribune, le Président de l'Association des Maires, Jean-Marc Balaran, la responsable du Pôle numérique, Mme Rabion, nos deux techniciens Berger Levrault, Mme Herrou et Mr Quenault et nos partenaires avec qui nous commençons à travailler, qui sont nos collègues de Berger Levrault, Mr Boisliveau notamment.



La prestation d'assistance de l'ADM 81 aux communes clientes Berger Levrault



Mme Rabion

Je m'occupe du Pôle numérique à l'Association des Maires.

Mme Herrou

Bonjour. J'ai été recrutée début septembre en tant que technicienne de support progiciel Berger Levrault. Auparavant j'ai fait du support sur des logiciels, dans un autre domaine ; j'ai de l'expérience sur le support au téléphone, par mail, ce qui vous sera proposé par notre service.

M. Quenault

Bonjour. Pareil que Florence, je serai technicien d'accompagnement pour Berger Levrault. J'ai une expérience en syndicat chez Trifyl. Je suis arrivé il y a quelques mois à l'Association des Maires.

M. Boisliveau – DIRECTEUR BERGER-LEVRAULT

Bonjour. J'interviens au titre de Berger Levrault, je suis directeur commercial. J'ai d'autres casquettes, d'autres missions, je suis aussi le responsable de la relation avec les partenaires. Je suis aussi référent au niveau du GIP des Centres de gestion, donc le point précédent m'intéressait beaucoup. J'anime aussi chez Berger Levrault un groupe de travail sur l'évolution du métier des secrétaires de mairie et comment on peut faire évoluer les applicatifs pour les aider. Le sujet de ce matin m'intéressait beaucoup.

M. Courbatieu

Je propose, Jean-Marc, que tu présentes en quelques mots l'offre de l'Association des Maires et des élus locaux du Tarn. Je prends le relais dès que tu le souhaites. Le diaporama est devant vous. En quelques mots rappeler l'offre que tu as évoquée en préalable, à la fois faite d'éléments gratuits, mais également d'autres éléments que nous allons développer. Ici vous avez l'ensemble des éléments que nous avons comme services.

M. Balaran

L'Association offre plusieurs services aux élus et aux communes. On a des formations tout à fait classiques dans les Associations des Maires. La première est celle qui est, je pense, la plus générale dans toutes les associations, c'est la formation des élus. On a des formations destinées aux élus qui sont soit plutôt de l'information ou des formations sur un thème particulier avec l'intervention de la Caisse des Dépôts qui vient financer. Tout à l'heure on aura le secrétaire général de la préfecture, Mr Chollet, ça sera l'occasion de lui dire combien il est difficile de travailler avec le logiciel de la Caisse des Dépôts et comment il est difficile de se faire prendre en charge les formations.

Une prestation très courante dans les Associations des Maires pour le conseil juridique. Là aussi c'est un service que vous utilisez régulièrement. Le conseil juridique est une demande qui est particulièrement fréquente dans les mairies. On a tous besoin d'un conseil, que ce soit pour aliéner un chemin rural ou en cas de litige sur la commune.

Le dernier volet, avant d'arriver au numérique, c'est le conseil fiscal et financier qui est sollicité souvent que les collègues.

Ce sont les trois services que vous connaissez tous et que vous utilisez. Ensuite, l'Association des Maires du Tarn, de plus en plus, s'appuie sur les compétences qu'elle a en interne pour participer à la réflexion sur certains sujets. La dernière chose sur laquelle on a beaucoup travaillé, c'est la révision des valeurs locatives pour les commerces et les entreprises. On a beaucoup travaillé et l'État a choisi de surseoir à cette révision, mais on y a passé beaucoup de temps. On était arrivé à bâtir dans le département, une collaboration avec la DGFIP qui a été particulièrement intéressante. Ce sont des choses que nous faisons de plus en plus.

À côté de ce socle de prestations gratuites, on va développer des prestations plus spécifiques qui feront l'objet d'une facturation. C'est la raison de la création d'ACTIV ADM 81 qui est une société commerciale qui est la fille directe de l'Association des Maires, qui sera gérée par le Conseil d'administration de l'Association des Maires, et qui va aider dans certains domaines. Le premier domaine dans lequel ACTIV ADM 81 va travailler, c'est la prestation de maintenance Berger Levrault. C'est ce qui va être présenté aujourd'hui.

La deuxième action qui va sans doute naître très vite, c'est la création d'un Salon des Maires pour le Tarn, qui apportera aux Maires du département un contact avec les entreprises locales ou nationales, avec lesquelles ils sont amenés à travailler.

M. Courbatieu

Merci beaucoup Président. Désormais, nous allons passer au sujet du numérique. Je pense que Mme Rabion et Mr Boisliveau pourront développer un ensemble d'éléments sur ce dossier. Nous avons vraiment à cœur de travailler la main dans la main dès le 1^{er} janvier 2023. Vous avez en face de vous nos techniciennes et techniciens, Mme Rabion au Pôle numérique qui va nous présenter le partenariat, comme il a été construit. Ensuite Mr Boisliveau, échanger et donner quelques éléments sur Berger Levrault, mais également le partenariat.

L'idée des formations qu'ils réalisent in situ, quand ils viennent dans votre mairie, c'est vraiment de découvrir le métier au quotidien. Mme Jalby, Sylvain Cals, en ont parlé, c'est un métier polyvalent, de chaque instant et qui aborde tant de domaines qu'il est important pour eux, ils vont être à Albi, au siège de l'Association des Maires, de connaître vraiment comment vous fonctionnez en tant que secrétaire de mairie, quel est votre quotidien, et quel est aussi le relationnel. Tout cela est important, c'est pour ça qu'ils viennent in situ. Et probablement le referont-ils plus tard s'ils en ont le loisir et le temps, parce que cela va être assez prenant dès le 1^{er} janvier 2023.

Mme Herrou

J'ai eu l'opportunité d'aller à l'autre bout du département, à Labastide-Rouairoux. Une petite commune avec une secrétaire très polyvalente, par définition, et qui m'a permis de voir les besoins qu'elle rencontre. J'ai pu voir également l'utilisation des logiciels au quotidien. J'ai pris contact avec le terrain et fait connaissance, parce que c'est intéressant pour moi qui serai basée sur Albi, savoir qui j'ai à l'autre bout du fil. J'ai été dans une Communauté de communes, Le Carmausin. C'était un service un peu plus conséquent où on a pu aller plus en profondeur sur certains points du logiciel parce qu'il y avait des besoins qui ne sont pas partagés par les communes. Des besoins par exemple en immobilisation, en marché public, particulièrement pointus. Cela m'a permis de voir aussi ce volet-là. Et puis, très bientôt je serai accueillie par la commune de Mirandol-Bournounac.

M. Quenault

Je suis allé à la mairie de Frausseilles et à la mairie de Vivier-lès-Lavaur. Je venais juste d'arriver à l'Association des Maires, c'était intéressant. Les secrétaires ont pris le temps de m'expliquer leurs tâches. C'était la période du cycle de paie, donc c'était intéressant de ce côté-là. Malheureusement on n'était pas encore formé « paie », c'est arrivé ensuite. Donc, on n'a pas pu répondre aux questions et aux problématiques. J'ai un parcours plutôt technique, dans le développement, donc le fonctionnement du logiciel, je comprends ; tout ce qui sera problématique au niveau technique ça ira. Là, je vois que pendant les formations, il y a beaucoup de théorie, beaucoup de métiers, et ça s'éloigne aussi de l'informatique du coup. On va essayer de rattraper ça, côté finance, côté RH. On va continuer les immersions. J'en ai deux autres qui arrivent cette semaine aussi.

M. Courbatieu

Mr Boisliveau, juste avant que vous interveniez, je rappelle que les fonctions métiers de l'Association des Maires sont aussi un appui de manière directe pour nos techniciens, que ce soit financier, Mme Payrastre, ou l'ensemble des autres collègues du Pôle numérique.

M. Boisliveau

Je voulais juste préciser quelque chose. Quand on parle de 27 autres structures qui font le même métier que l'ADM 81, je vais donner quelques chiffres. J'en ai déjà donné beaucoup, mais c'est très parlant. Aujourd'hui Berger Levraut, si on parle des gammes e.magnus, c'est 18 000 collectivités en France qui sont équipées. Sur ces 18 000 collectivités, 12 000 sont maintenues en direct par Berger Levraut, et 6 000 sont maintenues par les 27 autres structures de mutualisation. Pour maintenir ces 6 000 collectivités, il y a 175 techniciens qui font ces deux très beaux métiers, qui ont été formés et ça a toujours parfaitement fonctionné. Il y a toujours un très, très, très bon niveau de satisfaction des collectivités au fur et à mesure qu'elles ont été prises en main par les techniciens locaux, avec les partenaires de proximité. Donc, 176^e et 177^e.

Une intervenante

Nous sommes en relation directe avec d'autres partenaires. Il y en a qui ne sont pas très loin d'ici et qui vont aussi accueillir Florence et Simon pour voir un peu comment ça se passe de leur côté, pour ne pas les citer, au SMICA et au Centre de Gestion du 82.

M. Courbatieu

Merci aux voisins, Aveyronnais et Tarn-et-Garonnais. Je pense qu'il serait intéressant, parmi les élus ou les secrétaires de mairie présents, s'il y a des questions sur le concret, peut-être sur la convention que vous avez entre vos mains, sur le concret du quotidien. S'il y a des questions, nous sommes à votre disposition.

Mme Chanussot

Je suis nouvelle adjointe au niveau de la commune de Montdragon. La question que je vais vous poser, je n'ai pas la connaissance suffisante de Berger Levrault, mais c'est une question de ma secrétaire de mairie. Actuellement la situation est simple, mi-décembre ma secrétaire de mairie va partir en retraite et va être remplacée début janvier par une nouvelle secrétaire de mairie. Elle est très soucieuse, parce que c'est très lourd et la doublure risque d'être très courte. Elle voudrait savoir si elle pouvait préparer par rapport à la comptabilité du M14 qui est remplacée par la version M57. Sa question est : « Y a-t-il un travail préparatoire à faire en amont pour que le passage à la nouvelle comptabilité, prévu au 1^{er} janvier, puisse se passer en douceur ? »

M. Boisliveau

Les collectivités passent de la M14 à la M57, en fonction d'un agenda qui est assez précis. Oui, il y a un travail préparatoire. Il ne faut surtout pas s'y prendre au dernier moment en effet. Il y a quelques échéances, quelques éléments à revoir, en particulier au niveau des immobilisations, à préparer en amont.

Mme Chanussot

Donc, c'est en signant la convention que nous recevrons les éléments ?

Mme Payrastra

Pour la M57, je vous conseille de voir votre conseiller aux décideurs locaux par rapport à la trésorerie. Il va vous aider pour faire les transpositions entre la M14 et la M57. Après, nous, Association des Maires, étant donné qu'on ne conventionnera et qu'on ne sera opérationnel qu'à partir du 1^{er} janvier 2023, tout ce qui est formation sur la nouvelle nomenclature M57, soit vous attendrez le 1^{er} janvier qu'on puisse vous former en interne, soit avant, mais dans ce cas ça sera directement avec Berger Levrault. Mais je vous conseille déjà de voir en amont avec votre conseiller aux décideurs locaux qui vous expliquera sur la partie technique DGFIP, puisque c'est la partie la plus importante.

M. Courbatieu

Y a-t-il d'autres questions ?

Une intervenante

Nous à Mirandol et à Assac, on est passé au 1^{er} janvier de cette année en M57 avec JVS et avec Berger Levrault, rassurez-vous ça se passe vraiment en douceur. C'est une histoire de nomenclature. Après on a été accompagné par Berger Levrault sur la transposition, mais ça s'est réglé au téléphone en moins d'un quart d'heure. Donc, vraiment, c'est quelque chose qui se passe tout en douceur.

Là, on n'a pas encore expérimenté notre premier CFU. Mais en ce qui concerne la M57, ça se passe tranquillement. Il y a juste un petit truc sur lequel on a cherché un peu longtemps, c'est quand on a voulu passer le budget primitif dans Hélios, il faut décocher la case où il y a les montants du budget précédent, à titre indicatif. Comme il y a des comptes qui ont disparu, ça met une anomalie puisque le compte n'existe plus. C'est la seule petite chose qu'on a cherchée vraiment très longtemps. Sinon, pour le reste, ça s'est vraiment fait en douceur.

M. Courbatieu

Merci beaucoup, Mme Albar, pour ce témoignage. Là, on est sur un sujet très technique. Y a-t-il d'autres questions, à la fois techniques, mais peut-être aussi d'organisation ? Nous sommes d'accord que le front office, la personne qui sera en contact avec les communes, les secrétaires de mairie, clientes de Berger Levrault, ce sera l'Association des Maires du Tarn et donc Mme Herrou et Mr Quenault. Y a-t-il des questions complémentaires sur le fonctionnement ? De manière générale, ce sujet du numérique est un sujet passionnant et comme le disait le Président Balaran, qui nous impacte jusque dans la question de la formation de nos élus, puisqu'il y a des plateformes qui sont de plus en plus complexes à renseigner pour nos élus. Là, il s'agit d'avoir un appui, un accompagnement spécifique sur le sujet et les fonctions métiers des secrétaires de mairie et des communes. Vous voyez, on touche toutes les communes de moins de 3 500 habitants, pour le faire court, sur le département. Communes, collectivités, puisqu'il n'y a pas que les communes, il y a des syndicats, il y a également des EHPAD. On est vraiment assez large et on draine réellement la ruralité au sens de ce que nous avons comme objectif d'aborder lors de ces premières rencontres, à travers ce contact de proximité qu'on va organiser et mettre en place dès le 1^{er} janvier 2023 sur ces outils. Des questions complémentaires ? Probablement. Président, je vous laisse la parole pour quelques éléments de conclusion.

M. Balaran

D'abord vous remercier Mr Boisliveau, par rapport à un partenariat de longue durée, pour le plus grand profit des communes, des élus et des secrétaires de mairie. Je voulais remercier Patricia, Florence et Simon. Souhaiter la bienvenue à Florence et Simon qui sont nouveaux dans notre maison. Leur dire que si Mr Boisliveau a raison, vous avez signé pour un long bail. Remercier aussi toutes les secrétaires qui ont témoigné et toutes celles qui se sont présentées ce matin. Je crois qu'il n'y a pas d'homme secrétaire de mairie dans la salle, je crois qu'il n'y a que des dames. Saluer l'arrivée du sénateur Philippe Folliot. Je crois, Philippe, que vous allez nous accompagner tout l'après-midi. Saluer l'arrivée de Christophe Ramond, le Président du Département, le remercier de nos accueillir dans ce beau lieu de Cap Découverte qui est particulièrement adapté à ce type de réunion. Peut-être, Christophe, te proposer de conclure notre matinée.

M. Ramond – PRÉSIDENT DU CONSEIL DÉPARTEMENTAL

Merci Président, cher Jean-Marc, Mr le Sénateur, Mr le Président de l'Association des Maires ruraux du Tarn, Mesdames, Messieurs les élus, Mesdames les secrétaires de mairie. C'est vrai que c'est un réel plaisir de constater l'évolution de l'Association des Maires du Tarn. Je crois que le Conseil départemental est le premier financeur et on a plaisir, avec les conseillers départementaux, de pouvoir vous soutenir, de pouvoir vous accompagner aussi. On est dans un monde qui bouge, qui se complexifie de plus en plus avec des inquiétudes fortes concernant le zéro artificialisation nette par exemple. Des journées comme celle-là, nous permettent, vous permettent certainement aussi, de pouvoir envisager l'avenir de manière un petit peu plus sereine, de pouvoir échanger entre vous et de bénéficier d'un soutien matériel un peu plus fort sur les aspects développés par Berger Levrault. Donc, je ne doute pas que ce soit un partenariat aussi enrichissant entre l'Association des Maires du Tarn et Berger Levrault.

Vous dire bien évidemment que le contexte est compliqué pour les collectivités territoriales. Vous êtes vous aussi en première ligne. Je regarde notre sénateur parce qu'on a effectivement besoin d'un soutien fort à l'Assemblée nationale et certainement aussi au Sénat, pour continuer à porter un peu ces difficultés locales, ces inquiétudes liées à l'augmentation du coût des énergies ; ces inquiétudes que l'on ressent aussi dans nos campagnes. Je ne doute pas qu'ensemble, avec nos sénateurs, l'Association des Maires, le Conseil départemental, nos conseillers régionaux que je salue et que je remercie d'être présents ce matin, on arrive à porter la singularité de notre département. Vous dire là aussi que certainement dans les prochains mois, les prochaines années, la situation financière sera compliquée pour nos collectivités. Le Conseil départemental est le premier partenaire des communes et notamment des communes rurales. On a cette vocation, malgré tout, de continuer à vous soutenir. Notre budget 2023, bien évidemment, génère déjà quelques inquiétudes en interne, mais je peux vous garantir qu'on a vraiment cette vocation de rester à vos côtés. On a permis au cours de ces dernières années, de désendetter le Conseil départemental, on était sur le ratio d'un endettement à 7 ans, on est passé à 3,6 années. J'espère que ces efforts financiers que l'on a faits au cours de ces dernières années nous permettront de rester fortement à vos côtés. En tout cas, c'est ma volonté, la volonté de l'ensemble des conseillers départementaux. On sait très bien que notre territoire a encore besoin de l'investissement public local. Vous êtes en première ligne pour créer de nouvelles écoles, de nouveaux aménagements sportifs, culturels, permettre l'amélioration de la qualité de vie. Ce partenariat, il faut absolument continuer à le porter ensemble.

Nous sommes conscients de la nécessité de continuer les aménagements routiers sur notre territoire, c'est pour ça qu'on s'est battu sur l'amélioration de l'axe Albi-Castres, c'est pour ça qu'on sera aussi au côté des élus locaux pour veiller à ce que cette future autoroute Mazamet-Castres-Toulouse se réalise dans les meilleures conditions possible au cours des prochaines années. Veillez aussi à ce qu'il y ait des interconnexions encore plus fortes entre ce réseau routier et l'ensemble des routes départementales. On a prévu de rajouter 27 millions pour désenclaver le sud du département.

Je crois que quand on veut préparer l'avenir, il ne faut rien lâcher sur les investissements de demain. C'est le message que j'ai envie de vous porter. On est dans une situation économique compliquée. Mais on se doit aussi de continuer à avancer, en le faisant comme vous le faites aujourd'hui, je regarde Yannick Jauzion, je crois que c'est une vocation dans ce département de continuer à travailler groupé, de se serrer les coudes, de faire remonter aussi certaines difficultés. Je pense au zéro artificialisation nette. Bien évidemment que pour nos métropoles on peut concevoir ce zéro artificialisation nette. Mais dans notre territoire, quand on accueille une nouvelle autoroute, quand on a de vrais projets portés et réfléchis à l'échelle d'un bassin de vie et d'emploi, on doit pouvoir aussi se battre pour continuer à faire vivre ces spécificités et nous permettre aussi d'accueillir dans de bonnes conditions nos concitoyens et faire vivre la ruralité. Je ne doute pas non plus qu'au cours des prochains mois ensemble, avec l'Association des Maires, avec nos sénateurs, avec la Région, on puisse porter ce combat pour lutter contre cette zéro artificialisation nette, qui ne doit pas avoir des conséquences négatives sur notre façon de concevoir la vie dans notre département. On le sait, on mène tous de belles actions en matière de développement durable. À nous d'aller encore un petit peu plus loin. Mais on ne peut pas nous demander de faire des sacrifices qui n'ont rien à voir avec cette lutte contre le réchauffement climatique qui nous mobilise et qui va nous mobiliser encore au cours des prochaines années.

Sachez, sur ces aspects-là, que le Conseil départemental a modifié aussi ses dispositifs pour essayer de vous accompagner d'une façon un peu plus forte dans cette lutte contre le réchauffement climatique, avec un plan vélo où là aussi on a des partenariats étroits avec les intercommunalités, à continuer à construire.

Vous accompagner aussi sur le développement du photovoltaïque, sur des économies d'énergie, sur la désimperméabilisation aussi des sols. Nos règlements, on les fait évoluer aussi en fonction de vos besoins et en fonction de vos attentes. C'est pour ça que je suis très heureux que l'on ait ce temps d'échange. Très heureux aussi que cet après-midi, Daniel Vialelle et Emmanuel Joulié participent à vos débats, pour qu'on puisse avoir les meilleurs retours possible. Et, tout simplement, trouver les bonnes solutions aux attentes de nos concitoyens.

Merci Président de cette belle réunion. Je vois que c'est le temps de l'apéritif, du buffet déjeunatoire, donc je ne doute pas qu'on puisse continuer à échanger. Merci beaucoup à vous.

La séance est suspendue pour le déjeuner et reprise à 14h.



APRES-MIDI

MOBILITÉ RURALE

M. Courbatieu

On vous propose de « redémarrer » ces premières rencontres de la ruralité sur la thématique de l'après-midi qui est celle de la mobilité. Je rappelle que les deuxièmes rencontres 2023 auront lieu le 1^{er} juin 2023, cela permet de donner une perspective, de manière conjointe par l'Association des Maires du Tarn et l'Association des Maires ruraux du Tarn. Je laisse le Président Balaran et le Président Carayon donner quelques mots introductifs à cet après-midi.

M. Balaran

Bienvenue à tous ceux qui nous ont rejoints pour parler de mobilité en zone rurale cet après-midi. Bienvenue à Mr le Secrétaire Général, à Mr le Directeur des Territoires, bienvenue aux conseillers et conseillères régionaux, j'en ai vu beaucoup. Les conseillers départementaux, je crois les avoir tous salués ce matin. Peut-être quelques Maires ou élus communaux nous ont rejoints également cet après-midi. Bonjour à tous. Mr le Sénateur, je vous ai salué ce matin. Donc bienvenue également à nos intervenants et participants à cette table ronde, dont Mr Fabien Chollet, le secrétaire général de la préfecture qui représente Mr le Préfet. Mr Laurent Hecquet qui sera notre animateur pour cette réunion, qui est le directeur de l'observatoire des mobilités. Mr Jean-Franck Cornac qui est directeur des transports de la Région Occitanie, qui sera accompagné par Alexia Bousquet qui est Maire de Cahuzac et qui présentera le projet en cours de la Communauté de communes du Lauragais Revel et Sorèzois. Daniel Vialelle et Emmanuel Joulié, conseillers départementaux, le premier responsable des routes, le deuxième responsable des mobilités douces pour le Département. Mr Alain Astié, Président de Territoire d'énergie Tarn, pour les vieux élus comme moi c'est le SDET. Pour France Mobilités, Mme Loutoby pour l'ADEME et Mr Saubion pour le CEREMA, accompagnés d'Yves Chapron, le Maire de Terssac qui également Vice-Président en mobilité douce de l'Agglomération albigeoise. Les témoins de notre table ronde, Mr Bernard Andrieu, Maire de Cordes-sur-Ciel et Président de la 4C et Mr Jean-Luc Espitalier, Maire de Saint-André et Président de la Communauté de communes des Monts d'Alban et du Villefranchois. Et pour Unis-Cité, pour accompagner le projet des Monts d'Alban, Mme Laborderie pour l'AMRF et Mr Brochen pour Mobili'terre.



Cet après-midi, nous allons parler mobilité en zone rurale. C'est un sujet complexe pour les élus ruraux que nous sommes. Nous allons évoquer ce pour quoi l'État s'est sans doute saisi de cette question, le changement climatique, avec la nécessité de décarboner nos comportements, les problèmes de santé publique liés à la circulation en zone urbaine et la nécessaire amélioration de notre indépendance énergétique rendue encore plus indispensable par la crise ukrainienne. C'est aussi un sujet techniquement complexe. Il n'y a pas que la mobilité électrique. L'hydrogène, les carburants d'origine végétale ou le biogaz peuvent aussi être des solutions. La meilleure mobilité étant pour l'environnement, celle qu'on ne fait pas. Donc, nous parlerons aussi de télétravail, de tiers-lieux, de covoiturage, d'autopartage, de mobilité douce, qui sont des pistes d'amélioration. Certains expérimentent aussi le véhicule autonome.

La complexité est aussi là quand il s'agit de savoir qui fait quoi. La Région est chez nous organisatrice de la mobilité, mais pas pour les Agglos qui sont chez elles compétentes. Ailleurs, ce sont les Communautés de communes qui sont organisatrices de mobilité, ce qui n'empêche pas les Départements d'intervenir ni les Communautés de communes de monter des projets, y compris là où la compétence a été déléguée à la Région. Les élus sont un peu perdus, les citoyens complètement.

Travailler la mobilité a aussi des conséquences sociales, plus ou moins favorables pour certaines populations. Nous parlerons sans doute de mobilité solidaire et inclusive. La mobilité produit des nuisances, mais c'est aussi une nécessité et un droit. Il nous faut donc trouver des solutions qui ménagent la chèvre et le chou, le climat et la santé publique d'un côté, la cohésion de notre Pays et une bonne qualité de vie pour tous ses habitants de l'autre. Parce qu'ils connaissent leur population et ses besoins, les élus locaux ont une grande place à prendre pour trouver les meilleures solutions. Nos invités sont ici pour nous informer, nous expliquer, nous donner des exemples concrets et peut-être que ce soir nous serons un peu mieux armés pour prendre chacun notre part dans ce difficile, mais très enthousiasmant challenge. Je vous souhaite une bonne réunion à tous.

M. Espitalier

Je ferai court. Mr le Secrétaire Général, Mr le Sénateur, Mesdames, Messieurs les élus régionaux, départementaux et locaux. Je rappelle que l'INSEE a redéfini ce qu'est un territoire rural. En France, c'est environ 88 % du territoire, pour 34/35 % de sa population. Pour nous, c'est vraiment un souci la mobilité. Je prends l'exemple de notre Communauté de communes. On a le projet Mobilité'erre à la Communauté de communes des Monts d'Alban et du Villefranchois. Ça fait un an et demi qu'on est dessus, ce n'est vraiment pas évident. Nous avons des territoires qui sont proches d'Albi, donc attirés par l'Agglomération d'Albi, d'autres qu'on peut appeler des déserts, moins de dix habitants au kilomètre carré. Donc, comment fait-on à ce moment-là pour arriver à mettre en place une mobilité ? Une mobilité inclusive pour les personnes qui ont des soucis, pour les jeunes, pour ceux qui travaillent. Est-ce qu'on passe à une mobilité électrique ? Grande question et après, qui paie ? Pour nous, une petite commune pauvre, 6 500 habitants, on n'a pas les moyens. La Région viendra nous aider, mais il faut que ça marche. Il y a bien sûr des TAD, plusieurs Communautés de communes l'ont mis en place. Est-ce que ça va marcher ? On n'en sait rien. Par rapport aux Agglos, c'est un peu différent. Bien sûr, dans les Agglos des territoires ruraux, votre mobilité est différente. Est-ce que ce soir on aura réussi à avancer un peu ? Je l'espère. J'ai fait deux congrès des Maires, ruraux, et l'ANEM. Il y a trois thèmes : la santé, le ZAN et la mobilité. Je pense qu'au niveau de l'État, tout le monde s'en est aperçu. Je vous remercie et j'espère qu'on va faire une bonne réflexion.

Les enjeux et les leviers

M. Courbatieu

Laurent Hecquet va nous servir d'animateur et surtout nous éclairer sur ces enjeux de mobilité.

M. Hecquet – DG MAP

Je vais essayer de jouer l'animateur, essayer de vous éclairer. Bonjour à toutes et à tous. Merci pour votre invitation. Rapidement, une petite présentation de qui je suis. Je ne suis pas un technicien. Je viens d'une expérience associative de plus de 30 ans, dans la représentation des usagers de la route. Vous voyez quelques organisations où j'ai pu travailler. Aujourd'hui, je dirige l'observatoire des experts de la mobilité qui est porté par la Fédération Française de l'Expertise Automobile. Nous travaillons sur la prospective. Je me définis comme un usager, un citoyen, qui est passionné pour comprendre sa mobilité d'aujourd'hui et la mobilité de demain. On n'a pas de position partisane, je n'ai pas d'intérêts économiques à défendre. Je n'ai peut-être qu'une conviction, je suis fortement attaché à ma mobilité autonome, préserver ma maîtrise, l'usage de ma mobilité, donc, je m'interroge. Ceci dit, pour venir vous voir, je suis du Mans, j'ai pris le train. Il y a quelques années, je serais venu en voiture. J'ai fait Le Mans-Paris, Paris-Toulouse, Toulouse-Albi. J'ai testé aussi le TER régional. C'est un changement d'habitude effectivement. Je dirais aussi une chose, je ne suis pas parisien. Je vous le dis parce que c'est important. J'ai donc forcément une vision différente de la mobilité et je suis issu d'un canton dans l'Aube, dans l'est de la France, frontalier proche de la Marne et de la Haute-Marne, avec un père qui a été très longtemps élu local, Maire et conseiller général. Je sais ce qu'est la difficulté de la mobilité en ruralité et ce qu'est aussi la difficulté de l'engagement des élus que vous êtes. Donc, je voudrais vous féliciter, parce que je sais qu'au quotidien ce n'est pas facile et c'est de plus en plus compliqué. Je pense qu'on pourra se comprendre sur les enjeux que l'on va porter ensemble.

Aujourd'hui, pour parler mobilité, ce que je vous propose c'est un plan en quatre points. La mobilité et les enjeux : je vais essayer rapidement de broser un tableau sur les enjeux de mobilité. La Région viendra parler de l'allié des Communautés de communes pour l'organisation de la mobilité. Le Conseil départemental parlera partenaire de proximité pour les mobilités alternatives. France Mobilités : accompagner les mobilités en zone peu dense. Nous terminerons par une table ronde. L'objectif étant d'essayer de répondre aux besoins des élus ruraux que vous êtes.

Vous pouvez poser vos questions, mais je crois que ce matin vous avez déjà pris en note ce portable. Je vous propose, rapidement, d'essayer de rentrer dans un postulat sur la mobilité. Je vais essayer de tenir mes 25 minutes ou d'être un petit peu plus rapide.

Pour situer les enjeux, pourquoi aujourd'hui sommes-nous réunis sur ce plan de mobilité ? Pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. Vous les voyez ici, on parle principalement du CO2. Vous avez en dessous leur durée de vie dans l'atmosphère, c'est intéressant. Effectivement 50 000 ans, mais supérieur à 100 ans. On s'aperçoit que le CO2 qui est un enjeu, très, très important puisqu'il contribue pour 2/3 de l'augmentation des gaz à effet de serre, est le principal sujet. Si on arrive à bloquer les émissions de CO2, ce n'est pas perdu puisqu'avec le temps on pourra, effectivement, réduire les effets sur la planète. Le constat au niveau mondial c'est près de 87 % des émissions de CO2 qui sont attribuables à l'homme, qui proviennent de la combustion des énergies fossiles. C'est principalement le charbon, le pétrole et le gaz. C'est tout simplement parce qu'on va chercher le carbone qui est dans la terre et comme on fait la combustion, il ressort dans l'atmosphère. Le secteur des transports est la deuxième source d'émission, 22 % avec une augmentation de 45 % en plus de 20 ans. Vous imaginez bien que la part du transport en voiture est importante.

Un petit constat rapide, on voit la répartition par grands secteurs entre le monde, la Chine et la France. Ce que je regarde, c'est la partie jaune, pour bien comprendre que la partie décarbonation de la production d'électricité en France est nette par rapport à l'énergie nucléaire. Comparés à la Chine, nous avons un effort à faire sur le transport, proportionnellement, mais la Chine a effectivement un très, très gros effort à faire sur la production d'électricité. Donc, décarboner aussi, comme les États-Unis, cette partie de secteur d'activité.

En France, répartition du parc automobile : 44,4 millions de véhicules, 85 % de voitures particulières. Vous avez un petit diagramme qui vous montre, en fonction de l'importance du parc, les émissions de CO2. Motorisation des ménages, bien évidemment, en secteur rural c'est 94 % des ménages qui sont dotés d'au moins un véhicule. On voit que plus on passe sur des villes, la partie est moins importante, Paris : 67 %. Voilà pourquoi j'aime à dire que je ne suis pas parisien parce que quand on a des débats sur la scène parisienne, on a forcément une autre vision de la problématique de la mobilité.

Les émissions de gaz du transport, en France, ne baissent pas, contrairement aux autres secteurs d'activité. Vous avez là une courbe qui vous montre cette évolution. Je voulais simplement arriver à cette situation-là : la stratégie nationale bas carbone du Gouvernement. Bien comprendre que nous devons arriver à 0 émission en 2050, c'est l'objectif. Neutralité carbone, c'est l'objectif qui est fixé avec une base intermédiaire. Tout ça pour dire que ce n'est pas une décision française, c'est une décision qui nous échappe, elle est mondiale. Votre réunion tombe à point nommé avec la COP 27. On a eu la COP 21 en 2015 à Paris qui a marqué un grand tournant. On en est à la COP 27. Est-ce que ça évolue ? On voit toute la difficulté, toute la lenteur des choses, mais il y a des prises de décision. Des accords mondiaux nous arrivons à une décision européenne et à une transposition en France. Quels sont les effets de levier ? J'en vois deux : agir sur le parc, accélérer la transition énergétique du parc roulant et le deuxième, agir sur le comportement des ménages, accompagner les changements sociétaux. Là, c'est le but des institutions, des élus que vous êtes, expliquer, inciter, accompagner, c'est une part très, très importante.

Je vous propose de faire le premier point. Vous n'êtes pas directement concernés par ce plan technologique, mais c'est difficile de parler mobilité sans parler d'évolution technologique. Je dirais qu'on n'a pas attendu aujourd'hui pour essayer d'améliorer les véhicules. Je voulais parler de la norme Euro des véhicules. Vous savez certainement que ça existe. La norme Euro c'est tout ce qui a été mis en place pour contrôler les émissions des oxydes d'azote, de carbone, d'hydrocarbures et des particules. Vous avez une norme Euro pour les véhicules essence, vous voyez qu'on est à la norme Euro 6, en fonction de l'année d'immatriculation. Vous voyez un diagramme qui vous montre qu'en fonction de la norme Euro, les émissions polluantes ont considérablement baissé. Vous avez la même chose sur le véhicule diesel puisqu'on n'a pas du tout la même motorisation. Aujourd'hui on en est à la norme Euro 6 avec un balbutiement : va-t-on passer à la norme Euro 7 ? Je dis ça parce que vous avez peut-être entendu parler dans l'actualité, les constructeurs sont très inquiets parce que la norme Euro 7 est tellement contraignante que ça demande des investissements très importants au niveau de l'industrie. Aujourd'hui ils ont obligation de passer à l'électrification, donc complexité pour la mise en place d'une norme Euro 7. On voit bien toute la difficulté pour les industriels. De la norme Euro, on passe à la vignette Crit'Air. Je voulais faire ce lien parce que nous avons une vignette Crit'Air qui est attribuée en fonction de la norme Euro que vous avez sur votre carte grise du véhicule. Cette vignette Crit'Air est obligatoire pour circuler dans les zones ZFE, autre point d'instauration réglementaire.

La ZFE : zone à faible émission avec l'objectif d'essayer de favoriser les véhicules les moins polluants. On pourrait débattre sur cette problématique de ZFE à laquelle nous pourrions consacrer une demi-journée à parler des problématiques des ZFE. Vous voyez ici les implantations des ZFE au niveau national, telles qu'elles doivent être finalisées. Mais j'aime à rappeler que le problème de la ZFE n'est pas un problème français. La France est condamnée à cause du non-respect de la qualité de l'air. Vous avez le Conseil d'État, y compris l'Europe, qui condamne l'État français. La ZFE n'est pas un problème de climat. C'est un problème de santé publique. C'est en fait les émissions polluantes pour la santé publique. Je dis ça parce qu'aujourd'hui les Français sont un peu perdus quand on parle climat-pollution. Est-ce que le CO2 est une pollution ? Non, le CO2 est naturel pour la vie. Mais un excès de CO2 contribue au réchauffement climatique. Par contre les autres émissions polluantes posent problème pour la santé publique. La condamnation se fait par des ONG, des associations d'écologie qui attaquent l'État français sur son non-respect des réglementations. Vous voyez ici une évolution du parc en fonction des vignettes Crit'Air. Vous voyez qu'avec le temps, progressivement, les vignettes Crit'Air 1 et Crit'Air 2 arrivent à prendre le pas et que nous aurons progressivement un effet de renouvellement du parc. Il faut à peu près 15 à 20 ans pour renouveler un parc de véhicules, donc le temps que nous arrivions au renouvellement complet, il est clair que ce problème de ZFE peut contraindre un certain nombre de citoyens qui ont de vieux véhicules.

Autre mesure, le Fit for 55, est-ce que vous en avez entendu parler ? Je suppose. C'est effectivement l'objectif européen qui a été débattu encore dernièrement sur le fait d'interdire la production de véhicules à émissions pour 2035. Je précise toujours que ça ne veut pas dire qu'on aura interdiction de rouler avec des véhicules thermiques. La situation c'est de se dire que les fabricants, les constructeurs d'automobiles, ne pourront plus vendre de véhicules à émissions à partir de 2035. La seule solution, aujourd'hui, c'est finalement le véhicule électrique. On va parler de solutions, mais c'est vrai que sont également visés les NOx, ces fameux gaz irritants et difficiles pour la santé publique. Clause de revoyure en 2026. Vous avez peut-être entendu parler de cette clause, le commissaire européen Breton en parle, Clément Beaune, le secrétaire d'État aux transports, en parle également. Elle est inscrite au niveau européen, ce qui veut dire que si en 2026, supposons que les planètes ne soient pas alignées, certainement qu'il pourrait y avoir un report. Mais il n'y aura pas une annulation de cette décision.

Cela veut dire que c'est un gros changement puisqu'il va falloir trouver la technologie pour répondre à ce véhicule zéro émission. Quelle technologie pour ça ? Le véhicule électrique. Ce n'est pas si simple, je parle du 100 % électrique et non pas de l'hybride rechargeable. Je ne sais pas si vous faites la différence.



L'hybride rechargeable c'est une batterie qui permet de faire 50 ou 60 km, mais il y a aussi un moteur thermique. Cette technologie permettrait un passage progressif vers l'électrique. Elle est tellement mal utilisée qu'elle est dans la visée réglementaire de l'Europe en disant que cette stratégie ne marche pas puisque les personnes ne l'utilisent pas dans sa façon vertueuse, en tout cas pas suffisamment. Par contre, l'électrique posera un certain nombre de questions sur son accessibilité parce que c'est un grand changement, c'est une grande rupture par rapport à nos habitudes. Faire le plein d'un carburant classique et recharger une batterie, c'est beaucoup plus compliqué, ça paraît plus compliqué. J'ai consacré quelques événements, y compris des podcasts sur le sujet. On s'aperçoit que, quand quelqu'un passe à l'électrique, il ne fera pas le chemin arrière. Mais, quelque part, sommes-nous prêts pour avoir de l'électromobilité sur le territoire ? On en parlera tout à l'heure.

Une autre solution, c'est le véhicule à hydrogène, vous en avez parlé tout à l'heure, Président. Effectivement l'hydrogène je sais que c'est un sujet dans votre région, mais c'est un sujet dans ma région des pays de Loire, c'est aussi un sujet à Montbéliard, c'est un sujet partout. Pourquoi ? Parce qu'on parle d'un véhicule électrique. L'hydrogène ce n'est pas un autre véhicule qu'un véhicule électrique. Mais, il y a deux technologies. On parle de la pile à combustible : on prend ce vecteur énergétique qu'est l'hydrogène, on transforme une énergie en un gaz que l'on va retransformer en électricité grâce à la pile à combustible. C'est le seul véhicule en circulation aujourd'hui. La deuxième solution qui consisterait à injecter de l'hydrogène comme carburant n'en est qu'au stade expérimental, ça n'existe pas. On l'imagine pour le transport lourd, peut-être pour les camions. Mais, dans les débats, l'hydrogène est présenté quand même avec beaucoup d'écueils. Ce n'est pas une solution nouvelle, elle existe depuis des décennies. Je connais chez Renault la directrice matière première et nouvelles énergies, elle est rentrée chez Renault il y a 30 ans pour travailler sur la pile à combustible. Il n'y a pas eu de réel progrès depuis parce que, peut-être qu'il n'y avait pas volonté. Le problème c'est la production d'hydrogène. Ce qui veut dire qu'il faut fabriquer un hydrogène vert. Aujourd'hui 95 % de l'hydrogène fabriqué est carboné. Donc, si vous avez une émission de carbone quand vous fabriquez votre hydrogène, vous avez simplement déporté le problème, vous n'avez rien résolu. L'autre problème, c'est le stockage de l'hydrogène avec des réservoirs qui coûtent cher aujourd'hui au prix de revient. La pile à combustible coûte cher aussi. Donc, tout ça, fait dire aux constructeurs d'automobiles que cette solution peut être une solution, comme vous l'avez précisé tout à l'heure, mais elle est plutôt dévolue aujourd'hui au transport lourd, sur lequel l'électromobilité ne fonctionne pas. Peut-être qu'on verra, à terme, arriver le véhicule hydrogène pour le particulier – ça, c'est un véhicule qui était exposé au mondial de l'automobile – mais pas avant 2040-2045 dans les projections des constructeurs d'automobiles. Il y a fort à parier que d'ici là, le véhicule électrique aura fait plus de progrès. En tout cas c'est une alternative.

L'autre solution, ce sont les carburants nouvelle génération. Oui, c'est vrai, on prend une biomasse, on la transforme à partir de ressources. On ne va pas regarder tous ces carburants dans le détail. Ça peut fonctionner. On a une neutralité carbone puisqu'il y a des émissions carbone, mais ce carbone est déjà présent. Donc, on n'en rajoute pas. Par contre, il y a toujours des émissions polluantes lorsqu'il y a combustion, y compris de ce genre de carburant. Après, tous les problèmes de la disponibilité de la biomasse. Le problème aussi du développement de la filière, cette filière qui n'existe pas forcément. Je sais que notamment sur les carburants avancés de deuxième génération, on a une biomasse qui peut se faire à partir des forêts françaises, mais cela veut dire aujourd'hui préparer pour récupérer ces déchets et les retraiter. Donc, on a tout un développement à prévoir. L'IFPEN y croit beaucoup. On y croit beaucoup pour, là encore, le transport lourd, les transports pour lesquels l'électromobilité ne fonctionnerait pas. Je parle de l'éthanol, c'est un sujet aussi aujourd'hui. Est-ce que l'éthanol sera une solution ? Est-ce que l'éthanol sera taxé ou pas ? L'éthanol 85, on a quand même de l'essence dedans. Et en hiver, on passe même à 65 % parce que sans essence vous ne

démarez pas un moteur. Donc, on a toujours de la combustion, des émissions. Tout cela pour situer la difficulté de dire, pourquoi on ne nous oriente pas sur cette solution ? Cette solution peut être une alternative, une transition, mais à terme, c'est le problème de zéro carbone en 2050.

La dernière solution c'est le retrofit électrique. C'est la possibilité de transformer vos véhicules thermiques en un véhicule électrique. Il y a une filière qui s'est créée avec un texte qui date de 2020 qui est extrêmement récent. Avant ça n'était pas possible, c'est possible aujourd'hui. Cette filière s'organise, elle est toute naissante. Vous avez la possibilité d'agir, mais pour des véhicules particuliers c'est peut-être un peu plus complexe. J'avais encore tout à l'heure le représentant national de l'ADEME avec qui on travaille sur le sujet, qui me disait que sur le véhicule particulier, eux n'y croient pas. Par contre, sur les véhicules utilitaires légers, sur les flottes, sur les bus, il y a effectivement une possibilité de retrofit électrique.

M. Courbatieu

Une question Laurent, de quelqu'un dans l'assemblée sur ce volet technologique, qui nous permettra de prendre un peu de respiration : ZFE, zone de forte exclusion, comment faire pour que la mise en œuvre n'aboutisse pas quelque chose du type « bonnet rouge » ou « gilet jaune » ? C'est une question pour vous Laurent, mais peut-être aussi pour les représentants de l'État ou nos grands élus.

M. Hecquet

On peut l'adresser maintenant, mais c'est un vaste sujet pour y répondre. Je n'ai pas d'idée préconçue dessus. J'aurais fait partie de ces débats dans ce passé, comme j'ai créé l'association « 40 millions d'automobilistes ». Il est sûr que c'est un sujet sur lequel on aurait eu à se positionner. Bien évidemment ça peut être une zone d'exclusion. Ça ne sera pas une zone d'exclusion si les zones urbaines sont prévues pour accompagner. Si je peux facilement laisser mon véhicule en entrée de ville et avoir une alternative facile, sans rupture de charge, pour prendre un mode alternatif, je pourrais me rendre assez facilement dans le centre urbain. Donc, je pense aussi que les élus vont faire très attention dans la mise en œuvre de ces ZFE pour peut-être éviter, malgré tout, d'aller trop vite et attendre qu'il y ait un vrai renouvellement du parc, de façon à s'assurer que ça ne pénalise pas trop les populations. Mais c'est sûr que c'est un risque.

M. Courbatieu

Ça sera peut-être une question à conserver pour la table ronde, par la suite.

M. Hecquet

La ruralité n'est pas concernée directement par la ZFE, mais effectivement les populations rurales vont aller vers les villes bien évidemment. Le deuxième levier c'est la politique de la loi d'orientation des mobilités. Trois grands piliers. Cette loi a été pensée récemment, mais je voulais simplement vous faire partager un témoignage avec un des responsables du texte de la LOM, un ancien député qui a voulu témoigner pour cet événement. Il s'agit de Damien Pichereau qui était député, rapporteur des textes de la LOM, rapporteur du budget à l'Assemblée nationale. Deux missions gouvernementales sur le véhicule utilitaire léger, sur le véhicule autonome et Vice-Président de la Commission développement durable de l'Assemblée nationale. Il voulait témoigner sur la LOM.

Les grands chantiers : sortir de la dépendance automobile, accélérer la croissance des nouvelles mobilités, réussir la transition écologique, investir davantage dans les infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien. Ce sont les quatre grands chantiers. Bien sûr la LOM est très complexe, donc on ne va pas rentrer dans le détail de cette loi. Sortir de la dépendance, le droit au transport transformé en droit de mobilité, l'exercice de la compétence mobilité organisée à l'échelle des communes, il en parlait dans son introduction. Il disait que la volonté de la LOM de permettre au plus proche du citoyen de penser mobilité. D'où le besoin de proposer l'organisation des compétences de mobilité dans les communes, dans la ruralité. Ça s'est fait dans certaines régions, ça ne s'est pas fait dans d'autres. Tout est en place. Je pense que ce qui sera intéressant c'est que nous parlions de la compétence organisée à l'échelle de la commune et du rôle de la région comme cheffe de file de la mobilité, ce qui était inscrit dans la LOM.

Un autre point, c'est l'accélération de la croissance des nouvelles mobilités par le développement de l'innovation et des nouvelles solutions. Rendre publiques les données de l'offre de mobilité, ça veut dire aujourd'hui avoir sur une seule application, avec le digital, la possibilité d'aller à un point A à un point B, quel que soit le mode, en ayant un seul bouton. Vaste sujet. Je pense que ça peut fonctionner avec le temps, mais ça veut bien dire, accompagner les citoyens sur l'information. Un cadre légal pour la circulation du véhicule autonome. Le covoiturage qui doit être développé. Et puis, la mobilité domicile-travail au cœur du dialogue social et un cadre de régulation pour les offres en libre-service. Je vous propose qu'on puisse parler aujourd'hui, dans la table ronde, du cadre légal pour la circulation du véhicule autonome et peut-être le covoiturage qui est un point important au niveau de la ruralité.

Le troisième axe, c'est la transition écologique pour parvenir à une neutralité carbone. Là, peut-être que les points sur lesquels nous pouvons aujourd'hui discuter, c'est l'usage du vélo comme mode de déplacement à part entière. Effectivement, le vélo est-il adapté à la ruralité ? Grande question. Et puis, développement des points de charge pour les véhicules électriques. Où en est-on dans le développement au niveau national, et dans le département du Tarn ? Grande question. Enfin, investir davantage dans des infrastructures qui améliorent les déplacements du quotidien. Je pense que cette phrase retient l'attention : « désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux », qu'est-ce que ça veut dire pour vous ? Est-ce qu'il y a des solutions ? Des choses à mettre en place ? Quelles sont vos attentes sur ce désenclavement ? Par rapport à ça, peut-être Grégory, vous vouliez compléter pour apporter une vision sur l'organisation territoriale au niveau du Tarn, des compétences mobilité ?

M. Courbatieu

Oui, merci, Laurent. La question du panorama que vous livre Laurent, sur l'aspect technologique d'un côté et sur les leviers de la LOM de l'autre, est importante pour la suite de nos débats. Pour fixer encore un peu plus le cadre général, un rappel de l'organisation territoriale de la compétence mobilité dans le Tarn. Le chemin parcouru est celui de la loi LOM. Au 1^{er} janvier 2021, les Agglos ont été confortées dans leur rôle d'autorité organisatrice de mobilité. Il y a en a trois dans le Tarn, représentant peu ou prou 50 communes et 240 000 habitants. Et puis, pour le reste du département, il n'y a pas eu de délibération de Communauté de communes ni de communes, comme la loi le prévoyait comme possibilité.

Donc, c'est la Région qui est devenue compétente en l'absence de délibération. La Région couvre, en termes de compétences mobilité, AOM, autorité organisatrice de mobilité, que confère la loi de 2019, 11 Communautés de communes, de l'ordre de 270 communes et 130 000 habitants. Sur la carte, en rouge détourné le Tarn, en bleu les trois Agglos et le reste des Communautés de communes. Voilà les éléments macros qu'on pouvait vous présenter en termes de cadre général sur les leviers et l'organisation de la compétence mobilité. Laurent, on va pouvoir passer aux présentations progressivement.

M. Hecquet

On va passer aux présentations. Je termine pour simplement dire que le grand défi est là. On a eu un siècle où notre mobilité s'est structurée autour de l'automobile, il faut trouver aujourd'hui une autre solution, des solutions alternatives. Vaste sujet, vaste débat. Je terminerais par des défis technologiques, des défis économiques, mais là je ne vais pas vous en parler. Les défis sociologiques et bien évidemment un impact important puisque c'est un changement de paradigme véritablement pour les citoyens que nous sommes, une évolution de l'industrie donc de notre économie et bien sûr une part importante d'accompagner le changement, c'est le rôle des institutions, mais des élus à tous niveaux, y compris au niveau local. Je serais tenté de dire que le législateur a pensé un cadre général, la grosse difficulté, ça va être de l'appliquer sur le terrain. Je crois que là, c'est toute la complexité, savoir comment agir et comment financer cet ensemble. Je voulais terminer sur cette partie-là pour passer à la présentation suivante qui est la Région, alliée des Communautés de communes pour l'organisation de la mobilité. Je vous propose, comme il y a trois présentations, de faire venir sur scène l'ensemble des intervenants, à savoir : Mr Cornac, Mme Bousquet, Mr Joulié, Mme Loutoby, Mr Saubion, Mr Chaperon et Mr Vialelle.

Vous avez un petit exercice de style, on va vous proposer de faire votre présentation depuis une chaise, ça sera plus confortable et vous avez un écran de contrôle où vous avez les présentations qui vont pouvoir démarrer. Nous commençons par Mr Cornac et Mme Bousquet pour la partie Région.

M. Cornac

Mesdames, Messieurs, bonjour. Je suis désolé, je ne ferai pas le protocole. Je vous remercie de nous avoir invités à cette réunion, Mr Balaran, mais aussi l'Association des Maires ruraux. La Région a la compétence en matière de mobilité. La mobilité c'est un vaste sujet. La LOM, certes, a instauré ce mot de mobilité. Avant on parlait de la compétence transport qui était quelque chose qui était déjà exercé depuis de très nombreuses années par les Départements, les Agglomérations qui étaient compétentes depuis de très nombreuses années. La LOM est venue rajouter toutes ces choses qui n'étaient pas, soit apparues auparavant, soit qui ont été rendues nécessaires par l'évolution de notre société. Aujourd'hui, la compétence mobilité recouvre quoi ? Ça recouvre les lignes régulières, non pas que je sois particulièrement attaché au département du Tarn, mais juste vous dire avec une vision régionale que l'on a dans le Tarn une culture du transport public et des lignes régulières. C'est aujourd'hui le département sur lequel nous transportons le plus de voyageurs. Nous dépassons les deux millions de voyages annuels, ce qui n'est pas négligeable.

Après, il y a le transport scolaire, avec une particularité toute tarnaise. Vous savez que dans le département du Tarn, c'est la FEDERTEEP qui est une association de parents d'élèves, d'élus communaux et d'enseignants et d'autres membres. Je remercie le Président de la FEDERTEEP et son directeur d'être présents parmi nous. La particularité de la FEDERTEEP, c'est que dans le département du Tarn, c'est elle qui a créé le transport scolaire il y a bientôt 60 ans et qui est toujours à la manœuvre par délégation de la Région, comme c'était le cas auparavant par délégation du Département.

M. Hecquet

Est-ce que vous avez des slides à passer en même temps ?

M. Cornac

Non, pas pour l'instant. Une fois que nous avons vu ça, il y a le transport à la demande que vous connaissez quasiment tous, je reviendrai dessus. La LOM a apporté d'autres choses. Il a été écrit qu'il y avait des zones blanches. Vous savez, en termes de compétences en France, il n'y a pas de zone blanche. Les compétences sont toujours couvertes par une collectivité. Par contre, il y avait des zones blanches d'exercice de la compétence, tout simplement parce qu'elles n'avaient pas forcément été distribuées. Il y a les mobilités partagées, les mobilités actives et les mobilités solidaires. La LOM est venue qualifier ces compétences et les distribuer. En effet, comme cela a été dit tout à l'heure, au moment de la LOM, en région Occitanie, il est apparu assez évident pour l'ensemble des EPCI que la meilleure des solutions était peut-être de traiter les mobilités à l'échelle régionale, en s'appuyant sur les territoires. C'est le choix qui a été fait pour tous les EPCI. Pourquoi s'appuyer sur les territoires ? Tout simplement parce que, comme cela a été dit aussi, la compétence mobilité doit être adaptée à chaque spécificité de chaque territoire. Mais comment définir le territoire ? La difficulté c'est qu'il y a des bassins de vie, des bassins de mobilité qui s'entrecroisent les uns les autres. Donc, il n'est pas évident de dire qu'à l'échelle de telle commune ou tel EPCI, les déplacements restent dans leur unique ressort territorial. Les besoins vont à l'extérieur et tout ceci s'entrecroise. On le voit déjà avec les découpages des sectorisations des collèges, des lycées et des bassins de vie. Le choix qui a été fait par la Région est de dire qu'on va tous se mettre autour de la table et on va travailler ensemble pour répondre aux besoins de mobilité des uns et des autres, avec les élus du territoire. Ce qui est proposé, depuis maintenant la publication de la LOM, c'est de mettre à disposition des communes, des intercommunalités, des EPCI et des PETR, les services de la Région pour pouvoir faire les études de mobilité pour pouvoir aider les élus à structurer leurs souhaits, de pouvoir bien identifier les besoins et pouvoir mettre les choses en place. J'imagine déjà dans vos têtes : « la Région c'est loin, c'est une collectivité énorme ». Non, la Région est une collectivité qui est proche des territoires. C'est le souhait de la présidente, les services sont présents dans chacun des départements. Nous accompagnons de très nombreux EPCI, nous en aurons un témoignage tout à l'heure.

Comment cela se structure ? Tout d'abord nous aidons sur l'approche globale de la mobilité. En clair c'est, qu'est-ce qu'on veut faire sur notre territoire ? Quels sont les besoins ? Nous allons jusqu'à la priorisation des besoins. Après, tout ce qui est assistance technique, nous avons vraiment tous les volets. Cela peut être l'assistance sur la rédaction d'un cahier des charges, sur la réponse à des appels à manifestation d'intérêt, sur tous ces sujets-là qui bien souvent sont délicats à traiter lorsqu'on n'en fait que très peu sur un mandat. Après, ça va être tout le suivi et l'évaluation de l'action. C'est bien beau de mettre en place des solutions de mobilité, faut-il qu'elles répondent réellement aux besoins et pas juste se faire plaisir et dire « on a mis quelque chose en place, on a répondu à nos objectifs. » Dans tous ces sujets-là, on verra un témoignage tout à l'heure, la Région accompagne, mais les élus, le territoire restent vraiment souverains. Ce n'est pas la Région qui décide de ce qui va être mis en place, territoire par territoire, que ce soit sur du transport à la demande, sur du VAE, sur tous les sujets du covoiturage, toutes ces choses-là.

Je vous propose de laisser la parole à Mme Bousquet qui sur son territoire a eu l'assistance de la Région sur deux micromissions, pour qu'elle puisse vous expliquer ce que l'on fait et ce qu'on a pu apporter au territoire.

La région : l'allié des intercos pour l'organisation de la mobilité

Mme Bousquet

Merci pour cette présentation. Bonjour, Messieurs et Mesdames les élus. Je suis Maire de Cahuzac, commune de 400 habitants. Je suis déléguée à la Communauté de communes Lauragais Revel Sorèzois et je suis également déléguée au PETR du Lauragais. Ces deux micromissions, la première a permis de faire une concertation opérationnelle, parce que souvent quand on débute des projets, il faut se donner du temps. La Région a permis ce lien en proposant ces deux micromissions et de bénéficier également de compétences spécifiques pour savoir comment on amenait ces projets. La seconde micromission a pu également permettre d'approfondir ces possibilités sur le territoire. On a la ville de Revel, mais pas que, nous avons des territoires ruraux aux alentours. Ces missions, il faut bien les définir et comme je disais, prendre le temps de les définir. Cela nous a permis de poser les questions aux élus et aux territoires pour savoir ce qu'ils attendaient de ces mobilités. Nous avons aussi d'un côté des familles et des personnes qui vont au travail. Le PETR a réussi à mettre en place des vélos électriques mis à disposition des communes. Ces micromissions permettent d'instaurer le vouloir de ces communes. Je remercie la Région d'avoir mis ça en place, en partenariat avec le PETR.

M. Cornac

Merci pour ce témoignage. En effet, vous avez bénéficié de ces deux micromissions, en réalité, qu'est-ce que nous faisons ? Selon le niveau de maturité du projet dans le territoire, on va déclencher différentes missions, bien souvent on s'appuie sur l'AREC pour venir aider le territoire soit à définir le besoin, soit à organiser un peu les différents scénarii pour pouvoir répondre à ce besoin, ou encore après, travailler sur tout ce qui va être évaluation. C'est sur la partie, je dirais, la plus en amont.

Après, on a des parties qui vont être vraiment beaucoup plus dans l'opérationnel au quotidien. Je vais prendre l'exemple du transport à la demande. J'aurais pu prendre aussi le covoiturage, cela a été évoqué tout à l'heure. Sur tout ce qui va être transport à la demande et transport d'intérêt local, on est venu introduire grâce à la LOM cette notion de transport d'intérêt local qui va au-delà du transport à la demande parce qu'il y a des secteurs où on va plutôt avoir besoin de petites lignes régulières, soit une fois par semaine, soit tous les jours. Là, que faisons-nous ? Nous proposons aux Communautés de communes – nous ne pouvons pas déléguer à quelqu'un d'autre – de déléguer la compétence. Dans cette délégation, on propose toute l'assistance préalable pour définir le besoin, proposer un service vraiment attractif, et derrière on va venir financer. Pour le transport à la demande, on est aujourd'hui à 70 % du déficit. On met à disposition une centrale de réservation téléphonique. Cette centrale est logée dans le département du Tarn, aujourd'hui nous avons quatre collaborateurs sur cette centrale. Nous allons aussi faire toute l'évaluation avec les territoires. Ces choses-là peuvent aller très vite. Quand je dis très vite, si tout se déroule bien, si les élus sont d'accord sur les besoins auxquels ils veulent répondre, en sept mois les choses sont mises en place. Je vous montrerai un exemple tout à l'heure.

La conception et la fourniture de tous les supports d'information, de billetterie, tout ça nous le prenons en charge. Quand je dis que nous le prenons en charge, c'est avec le territoire. Ce sont bien les élus et leurs techniciens qui définissent le service, ce n'est pas la Région qui le définit. Pour ceux qui ont connu le transport à la demande d'il y a quelques années, vous savez qu'il y avait des taux de recette surcharge, il y avait des définitions extrêmement précises.

Aujourd'hui on a tout ouvert, c'est-à-dire que vous pouvez imaginer toutes les solutions que vous voulez sur du transport à la demande, nous serons toujours dans le cadre qui a été défini par la Région, parce qu'il a été défini le plus largement possible.

Aujourd'hui, à l'échelle de la Région, c'est 83 Communautés de communes qui sont sous convention de transport à la demande sur le nouveau modèle, sur 150 Communautés de communes. Attention, je ne parle toujours que des territoires ruraux. Il faut savoir qu'en termes de mobilité, la Région n'intervient que sur les territoires ruraux. Dans les Agglomérations, nous n'avons pas la compétence. Pour nous, notre quotidien c'est vraiment la ruralité. Aujourd'hui, 38 Communautés de communes sont accompagnées en termes d'étude, depuis la LOM. Nous en avons 38 avec lesquelles nous travaillons. Nous avons un budget de 2 millions d'euros de cofinancement de cela. Les chiffres sont plus ou moins justes parce que tous les TAD ne passent pas par la centrale réservation région, il en reste encore pas mal, mais aujourd'hui nous détectons au minimum 75 000 voyages annuels.

Un exemple, la Communauté de communes de L'Isle-Jourdain. Nous avons lancé l'étude en juillet 2021. De juillet à septembre 2021, nous avons travaillé avec les élus et leurs techniciens pour savoir vraiment à quoi ils voulaient répondre en termes de besoin de la population. Nous avons eu la présentation et le choix du scénario final en octobre 2021 et le service a été lancé en février 2022. Donc, vous voyez, c'est relativement court. Cette Communauté de communes, Val de Gers, après cette expérience, rentre maintenant dans une nouvelle démarche de transport d'intérêt local qui va consister à essayer de répondre aux besoins de déplacement, de rabattement sur le train à L'Isle-Jourdain, etc. Donc, là, nous lançons d'ores et déjà l'étude pour pouvoir avancer là-dessus.

Je ne sais pas si vous vous rappelez les réunions que nous avons faites au moment de la LOM. Nous disions qu'il serait plus facile de travailler ensemble et de mettre à disposition des territoires, les services compétents qui sont à la Région, qui autrefois étaient dans les départements, cela permet de mutualiser. Je dirais « seul on avance plus vite, à plusieurs on va beaucoup plus loin ».

M. Hecquet

Merci pour votre présentation. On précise que ce n'est pas la table ronde. Il y aura une table ronde après et les questions pourront permettre l'échange à ce niveau-là. J'ai une petite question à vous poser par rapport à ce que disait le député Pichereau tout à l'heure, ancien député. Dans les Pays de Loire par exemple, ma région, l'organisation de la mobilité s'est faite au niveau des communes. Donc, là on est dans une différence au niveau de la région Occitane. C'est la Région qui a pris la compétence et non pas la Communauté de communes. Ce n'est pas un problème pour fonctionner, c'est ce que vous venez de nous dire, vous aurez de toute façon une grande proximité avec les élus.

M. Cornac

Nous avons d'ores et déjà une grande proximité avec les élus parce que quand vous voyez le nombre de Communautés de communes qui sont accompagnées, c'est du quotidien si je puis dire. Nous avons mis en place, vous le savez et vous êtes invités à y participer, les commissions départementales des mobilités qui se réunissent trois fois par an. Ce sont les élus du territoire qui apportent les sujets. Il y a comme ça des sujets sur le vélo qui ont été mis en place par exemple dans l'Aude, du covoiturage qui a été mis en place dans le Gard. Nous sommes preneurs de toute proposition et nous la travaillons avec vous. C'est vrai que dans le Tarn c'est un peu biaisé, mais il y a les commissions départementales du transport scolaire. Pourquoi c'est biaisé ? Parce qu'elles se situent au niveau de la FEDERTEEP et c'est quelque chose qui

fonctionne depuis des années. Mais élus, vous êtes partie prenante dans l'organisation de ces transports.

M. Hecquet

C'est peut-être une question qui reviendra dans le tour de table tout à l'heure, de savoir si les élus ont le sentiment véritablement d'être proches de la Région pour répondre à toutes leurs questions. Je vais me permettre de passer au deuxième temps fort de la présentation. Le Conseil départemental, les partenaires de proximité pour les mobilités alternatives. Mr Joulié, vous avez la parole.



Le département : le partenaire de proximité pour les mobilités alternatives

M. Joulié

Dans le département on intervient aujourd'hui dans le cadre du Plan Tarn à vélo. Daniel Vialelle sera là pour la table ronde s'il y a des questions mobilité sur les infrastructures plus consistantes. C'est important qu'il soit là puisqu'une grande partie du Plan Tarn à vélo, sur les axes structurants on va le voir, se déploie souvent en emprise départementale sur les grosses routes départementales. Je m'occupe plutôt du Plan Tarn à vélo, mais on a absolument besoin de travailler en binôme puisque beaucoup des voies vertes se créent sur les départementales et on a absolument besoin du service infrastructures routières dont Daniel assure la vice-présidence.

Pourquoi aujourd'hui intervenir dans cet atelier sur les mobilités en zone rurale ? On va faire la synthèse rapide de ce qu'est le Plan Tarn à vélo. Il faut préciser que c'est une politique volontariste du département du Tarn, ce n'est pas une politique obligatoire. C'est le choix qui a été fait par le Conseil départemental et son Président, de lancer un important Plan Tarn à vélo. Trois grands objectifs que vous avez à l'écran. Mr Hecquet, par rapport à votre intervention, j'aurais peut-être une question à vous poser d'ailleurs. Pour ce qui nous concerne aujourd'hui, on est plutôt sur le premier objectif. Je suis aussi Maire d'une commune rurale, on va avoir la table ronde et je pense que des questions arriveront vite sur le fait de nous dire, et je le comprendrais, que c'est facile de parler de vélo quand on habite dans une ville de 50 000 habitants ou de 10 000 habitants. C'est plus simple que quand on habite au Masnau-Massugiès ou à Saint-Pierre-de-Trivisy, surtout l'hiver.

M. Joulié

Dans le premier objectif que vous voyez à l'écran, il y avait la volonté du Département de favoriser les déplacements du quotidien. Au-delà de l'aspect sport santé et de l'exercice quotidien, il y a aussi la possibilité de favoriser les déplacements du quotidien. Je ne sais pas Mr Hecquet, quelle est la part dans les émissions de gaz à effet de serre, l'impact du transport au quotidien, notamment des déplacements quotidiens intracommunaux, que beaucoup de nos administrés effectuent, ne serait-ce quand on a une école, pour amener les enfants à l'école. On verra tout à l'heure, dans les politiques d'intervention du Département, qu'il n'y a pas que les voies vertes et les axes connexes, il y a aussi la possibilité de vous aider sur la création de voies cyclables intracommunales pour desservir des équipements publics.

On le voit tous les jours, même dans nos petites communes – vous parliez tout à l'heure de changement d'habitudes, vous aviez raison, c'est difficile – les parents nous répondent toujours que ce n'est pas bien organisé, que c'est un peu dangereux pour les enfants. On se doit de créer des voies de circulation sécurisées qui relient peut-être notre gymnase à notre salle des fêtes et nos écoles. Cela effectivement, mine de rien, l'école – même une petite école, j'ai une école à 150 enfants – c'est une centaine de véhicules le matin, une centaine de véhicules le soir. Nous développons les voies cyclables et on voit que petit à petit on a de plus en plus d'enfants qui viennent à vélo. Le Département, sur cet objectif des déplacements du quotidien, rentre pleinement dans cet objectif de réduction.

Le deuxième objectif, vous le voyez, on est sur l'activité physique, donc ça ne concerne pas forcément nos tables rondes. Le troisième objectif c'est le tourisme. Je pense que ça attire l'attention de la plupart d'entre vous, en tant que Maires ruraux. On a la chance d'avoir un département fantastique qui est riche de sa diversité, mais surtout de sa ruralité, avec des territoires qui sont fréquentés de plus en plus pendant l'été, surtout en période chaude. Effectivement, on sait très bien au Département, sur l'aspect tourisme, que développer des

voies cyclables et des voies douces qualitatives, notamment des voies principales qui relieraient aussi d'autres départements, ça nous permettra d'attirer des touristes. Des touristes placés sous l'angle des mondes de demain, c'est-à-dire que les gens qui viennent dans le Tarn veulent trouver une qualité de vie. Donc, on en parlera tout à l'heure, leur donner la possibilité peut-être d'avoir des recharges, pour la voiture électrique, un peu plus présentes parce qu'ils viennent de zones urbaines où il y en a beaucoup. Ils veulent faire du vélo, donc nous on est là, Département et d'autres, pour proposer des solutions de circulation. Voilà les trois objectifs du Plan Tarn à vélo.

M. Hecquet

On y reviendra tout à l'heure dans la table ronde parce qu'il y a certainement beaucoup de questions qui se font jour actuellement.

M. Joulié

Tout à fait. C'est pour ça que j'anticipe certaines questions, étant Maire rural.

M. Joulié

Là, vous avez les quatre piliers stratégiques de ce Plan Tarn à vélo. Au-delà des trois objectifs, comment on déploie le réseau ? Mr Cornac est intervenu pour la Région. Au Département on a Stéphane Mathieu qui est ici, qui suit tout ça pour nous. Nous avons besoin d'ingénierie efficace et compétente. Nous avons des piliers stratégiques, vous les avez à l'écran : la sécurité, le confort, c'est indispensable aujourd'hui. Par rapport à notre atelier, ce qui va nous intéresser le plus par rapport à ce que vous avez présenté Mr Hecquet, par rapport aux enjeux de demain, c'est l'intermodalité.

L'intermodalité, là aussi, c'est sûr que si on est en pleine zone rurale, dans les monts de Lacaune ou le nord du département c'est plus compliqué. Mais, il y a beaucoup de communes rurales qui sont assez proches des centres-bourgs, avec des gares. On a la chance d'avoir un réseau TER assez développé dans le département. Ça aussi, on y réfléchit et le Plan Tarn à vélo favorise aussi les itinéraires qui permettraient de favoriser cette intermodalité, que ce soit avec le train, des aires de covoiturage ou autres. On pourra en parler.

Vous avez ici la méthode. Au-delà de la méthode, on en a déjà parlé, surtout vous dire comment on intervient à deux niveaux. Le Département va d'abord être acteur sur ce qu'on appelle le réseau principal qu'on a coutume d'appeler les voies vertes. C'est-à-dire les grands axes structurants. Daniel, si tu veux préciser, tu préciseras parce que tu as plus d'historiques. Voilà le maillage. On a le sud Tarn avec une liaison Sorèze-Castres qui part ensuite sur l'Hérault, passe à Pailhès. On va ensuite vers l'Agglo Castres-Mazamet. Vous voyez qu'il y a une petite coupure, mais on y travaille pour éviter ces effets de coupure. On a un gros travail amorcé en voies vertes, sur une voie qui relierait Castres à Murat. On a ensuite la voie verte bien connue qui relie Castres à Albi, qui est un petit peu interrompue au niveau de l'aménagement du carrefour du Trotéco, mais ça va être pour plus de qualité plus tard. Au nord, la liaison Albi-Carmaux, avec l'ambition de rejoindre le Tarn-et-Garonne. On a aussi la V85 qui vient du Tarn-et-Garonne et qui passe à Saint-Sulpice et remonte ensuite sur Albi. Ce sont les itinéraires sur lesquels le Département est acteur, maître d'ouvrage et maître d'œuvre à la fois. Ils peuvent servir de déplacement quotidien, notamment sur la vallée du Thoré, on peut très bien emprunter ces voies-là pour relier les différentes villes et villages de la vallée du Thoré.

Le Département va être facilitateur en aidant les communes, les intercos, les agglos, à créer un maillage secondaire qui va se connecter à ces voies principales. Ces voies secondaires, au niveau des communes et des intercos, peuvent desservir des équipements publics, des gares, des aires de covoiturage. Donc, le Département va être acteur quand il s'agit de créer ces axes

structurants, c'est la politique qui a été choisie, et facilitateur. Facilitateur avec de l'ingénierie, du conseil et bien entendu avec le nerf de la guerre, c'est-à-dire avec un subventionnement.

M. Hecquet

L'idée était claire de montrer le plan d'avancement que vous développez au niveau du vélo, qui a le mérite d'être assez ambitieux.

M. Joulié

Aujourd'hui, on a ces voies qui sont quasiment construites ou en passe de l'être. On a depuis deux ou trois ans, aidé pour plus de 800 000 euros de création de voies secondaires au sein même des communes ou des intercos. On a ce souci, dans l'attribution des aides et le conseil, le pilier stratégique de l'intercommunalité, parce que le Département est bien conscient des enjeux de demain qui seront de changer les mobilités et de les faciliter.

M. Hecquet

Ce sont des voies dédiées, ce qu'on appelle un site propre ? Ou alors c'est un copartage ?

M. Joulié

Ça peut dépendre des voies. Daniel, si tu veux préciser peut-être ?

M. Vialelle

Bonjour à tous. Effectivement, quand on peut, c'est un site propre.

M. Hecquet

Vous êtes moins contraints que dans une ville ?

M. Vialelle

Tout à fait. Mais, le foncier est toujours important et pas toujours facile à avoir. Donc, que ce soit Albi-Castres, ou Castres-Labastide-Rouairoux et Bédarieux pour la partie héraultaise, c'est un site propre parce qu'on utilise une ancienne voie ferrée. Là, quand on peut réutiliser les anciennes voies ferrées, c'est malheureux pour le transport SNCF, mais c'est utile et c'est facile à faire et à aménager. D'autres comme Castres-Viane, ça va être un site partagé. Je ne dis pas qu'il n'y a pas un peu de sites propres, par endroit. On le voit sur Viane-Lacaune, il y a des parties qui ont été faites en site propre et d'autres parties qui seront en sites partagés. Quand je vois l'axe Albi-Trébas où le vélo prend de plus en plus d'importance, ce n'est pas une annonce officielle, mais on arrive à réfléchir à ce que les tunnels dits d'Ambialet, mais qui sont de Marsal, soient désaffectés à l'automobile et affectés aux vélos et piétons. Vous voyez qu'on avance. Je l'ai dit à certains Maires et on se prononcera quand ça sera décidé. On fait en sorte que ce maillage, ce Plan Tarn à vélo se développe au détriment du moteur, mais tout en faisant des routes départementales en développement, à part.

M. Hecquet

Vous voyez, la réaction est logique, parce qu'il ne faut pas opposer les moyens. C'est bien le problème dans les débats sur la mobilité, c'est qu'on oppose toujours à la fois les usagers, les outils et les moyens de déplacement, alors que c'est une complémentarité pour un report modal. Mais, effectivement, ce n'est pas facile de changer les habitudes. Quand on dit « passer au vélo, je supprime la voiture », non, ce n'est pas le bon signal. C'est effectivement de dire « comment faire pour que celui qui utilise sa voiture ait envie de prendre son vélo ».

M. Joulié

Il est vrai que notamment dans la plupart de nos communes rurales, si je reviens à ce que j'indiquais par rapport à nos collègues Maires ruraux, à l'intérieur même de la commune,

pouvoir créer un déplacement sécurisé, un des piliers stratégiques c'est la sécurité, il doit en être de même sur une piste communale et qui relie l'école. Je crois que c'est vraiment très important, vous l'avez dit et je l'avais indiqué également. L'infrastructure seule ne suffit pas. Il faut faire prendre conscience aux gens qu'un changement est nécessaire. Il faut donner envie, je crois que c'est encore plus important que de contraindre. Mais surtout, il faut que l'équipement soit adapté et sécurisé. Il est vrai que dans nos zones, nos communes rurales, le plus souvent on peut arriver à faire du partage de voies, parce que ça coûte très cher. Il n'y a pas forcément intérêt à mettre des millions d'euros sur une voie cyclable qui relie l'école d'un village de 300 habitants, il faut adapter. La voie s'adapte au trafic routier. On peut très bien créer des voies en partage tout à fait sécurisées. Du coup, rendre cela possible dans tous nos territoires, y compris les plus ruraux. Encore une fois, je suis convaincu que ces déplacements du quotidien, notamment vers les établissements scolaires, sont fortement générateurs de pollution, de dépenses pour nos habitants. Après, effectivement, on est vraiment dans l'habitude qu'il faudra faire changer, je vous suis tout à fait. On voit que petit à petit ça change. Mais, il est évident que si on n'a pas les outils, c'est en ça que le Département peut vous aider, peut être facilitateur, par du conseil, par de l'exemple. Mr Cornac prenait l'exemple aussi à la Région, de collègues qui ont créé, avec bien entendu une aide financière pour réaliser les projets. Donc, la mobilité du quotidien en vélo, ça peut exister aussi dans la ruralité. Par contre, relier les villages entre eux, c'est plus compliqué, mais créer les outils qui font des reports de modalité ou juste au sein même d'une commune arriver de permettre aux gens de se déplacer à vélo, on fait chacun notre part du chemin. Et le Département est là pour vous y aider.

M. Hecquet

Merci pour cette présentation. On va passer au troisième temps fort. Le troisième axe France Mobilités : accompagner les mobilités en zones peu denses.



France Mobilités : un catalyseur des mobilités en zone peu denses

M. Saubion

Bonjour à toutes et tous. Je suis chef de projet mobilité et animateur du pôle mobilité au CEREMA. J'interviens aujourd'hui au titre de la cellule France Mobilités, au côté de Kobika Loutoby qui se présentera après. On fait une petite introduction pour présenter la cellule France Mobilités en Occitanie, pour après donner la parole au Grand Albigeois et un témoignage d'un projet qu'ils ont porté, lauréat d'un des appels à manifestation d'intérêt qui sont portés par les partenaires de la cellule.

Les missions qui ont été données à la cellule France Mobilités, juste un rappel. Le label France Mobilités a été créé à l'issue des Assises de la mobilité en 2018. Cela a été une volonté, au niveau du Ministère de créer et de développer ce label France Mobilités au niveau plus local, notamment pour accompagner les réflexions autour de la Loi d'orientation des mobilités et pour continuer sur cette dynamique qu'il y avait pendant les Assises de la mobilité. La première mission est d'animer l'écosystème des acteurs de la mobilité, par l'organisation d'évènements, de webinaires. Provoquer des évènements pour partager de l'information et y participer, comme aujourd'hui par exemple. Aider les projets des collectivités, je vais y revenir un peu après. La cible c'est vraiment les territoires ruraux et les zones peu denses et de montagne. Être aussi un endroit pour centraliser des retours d'expériences pour pouvoir vous partager des projets qui ont été développés sur d'autres territoires, par d'autres collectivités, que ce soit au sein de l'Occitanie, mais aussi au niveau du réseau national auquel on participe. Je vais y revenir aussi après. Ça se concrétise notamment au travers de la page Internet France Mobilités sur laquelle vous pouvez voir un onglet qui liste des solutions portées par des collectivités ou des porteurs de solutions, entreprises, associations, qui présentent un projet qu'ils ont développé. Vous pouvez faire des recherches par thématique, que ce soit type de mobilité, mobilité partagée, liée au vélo, transport collectif ou transport à la demande. Aussi une recherche par types de territoires, faire un zoom sur ce qui peut se faire en Occitanie. Et la dernière mission qui nous est confiée, sur les 12 derniers mois ça a été le plus important de notre mission au sein de la cellule, c'est d'instruire tous les appels à manifestation d'intérêt qui portent sur les sujets des mobilités et qui sont portés par l'État ou les opérateurs de l'État. Sur les 12 derniers mois il y a eu notamment deux levées de l'AMI Montagnes Mobilités, une levée de l'AMI Territoires d'expérimentation des nouvelles mobilités durables portée par l'ADEME. Il y a également les dimensions régionales du Plan national vélo qui sont portées par les collègues de la DREAL pour tout ce qui est aménagement cyclable et continuité cyclable. Sur 12 mois, on a fait le compte, c'est de l'ordre d'une soixantaine de projets qui a candidaté. Notre rôle, c'est de les recevoir et s'entretenir avec eux, en phase amont, avant de déposer le dépôt final. On fait un échange de ce qu'on appelle « de prédépôt » pour s'assurer que le projet a rempli le cahier des charges de l'AMI pour lequel ils candidatent, mais surtout qu'ils considèrent tous les bons angles d'attaque au niveau technique, sur le cadre législatif, s'ils réunissent les bons partenaires. On associe d'ailleurs à ces échanges de prédépôt, l'autorité organisatrice de la mobilité, qui est la Région Occitanie. Du coup, ça permet de fédérer, d'échanger sur ces temps-là. Ça permet aux territoires de gagner en maturité et de faire monter des projets qui peuvent être ensuite portés jusqu'au bout.

Dans les membres de la cellule, on a les services déconcentrés de l'État et les opérateurs de l'État. On a la DREAL, le CEREMA, la Banque des territoires et l'ADEME. Comme je l'ai déjà dit, on associe des partenaires dans le cadre des échanges de prédépôt, comme la Région Occitanie ou les Commissaires de massifs quand ce sont des territoires qui appartiennent à

des massifs de montagnes. Au bénéfice, je l'ai déjà dit, des territoires peu denses en priorité, que ce soit collectivités, mais aussi porteurs de solutions, associatifs ou privés.

Rapidement, la plateforme France Mobilités, je vous invite à y aller, vous pouvez récupérer pas mal d'informations. Je vais faire un petit focus. Le catalogue des solutions de mobilité, je l'ai déjà évoqué. Il y a des retours d'expériences qui peuvent être intéressants. Il y a une base de données des marchés publics, si vous portez une réflexion sur la mise en place de tel ou tel service, ou tel ou tel aménagement. Mettre en place un aménagement cyclable sur votre territoire ou réfléchir à un service de TAD avec les services de la Région Occitanie, vous pouvez voir l'éventail des marchés qui ont été passés sur les cinq dernières années à l'échelon national. Pareil, vous pouvez faire des tris sur les thématiques ou les territoires qui sont équivalents aux vôtres, pour vous inspirer et prendre des exemples. Après, il y a toutes les dimensions autour de la LOM, mais ça, je passe rapidement.

Pour nous contacter, il y a une page régionale aussi. On a une boîte mail qui vous est présentée ici. Vous pouvez nous adresser vos questions et ensuite on fait le relais des questions. On vous apporte une réponse ou on vous oriente vers l'interlocuteur qui pourra vous apporter la meilleure réponse.

Rapidement avant de passer la parole à Kobika Loutoby, on a des ressources qu'on voulait vous donner à voir aujourd'hui par rapport aux questions que vous vous posez en termes de mobilités. Suite aux différents accompagnements qu'on a faits, notamment au CEREMA sur la question des mobilités en zones peu denses et des services de mobilité pour les territoires ruraux, on a fait pas mal de travail de benchmark, de retours d'expériences avec des territoires équivalents aux vôtres, dont certains en Occitanie. Cela a contribué à la production, en 2022, d'une boîte à outils et de huit fiches pratiques, destinées aux services techniques, mais à vous aussi, élus. Sur six, sept pages, vous avez comment mettre en œuvre un service de covoiturage, un service de transport à la demande, de mobilité partagée, d'autopartage, etc. Avec toutes les étapes du projet, les différents acteurs à mobiliser, des ordres de grandeur en termes de financement que ce soit investissement, fonctionnement, et en termes de ressources humaines pour vous, pour porter ces projets. Pour toutes ces ressources, on vous a mis les liens qui sont cliquables. Donc, si vous récupérez la présentation, vous pourrez y avoir accès, ce sont des ressources gratuites. Également des ressources de l'ADEME, je passe la parole à Kobika.

M. Hecquet

Juste une petite question avant. Vous avez parlé de déjà 60 projets. Qui vous contacte ? Simplement pour expliquer aux élus, qui vous a demandé des choses ?

M. Saubion

On a plusieurs types de porteurs de projets. Ce sont des collectivités, ça va de la commune, communautés de communes au PETR. Après, on a également des porteurs de solutions qui peuvent être associatifs ou privés, qui portent une solution de covoiturage sur un territoire. Dans le cadre des AMI, quand c'est un porteur de solutions, associatif ou privé, dans le cahier des charges on exige qu'il y ait un partenaire de collectivité associé, pour s'assurer que le projet est porté localement sur le territoire par les élus, au bénéfice des usagers.

M. Hecquet

D'accord. C'est un contrôle préalable. Merci.

Mme Loutoby

Dans la continuité des dispositifs qui existent et des ressources, sur la page précédente, vous pouvez retrouver sur le site Internet de l'ADEME des ressources, des expertises des études qui ont été réalisées, mais aussi des magazines dédiés à la question de la mobilité dans les territoires ruraux et périurbains. Comme ce qui a déjà été évoqué, vous avez également toutes les fiches de retour d'expérience dans la librairie ADEME, avec les référents, les contacts, si vous trouvez des projets qui peuvent inspirer les collectivités. Vous pouvez les contacter directement, donc c'est vraiment un outil qui est beaucoup utilisé et que l'on alimente de façon régulière avec le suivi que nous menons différents projets. Il y a également des outils développés pour permettre aux collectivités de disposer d'outils de type « clé en main » comme des kits de communication par exemple autour du vélo. Il y a beaucoup de demandes par rapport à ça. On a un kit complet qui peut être utilisé en l'état pour pouvoir sensibiliser et animer tous les moyens qui sont déployés en faveur des modes actifs. Il y a également des outils pour la simulation d'émission de CO₂, qui peuvent être exploités et mis en place dans les sites Internet des collectivités, pour sensibiliser également à la question, pour comparer des modes de déplacement. Ce sont des choses qui peuvent être exploitées en l'état.

Bien entendu, les aides de l'ADEME qui ont été évoquées tout à l'heure, l'AMI Territoire de Nouvelles Mobilités Durables, mais aussi par des modes actifs. En 2022 il y a eu AVELO et d'autres dispositifs tels que le Vélotourisme. Vous pouvez aller soit sur le site « Agir pour la transition » de l'ADEME, mais aussi sur le site de France Mobilités vous avez une plateforme qui est dédiée à l'ensemble des dispositifs qui existent aujourd'hui. Cela permet, à travers cet outil, de recenser toutes les aides. Il suffit d'aller sur le site, d'identifier le territoire, le type de structure – collectivité, entreprise ou association – définir la thématique qui vous intéresse et toutes les aides apparaissent. Cela permet d'avoir une visibilité assez rapide des moyens qu'on peut mobiliser, que ce soit pour de l'ingénierie parce qu'on apporte aussi des aides pour permettre de disposer de moyens humains, tels que le financement des chargés de mission, mais également des aides pour la réalisation d'études, d'expérimentations et d'investissement. C'est un outil que vous pouvez utiliser, qui est accessible très facilement.

J'en profite pour passer la parole à Mr Chapron qui va pouvoir illustrer sur son territoire, les projets qui ont pu être menés à travers ces aides.

M. Hecquet

Vous représentez le Grand Albigeois. Ça peut paraître un peu paradoxal, Albi, c'est la ruralité ou ce n'est pas la ruralité ?

M. Chapron

Je vais commencer par le début. Je suis Maire de Terssac, une petite commune de 1 200 habitants, qui est plutôt une commune rurale, quoi que néo-rurale puisque très proche d'Albi. Je suis en charge des déplacements doux pour le Grand Albigeois. C'est 16 communes, 83 000 habitants avec bien sûr le bloc albigeois au milieu, on le verra tout à l'heure sur les cartes, qui amène des problématiques sur les déplacements doux qui sont différentes des problématiques qu'on peut rencontrer à Terssac, à Rouffiac ou sur les communes de l'Albigeois. Merci aux deux présidents des Associations des Maires d'organiser cet après-midi.

Je suis agréablement surpris parce que le focus sur les déplacements doux est relativement copieux, c'est bien. Ça prouve que c'est un sujet d'actualité. J'ai un peu l'habitude de dire, quand on commence, que les sujets d'actualités pour nous autres, Maires, ce sont entre autres les problèmes d'économie d'énergie, les problèmes d'extinction d'éclairage. Le vélo, c'est un peu comme l'extinction de l'éclairage. C'est-à-dire que le vélo, c'est bon pour la santé, c'est

bon pour le climat et la biodiversité, et surtout c'est excellent pour le portefeuille. C'est un peu la dimension que je voulais mettre en avant.

Très rapidement, concernant le Grand Albigeois, qui est compétent en matière de mobilité, nous avons travaillé avec l'ADEME et France Mobilités depuis 2013 où nous avons eu notre premier schéma cyclable, et engagé une politique volontariste avec l'adoption d'un nouveau schéma cyclable en décembre 2021. Pour situer la problématique, quelques chiffres très rapidement. Il y a 10 ans, la part modale des déplacements à vélo était de 3,4 % dans l'Agglo. Elle est désormais de 8,5 % et 9,5 sur l'Albigeois. Ce qui est, quand on regarde les statistiques nationales qui sont faites, plus qu'honorable. Pourquoi ? Parce qu'entre 2013 et 2021, la longueur du réseau cyclable a augmenté de 30 %. Nous avons à l'heure actuelle 115 km, dont un quart en site propre. La question des sites propres n'est pas anodine puisque quand on travaille avec les usagers, on s'aperçoit que la question de la sécurité est une question qui est au cœur du sujet. Cette révision du premier schéma cyclable que nous avons validée en Conseil communautaire s'est fait après un travail, c'est important de le dire, accompagné par l'ADEME et France Mobilités, sur la question du diagnostic. Il a fallu dans un premier temps consulter les usagers, sur des cartes interactives. On a eu quand même 1 200 participants. On s'aperçoit que la question du vélo intéresse réellement. Ensuite nous avons organisé de nombreuses réunions avec les élus. J'ai rencontré toutes les associations de vélo de l'Agglo pour discuter, voir un peu quelles étaient leurs attentes. Nous avons eu cette enquête avec une cartographie en ligne qui a fait apparaître un nombre incalculable de points noirs, ce qui n'est pas simple à résoudre. Ensuite, à l'issue de ce travail, nous avons engagé un chiffrage de ce nouveau schéma directeur cyclable, qui a été estimé à 16 millions d'euros, pour la période 2022-2027. C'est en gros, 34 euros par habitant et par an, ce qui là aussi, quand on regarde les investissements qui sont faits – je parle sous le contrôle de France Mobilités – est un score assez honorable.

Notre objectif est de doubler les pistes en sites propres. À l'heure actuelle, nous sommes à 35,5 et nous voulons passer dans le schéma à 72,7 km, ensuite en 2023 à 113. Vous voyez que le focus sur les sites propres est un focus important. Je pense qu'il est déterminant dans l'usage du vélo. Pour développer un réseau cyclable en site propre, là aussi il faut renforcer l'offre de service vélo. Une des spécificités du Grand Albigeois, c'est d'avoir créé un service vélo avec des aides à l'achat. Je ne vais pas m'étendre trop longtemps, mais vous pouvez constater sur le tableau de droite que nous avons aidé en 2021, 659 personnes, habitants du Grand Albigeois, à acquérir un vélo. L'objectif reste bien sûr d'abandonner la deuxième voiture et d'utiliser le vélo. Vous pouvez constater aussi que les VAE occupent une part importante dans les types de vélos.

M. Hecquet

VAE, c'est vélo à assistance électrique.

M. Chapron

Oui. Nous avons quelques innovations très marginales sur les vélos cargos, notamment en direction des entreprises. Cela représente quand même un budget de plus de 1,1 million pour l'ensemble des achats puisque ces aides sont conditionnées à l'achat sur le territoire du Grand Albigeois. C'est aussi une façon d'alimenter l'économie du Grand Albigeois. Pour ce qui est de l'Agglo, on a à peu près entre 140 et 150 000 euros d'aides directes qui sont versées.

Une spécificité, c'est que pour pouvoir bénéficier de ces aides, il faut automatiquement assister à un cours d'apprentissage qui est la Vélo-école. Vous voyez dans le tableau vert, de gauche, le stage « Circuler en ville ». Beaucoup au début nous disent « moi finalement, le vélo, je sais déjà en faire, pourquoi aller faire un stage ? » On s'aperçoit que le taux de satisfaction des

gens qui ont participé à ce stage est important. J'insiste parce que c'est aussi la culture vélo qu'il faut faire passer. C'est apprendre à partager la route entre vélos, piétons et automobilistes.

La carte est un peu complexe. Simplement pour vous dire que le réseau armature du Grand Albigeois est un réseau en sites propres, qui va de l'est à l'ouest, en gros de Marssac jusqu'à Saint-Juéry et ensuite qui va du sud au nord. Sur ce réseau armature, tout n'est pas fait encore. Mon collègue du Département l'a évoqué, la question des acquisitions foncières est parfois plus que complexe, mais nous y travaillons. L'idée importante aussi de relier ce réseau au réseau Tarn vélo. Cela a été évoqué dans la diapositive présentée juste avant, on voyait bien la liaison qui arrivait de Castres et qui doit pouvoir traverser le Tarn. Là aussi on a quelques projets de franchissement du Tarn avec des passerelles cyclables, qui font partie du dispositif.

Je vais terminer par quelques illustrations de la mise en œuvre de ce schéma cyclable. Je vous ai parlé de 16 millions d'euros budgétisés pour les trois ans à venir. Nous en avons engagé en 2022, quasiment trois et nous avons en projet autant en 2023. Ce n'est pas exhaustif. Là vous avez des aménagements qui ont été faits à Cunac. C'est un petit aménagement de 130 m qui permet de sécuriser, pour ceux qui connaissent, l'accès à Cunac dans la montée, qui est particulièrement dangereuse. Ensuite, un projet un peu plus important et pour lequel nous avons été soutenus par l'ADEME, l'État, la Région et aussi le Département. C'est la pose d'une passerelle piétonne et cyclable sur le Riols. Entre Arthès et Lescure, les routes départementales sont extrêmement dangereuses, donc l'idée était de poser cette passerelle pour permettre aux gens qui circulent entre Arthès et Lescure à vélo, de franchir le Riols et ensuite de se retrouver sur des routes qui sont très peu fréquentées, ou des chemins, de façon à sécuriser le trajet. Là vous avez un aménagement à Marssac. On travaille avec la zone d'activité Éco Rieumas, qui est une zone qui est en pleine expansion, située à l'ouest d'Albi, sur la commune de Marssac. Il s'agissait là de relier la zone d'activité économique avec les réseaux de bus, notamment. C'est un itinéraire piéton et cyclable en site propre, qui permet de traverser l'échangeur.

Tout à l'heure, j'ai entendu parler par mon collègue des questions de liaison en intravillage. Là, vous avez un exemple intéressant. C'est en cours de réalisation. Il y a 1 200 mètres, pour ceux qui connaissent, quand vous partez sur Fréjairolles, vous avez en contrebas de la route départementale, trois, quatre lotissements. Cette piste cyclable en site propre va permettre aux habitants de Fréjairolles de desservir quasiment toutes les installations, c'est-à-dire l'école, la salle polyvalente, en se déplaçant le long du ruisseau sur un site propre qui est complètement indépendant de la route. Je pense qu'on a fait un peu le tour. On m'a dit 15 minutes.

M. Hecquet

C'est parfait. Cela m'interpelle parce que je suis surpris de voir autant de projets vélo finalement. Est-ce que c'est une priorité des élus dans le département du Tarn de travailler à la question du vélo ? Ma question est de savoir si vous travaillez ensemble sur ces projets. Si je peux me permettre cette question.

M. Chapron

C'est une question normale. Effectivement, je l'ai déjà dit, sur le Grand Albigeois on a triplé les budgets. Les élus du Grand Albigeois ont eu la volonté politique d'aller sur les déplacements doux. Cette volonté est aussi au niveau du Département, je vois Stéphane Mathieux assis au premier rang, le Président n'est pas là. Je parle sous l'autorité de Stéphane, ce n'est pas une compétence, c'est une volonté de soutenir ces dispositifs. Cela permet d'avoir une synergie. On a toujours été accompagné par l'ADEME et France Mobilités, c'est un partenariat qui date,

et nous avons aussi au niveau de la Région un lien, une volonté de la Région, pour développer des sites propres et d'avoir une politique volontariste en matière de déplacements doux.

M. Joulie

Je l'ai un peu dit dans mes propos, c'est vraiment une politique volontariste du Département, au niveau de la direction de l'environnement, d'avoir créé cette dynamique Plan Tarn à vélo, avec un plan pluriannuel d'investissement de plusieurs millions d'euros ; à la fois pour supporter les axes structurants et le soutien aux communes ou aux Agglos. Il y a vraiment un travail en étroite collaboration entre les services des Agglos et les services du Département. Effectivement, vous ressentez bien quelque chose qui a été un peu impulsé par le Département, développer le déplacement à vélo dans le département. Le vélo aussi avec le report modal, c'est ce travail-là qu'il faut qu'on mène demain. Comme je l'ai dit tout à l'heure, 750 000 euros déjà alloués à des collectivités pour les soutenir dans leurs projets, plus des millions d'euros investis par le Département lui-même. Dans le Tarn, mais sous l'impulsion du Département et le soutien de la Région, on essaye de développer le vélo.

M. Hecquet

Vous m'avez dit tout à l'heure que je connaissais mal le département, ça veut dire que les Tarnais vont avoir des bons mollets.

M. Joulie

Oui, surtout s'ils habitent du côté des Monts de Lacaune. Effectivement il y a vraiment ce souhait à double niveau. Vous avez vu les trois grands enjeux. Le premier c'est le déplacement du quotidien. Favoriser, dans le cadre de l'objectif de diminution d'émission de gaz à effet de serre et protection de l'environnement, les moyens de déplacement durables, c'est le premier pilier. Le second c'est le sport santé. L'autre grande priorité c'est le tourisme.

M. Hecquet

Le tourisme qui est complémentaire. La Région voulait réagir.

M. Cornac

En effet, vous l'avez évoqué, c'est aussi un des axes de la Région, en plusieurs points. D'abord une aide sur les aménagements avec un financement pour venir compléter un peu ce que font le Département et l'État. Aussi sur l'investissement en vélos à assistance électrique puisque la Région apporte ce qu'on appelle le chèque mobilité, pour toute personne qui souhaite acquérir un vélo à assistance électrique ou même un vélo tout simplement. Là aussi, il y a le report modal et vous savez ces temps-ci on nous demande de plus en plus de transporter les vélos dans les autocars et dans les trains. Au bout d'un moment il faut se poser la question, s'il n'était pas plus intéressant d'avoir un vélo de part et d'autre, plutôt que de déplacer des vélos, libérer des places qui pourraient être libérées par les usagers pour transporter des vélos ? Il y a tout un travail là-dessus. Un travail qu'on va aussi engager sur l'écomobilité scolaire. Ici, ça va parler à tout le monde. Le transport scolaire, on l'organise depuis que l'État l'avait défini comme ça, pour les élèves qui sont scolarisés à plus de trois kilomètres de leur établissement. Cela veut dire qu'il faut aussi trouver une solution pour ces trois kilomètres. Ces trois kilomètres, bien souvent, sont faits en voiture particulière, on le sait, on a des problèmes de stationnement devant les établissements scolaires. On s'aperçoit aussi que dès qu'on met en place quelques petites infrastructures pour ne serait-ce qu'accueillir le vélo pendant la journée, protéger le casque, on a un report et des élèves utilisent les vélos. Donc, là-dessus, en effet, c'est un axe très important. On ne s'y trompe pas, la plupart des collectivités s'engagent là-dessus.

M. Hecquet

Je pense que l'axe premier c'est de sécuriser les parents. Les parents mettront leurs enfants sur un vélo s'ils n'ont pas de crainte. Je voulais poser une question à France Mobilités. Par rapport à tous les projets, c'est principalement des projets vélo que vous financez ou il y a d'autres projets ?

M. Saubion

Non, ce ne sont pas que des projets vélo. Il y a des programmes qui sont dédiés au vélo, que ce soit sur la partie étude, réflexion des planifications et aides au financement des aménagements pour assurer la continuité cyclable. Mais après, il y a tout ce qui est projets de réflexion sur les services de mobilité. Réflexion de la mise en place d'un service de covoiturage, d'autopartage, tous types de services de mobilité. J'irai même un peu plus loin, dans le cadre du nouvel AMI Tenmod, un des lauréats en Occitanie est autour d'un réseau de tiers-lieu. A été évoquée la réflexion que le meilleur déplacement c'est celui qui ne se fait pas. On appuie aussi, on apporte des financements et de l'accompagnement technique parce que c'est aussi ça qu'on apporte auprès des lauréats, sur mettre en place un réseau de tiers-lieux. Comment apporter des services et des aménités à ces usages-là et à ces nouveaux comportements et nouveaux usages dans le quotidien ? Que ce soit lié au travail ou dans son déplacement.

M. Hecquet

Et votre ressenti par rapport à la LOM, par rapport à la volonté du législateur, de l'État, de dire on va créer une France Mobilités qui va aider, est-ce qu'aujourd'hui vous pensez que c'est à la hauteur ? Vous avez beaucoup de projets ou pas suffisamment de projets ? Vous êtes saturés ? Comment ça se passe au niveau des remontées ? Est-ce qu'il vous semble que sur le terrain il y a vraiment une prise de conscience, une demande formalisée auprès de France Mobilités, à la hauteur des enjeux ?

M. Saubion

Je laisserai Kobika compléter pour l'ADEME, mais sur les 24 derniers mois, ce qui est sûr c'est que les réflexions et les échanges autour de la compétence mobilité, on a vu que tous les territoires étaient conscients de l'enjeu et se sont sensibilisés et ont participé à cette réflexion et ce débat-là. On voit que maintenant les territoires ont envie de mettre en œuvre des projets et de les porter sur les projets. On échange régulièrement avec les services techniques de la Région et on voit aussi tout l'appui qui est apporté par les services techniques ou en lien avec l'AREC. On voit qu'il y a une vraie volonté des territoires de porter ces projets-là. Après, on sent aussi qu'il y a un besoin d'appui, d'apport d'informations pour bien respecifier quels sont les différents acteurs qui peuvent intervenir, élus, mais aussi associations, établissements scolaires. Quels sont les différents acteurs de la mobilité ? Nous sommes dans ce rôle, d'apporter des éléments techniques qui leur permettent de prendre un peu de recul et leur donner les bons interlocuteurs pour porter ces projets.

Mme Loutoby

À France Mobilités il y a effectivement différents acteurs, le CEREMA, l'ADEME, la Banque des territoires, la Région. Le fait qu'on soit tous mobilisés permet d'apporter les réponses les plus complètes possible. C'est pour ça qu'il ne faut pas hésiter à utiliser la messagerie qui a été diffusée tout à l'heure. Cela nous permet d'apporter une vision globale. On le constate dans le cadre des dossiers qui sont déposés. Il y a plusieurs étapes, on essaye de construire collectivement les différents blocs qui vont permettre d'avoir le projet le plus mûr possible, au moment de la dépose des candidatures. C'est vrai que, par exemple dans le cadre de AVELO, on a d'une année sur l'autre de plus en plus de demandes parce qu'il y a une forte volonté d'aller sur cette problématique-là. Avec l'exemple du Grand Albigeois, avec le travail qui a été mené, toutes les palettes des solutions ont été utilisées. Il y a aussi bien l'ingénierie, on finance

beaucoup l'ingénierie et les chargés de mission qui sont particulièrement importants pour pouvoir animer les dispositifs, les solutions qui sont déployés pour faire vivre ces solutions-là. Grâce à cette synergie et à la mutualisation des moyens, les porteurs de projets, les collectivités, ont la possibilité de concevoir quelque chose le plus optimal possible. Il faut vraiment nous solliciter par ce biais-là.

Cette année il y a eu ces différents projets et nous essayons d'élargir puisqu'on s'était beaucoup ciblé sur la mobilité du quotidien. Au regard des demandes qu'il y a eu, il y a eu tout à l'heure la question du tourisme, effectivement cette année il y a eu l'ouverture de dispositifs en faveur de Vélotourisme. On essaye de remonter aussi les besoins pour que ce soit bien pris en compte et que d'une année sur l'autre cela puisse mieux répondre aux besoins. Il ne faut vraiment pas hésiter à nous solliciter.

M. Hecquet

Le message, je pense, est passé. On parlera des financements dans la table ronde, donc je ne vais pas l'aborder ici. Effectivement, est-ce qu'il y a les moyens des ambitions ? J'aurais une petite dernière question un peu provocatrice peut-être. C'est plusieurs organisations qui sont rassemblées au sein de France Mobilités, vous arrivez à bien travailler ensemble ?

M. Saubion

Clairement, cela a été un enjeu du Ministère. C'est encore récent et notamment en Occitanie. Pour nous, sur les 12 mois écoulés, il y a une réelle volonté des différents partenaires qui sont déjà dans la cellule et même les partenaires avec lesquelles on travaille, particulièrement la Région. On voit déjà une véritable plus-value déjà à mieux se connaître, à mieux partager et relayer l'information. Aussi, puisqu'il y a eu différentes levées des différents AMI, on a vu des dossiers qui étaient en échange de prédépôt il y a 12 mois où on leur a dit « non, ne déposez pas là, votre dossier n'est pas assez mûr ».

On leur a donné des conseils pour consolider leurs dossiers, on les a revus il y a trois mois. Ça nous permet aussi d'avoir ce suivi-là, c'est un peu l'objectif, dans la durée, pour accompagner les territoires et ne pas être là juste sur un one shot, sur un AMI particulier. En complémentarité, quand un AMI ou un territoire ne répond pas vraiment au cahier des charges du dispositif, les services de la Région peuvent l'avoir dans sa focale en disant « oui, on peut les accompagner, les amener à mieux travailler sur leur dossier s'il n'est pas encore mûr », comme avec les micromissions de l'AREC qui ont été présentées, pour ensuite l'année prochaine appuyer et candidater à un AMI. Sur tout ce qui est animation, on a des choses à développer. On a une réunion demain pour définir notre feuille de route pour 2023, donc on vous tiendra informés.

M. Hecquet

La Région fait appel à France Mobilités ? Vous vous appuyez sur France Mobilités ?

M. Cornac

Il y a des territoires sur lesquels un travail est engagé depuis maintenant plusieurs années. Je pense notamment aux Hautes-Pyrénées où on a beaucoup d'échanges. On voit – au-delà des sujets que l'on ne va pas aborder aujourd'hui, du bien-fondé de la LOM, de sa traduction, de l'objectif du législateur qui n'était pas forcément celui qu'on aurait souhaité – qu'on travaille tous ensemble. Je pense que vraiment, l'objectif que nous suivons tous est de faire avancer les territoires. C'est de mettre en place des solutions concrètes, pas de faire de la mousse tout autour et de dire « on va mettre en place des choses ». Non, c'est concrètement qu'est-ce qu'on met sur le territoire pour que ça apporte un service à la population ? C'est ce qui nous préoccupe le plus. Donc, à partir du moment où tous les partenaires ont cet objectif-là, on arrive à avoir des résultats et des choses qui sont mises en place concrètement. Bien sûr, après

il faut évaluer pour voir si ça répond vraiment à l'objectif et comment on peut le faire évoluer. C'est pour cela qu'il faut avoir des dispositifs souples et des équipes tout autour des élus, pour pouvoir vraiment rentrer là-dedans. C'est quelque chose d'extrêmement technique, qui demande beaucoup de compétences, que ce soit dans le juridique, le financier ou l'exploitation du service. Je ne peux que me réjouir du travail que nous menons tous ensemble.

M. Hecquet

Je pense que c'était l'objectif des Associations des Maires de se dire « les élus locaux ruraux, ont-ils la réponse à toutes leurs questions ? » C'est vrai que de l'extérieur, ce n'est pas évident. On voit des tas de strates qui sont rassemblées, il faut y comprendre quelque chose. L'éclairage que vous avez pu donner aujourd'hui déjà va permettre de répondre à ces questions, en partie, et les questions pourront encore revenir. Je vous remercie Mesdames et Messieurs pour vos différentes présentations et on va passer maintenant à la table ronde. Merci, vous pouvez les applaudir.

Pour la prochaine table ronde, je vais appeler les personnes qui sont nommées : Mr Andrieu, Mr Espitalier, Mr Astié, Mr Cornac, Mr Vialelle, Mme Laborderie et le représentant de Mr le Préfet du Tarn. Si vous voulez bien prendre place. Merci pour votre présence. On va vous demander pour que chacun mette un nom sur un visage, de vous présenter, nom, prénom, qualité et fonction bien évidemment.



Table ronde « répondre aux besoins des élus ruraux » : 2 maires présidents intercos, VP Région, VP Département, président SDET, Unis-Cité, Préfet

M. Brochen

Je suis chef de projet Mobili'terre et salarié Unis-Cité, l'un des coporteurs du projet de Mobili'terre qui un projet national, sur 15 territoires en France, dont le Tarn. Co-porteur du projet avec l'AMRF.

Mme Laborderie

Bonjour à toutes et à tous. Je suis salariée au sein de l'Association des Maires ruraux de France, notamment en charge du dossier mobilité et en charge du pilotage national du programme Mobili'terre dont on vous touchera deux mots tout à l'heure.

M. Astié

Bonjour à tout le monde. Je suis Président du SDET, Syndicat Départemental d'Énergie du Tarn, comme l'a dit Mr Balaran tout à l'heure, Territoire d'Énergie maintenant.

M. Chollet

Secrétaire général de la préfecture.

M. Vialelle

Je suis Vice-Président du Département, en charge notamment de l'aménagement des routes départementales.

M. Espitalier

Je suis Président de la Communauté de communes des Monts d'Alban et du Villefranchois.

M. Andrieu

Je suis Président du Cordais et du Causse, et Maire de Cordes-sur-Ciel.

M. Hecquet

Gardez le micro, parce que je pense que je vais commencer par vous pour le questionnement. Je vous propose, dans la table ronde d'aborder quatre, cinq points. Le constat des élus ruraux face au thème de la mobilité, nous interviendrons sur des orientations concrètes présentes dans la LOM. On a déjà



parlé du vélo, mais il y a d'autres possibilités. Parler des relations avec les AOM et parler du financement des actions. Consacrer aussi un temps d'échange avec la salle. N'hésitez pas à poser vos questions et peut-être, au fur et à mesure, nous les prendrons pour y répondre progressivement. Je voudrais qu'on aborde le premier point, le constat des élus ruraux face au thème de la mobilité. Mr Andrieu, comment voyez-vous votre rôle d' élu sur la question de la mobilité ? Vous êtes un élu rural, local, grosse question, comment vous voyez votre action ?

M. Andrieu

Comment je vois mon action ? Vaste sujet. On a lancé une enquête mobilité sur la Communauté de communes sur l'ensemble des 22 communes. Les Maires ont diffusé un questionnaire à l'ensemble de leurs concitoyens. Nous avons fait une enquête très large par rapport aux besoins de mobilité sur le territoire, ramené au niveau de l'habitant en particulier.

M. Hecquet

L'objectif était de connaître les attentes des citoyens ?

M. Andrieu

Pour connaître les attentes des citoyens. Sur quelle commune habitez-vous ? Quel âge avez-vous ? Quels sont vos besoins ? Quelles sont vos habitudes ? Sur votre territoire, qu'attendez-vous en termes de service de la part de la Communauté de communes ? Que pensez-vous du vélo ? Avez-vous Internet ? Savez-vous combien vous coûtent vos déplacements ? Quelles sont vos habitudes quotidiennes pour faire les courses ? Etc. Et, comment emmenez-vous vos enfants à l'école ? On a eu tout un tas de réponses qu'on est en train d'analyser.

M. Hecquet

Qui a bâti ce questionnaire, si je peux me permettre ?

M. Andrieu

On l'a fait nous-mêmes parce qu'on est Petites Villes de Demain, donc en associant le projet de territoire qu'on est en train d'élaborer, on a considéré que la mobilité était un enjeu majeur. On est appuyé par le PETR, Jean-Luc en a fait un de ses axes de travail. On a été frappé, notamment sur la 4C, par rapport aux besoins, suite à la mise en place du Centre vaccinodrome COVID-19. On s'est aperçu qu'il fallait aller chercher les personnes âgées chez elles. On a transporté 200 personnes avec le TAD. À l'heure actuelle, on a la création d'un pôle santé où les médecins refusent de se déplacer. Donc, l'ensemble des médecins et infirmières nous disent qu'il faut absolument développer le TAD. Ça, c'est un des premiers sujets au niveau de la Communauté de communes.

Le deuxième sujet, c'est le développement économique au niveau de la mobilité. On considère aujourd'hui qu'associer le TER, la Région au Pays Cordais en particulier, au Plan Vélo du Tarn à travers la voie verte, en particulier les Boucles, peut être un facteur de développement économique important pour notre territoire, pour augmenter les temps de séjours des touristes. On travaille sur ce sujet-là, en accord avec la Région et le Département qui nous aident beaucoup dans cette réflexion.

Le troisième volet sur lequel on travaille en même temps, c'est le développement du vélo d'accueil. C'est-à-dire avoir des points de location de vélos pour éviter que les gens transportent leurs vélos. On considère que, pour que le vélo puisse se développer sur le territoire, il faut que les vélos soient à disposition. Sinon, il faut venir avec la voiture, le train, et ce n'est pas facilement transportable. On envisage de créer à la gare de Vindrac par exemple, un site de dépôt de vélos de location, vélos « normaux » ou vélos électriques.

Un autre point qui nous est remonté au niveau de l'habitat, c'est par rapport au coût de l'énergie, c'est créer des zones de covoiturage. On s'aperçoit qu'il y a énormément de gens du territoire qui vont travailler à Albi, à Carmaux, à Gaillac, à Toulouse. Il y a des zones de stockage sauvages qui se développent dans la nature, à la sortie de Vaour, à la sortie de Milhars, à la sortie de Cordes, etc. avec quatre ou cinq voitures qui sont stockées.

M. Hecquet

On va revenir sur ces différents thèmes. Je sais que vous devez nous quitter assez tôt. Le ressenti au niveau de votre enquête, est-ce que les gens ont manifesté des attentes ?

M. Andrieu

Ce que je vous dis là ressort de l'enquête. Je l'ai là, je pourrai vous en donner un exemplaire si ça vous intéresse. Certaines idées sont remontées. Par exemple, quelque chose qu'on n'avait pas du tout perçu, le développement économique en particulier. On considérait que c'était exclusivement le tourisme, l'agriculture, l'élevage et autres. On s'aperçoit que ce n'est pas du tout ça. C'est la capacité d'attirer des gens qui restent une nuitée de plus sur le territoire et qui font travailler les artistes, les artisans, les commerçants, les agriculteurs, qui mettent en œuvre les circuits courts. Ça, c'est à travers le sondage que l'on a fait, où on a visité toutes les communes, tous les Maires, tous les Conseils municipaux, pour dire : « quels sont aujourd'hui vos besoins ? » Le besoin c'est comment faire pour que les gens puissent bouger sur le territoire et bouger de façon facile. C'est pour ça que pour nous, ce sondage et cette remontée au niveau des communes, ont été essentiels.

M. Hecquet

Donc, vous avez découvert un certain nombre de choses et assez positivement.

M. Andrieu

Je suis Président de la 4C depuis peu de temps, mes collègues sont à 70 % de nouveaux élus, donc ce ressenti et ce besoin qui sont remontés, n'étaient pas connus de tout le monde. Aujourd'hui on a fait notre projet de territoire pour partie.

M. Hecquet

En complément, Mr Espitalier, en tant qu'élu local, vous ressentez le même besoin au niveau des citoyens ? Une attente forte ?

M. Espitalier

Je ne vais pas reprendre tout ce qu'a très bien développé Mr Andrieu. Mais pour compléter, oui, je pense que l'attractivité du territoire passe par la mobilité. Il y a la mobilité, comme on vient de l'expliquer sur la santé ou autres. Notre réflexion date d'un peu plus longtemps puisque ça avait été réfléchi par un agenda 21 qu'on avait construit sur le territoire pour faire le PLU intercommunal. C'est là que sont ressorties les attentes sur la mobilité. Le territoire sur lequel je suis élu, a eu la chance, je dirais d'avoir des élus qui avaient pris cette initiative il y a très longtemps puisque ça date des années 1992. C'était, je parle sous couvert de Mr le Sénateur. Les élus de la montagne s'étaient aperçus que par rapport à la démographie il fallait faire de la mobilité. Le TAD, chez nous, a été mis en place en 1992, donc ça remonte à loin. Aujourd'hui le TAD, qui faisait un peu du particularisme, amener une personne faire les courses ou pour la santé, on s'aperçoit dans les enquêtes qu'on a pu mener, avec l'étude du PETR faite il y a quatre ans, par rapport aux familles, sur les ados, c'est l'accès aux centres de loisirs, culture, sport, etc. Une autre qui est ressortie c'est par rapport au travail. Notre communauté est rurale, 6 500 habitants, très petite, mais grande en superficie. Aujourd'hui sur des chiffres de 2017-2018 de l'INSEE, on a 470 personnes qui travaillent sur Albi. Mais on en a 275 qui

viennent travailler sur notre territoire. Nous avons trois zones artisanales, mais qui pour nous sont des zones conséquentes en matière d'emploi par rapport à notre population. Quand on discute avec les chefs d'entreprises, ils disent qu'il y a deux choses qui les perturbent, la mobilité pour les salariés et la garde des enfants. C'est lié aussi parce que lorsqu'une maman fait 10 ou 15 km avant d'aller au boulot pour laisser son petit enfant, refaire 15 km pour aller au travail, dans la journée elle fait plus de 100 km.

Entre la fatigue et les distances, ça ne marche pas. Donc, on est dans cette réflexion-là. Je ne vais pas dévoiler, ça sera mieux expliqué par les personnes qui nous ont initiés sur ce projet-là. Nous cherchons aujourd'hui comment on peut développer le TAD, aidé par la Région, je ne vais pas reprendre les termes du directeur, Mr Cornac. Sur ces aides-là, on voit bien qu'aujourd'hui on a des difficultés pour amener les personnes sur le transport régional, régional ou interdépartemental.

M. Hecquet

C'est le bus dont vous parlez là ?

M. Espitalier

Oui, le bus. On a la chance, on dit une départementale, mais qui j'espère sera classée, s'il y a des conseillers régionaux, au niveau du SRADDET en termes d'interrégional, puisque notre départementale, la 999, avec l'été avec plus de 1 800 camions par jour et quelques 4 000 voitures. On a la chance d'avoir ça. Sur ces questionnaires-là, sont ressorties justement des personnes qui travaillent à Albi qui demandent comment on peut les aider à venir au bus et revenir d'Albi chez elles. On a eu la réflexion de l'autopartage. Je vais tous les ans au Congrès des Maires à Paris, très séduit par l'autopartage de nos amis de Besançon. Il y a eu un article sur la Gazette il y a un mois, qui nous a dit que l'autopartage ne marchait pas longtemps. On est en réflexion aujourd'hui. Vous avez très bien expliqué la solution de l'hydrogène, les 30 ans qui viennent et tout ça. Je pense que sur des territoires ruraux comme le nôtre, la mobilité ne peut que se développer sur la voiture autonome. Je vais vous dire pourquoi. J'ai été avec le Président de Territoire d'Énergie qui est là, au congrès de la FNCCR à Rennes, où on a pu voir une expérimentation qui se déroule en Indre-et-Loire et qui m'a vraiment séduit. Pourquoi ? Parce que qu'est-ce qui coûte le plus cher dans le transport ? Ce n'est pas l'achat du véhicule, c'est le conducteur. Quand vous avez un conducteur qui porte une ou deux personnes, il coûte aussi cher que le conducteur de bus qui porte le car à 58 personnes qui est plein.

M. Hecquet

On va revenir sur la navette autonome.

M. Espitalier

Ces réflexions sont, pour les territoires ruraux, la mobilité et pour terminer sur le sujet, sur la mobilité, c'est quelque chose de très important. Je vais vous dire pourquoi. J'ai été frappé, le lendemain des élections présidentielles. Peut-être que comme vous êtes un acteur avisé de tout ce qui est transport, il y avait un article sur le Monde qui expliquait le vote. Le vote du quart d'heure de l'accès au TER, le vote de la demi-heure et de 40 minutes. Plus on s'éloigne et plus on allait vers des résultats qu'on a connus dans les 22 000 communes rurales. C'est un sondage qui a été fait par IFOP. Quand on regarde ça, on se dit que c'est vraiment un sujet qui est au centre.

M. Hecquet

Au centre de l'économie, au centre du développement. Une dernière question à tous les deux. Est-ce que vous avez le sentiment que les Français sont prêts à abandonner leur voiture ? À utiliser moins leur voiture ?

M. Espitalier

Non, ils ne sont pas prêts à abandonner leur voiture parce que quand on est dans le monde rural, c'est une indépendance. Et puis c'est un problème de génération, je vais vous dire pourquoi. Aujourd'hui, des gens de mon âge, à 60 ans, il faut que la voiture nous appartienne. Quand je parle avec mes enfants, ils me disent « la voiture on s'en fout ». Ils veulent l'acheter en leasing, ou même une voiture achetée à plusieurs. Ils ont une vision différente que ce que peut avoir. Mais, ceci dit, dans l'autonomie du déplacement, ils veulent garder quand même leur autonomie. Ce qui est quand même un problème.

M. Andrieu

Par rapport à ce que dit Jean-Luc, je pense que l'automobile reste, pour les plus anciens dont je fais partie, un bien auquel on est attaché. Les jeunes n'ont pas du tout le même usage. Par contre, il y a un problème essentiel et fondamental, c'est aujourd'hui le coût de la vie. Les personnes qui se déplacent savent combien leur coûte leur transport aujourd'hui. C'est une donnée fondamentale à prendre en compte pour l'avenir. Tout le monde économise son transport, tout le monde fait attention à ses déplacements. Les jeunes couples et ceux qui ont des revenus très bas prennent la mobilité comme un problème majeur. Je crois que c'est un sujet qui est cœur du sujet par rapport au coût de la vie aujourd'hui.

M. Hecquet

Donc, une préoccupation principale pour les élus locaux et ruraux que vous êtes. Sur ce constat, avançons sur le deuxième point de la table ronde, des orientations concrètes présentes dans la LOM. Comme vous le dites, priorité à la mobilité. C'est vrai que sans mobilité on ne consomme pas, on ne se divertit pas, on ne va pas travailler, on ne va pas s'éduquer. Bien sûr il y a peut-être des choses à faire pour rester chez soi et éviter la mobilité, malgré tout on a besoin de se rendre mobile et le challenge est bigrement intéressant. Sur des orientations concrètes présentes dans la LOM, je vous propose de parler peut-être en premier de l'électromobilité, comme on a parlé tout à l'heure. Finalement, la question, c'est peut-être Mr Astié qui peut nous en dire un mot. Avant de poser la question, passer une slide que vous pouvez peut-être nous expliquer. Le Tarn, pilier de l'électromobilité en Occitanie. J'ai une petite vidéo à lancer.

M. Astié

Je découvre en même temps que vous cette vidéo parce qu'elle a été faite au dernier moment. Vous le voyez, sur la carte, il y a pas mal de points indiquant où sont les bornes. Comment cela a commencé ? En 2015, nous nous sommes penchés sur cette question de voitures électriques, bornes, etc. Je vais rappeler quelque chose que tout le monde connaît, c'est l'histoire de la poule et de l'œuf. S'il n'y a pas de borne, il n'y a pas de voiture, s'il n'y a pas de voiture, il n'y a pas de borne, etc. Le Conseil du syndicat s'est interrogé sur ce que nous devons faire par rapport à cela. C'est sûr que la discussion a été un peu rude pour savoir où nous allions. 2015 ce n'est pas si loin que ça, mais au niveau de l'évolution des techniques au niveau des voitures électriques, ça s'est accéléré très rapidement. Ce n'était pas vraiment évident en 2015, mais après discussion on a dit, on va se lancer. Service public, il faut rendre ce service-là. Au passage, la Région n'existait pas à l'époque en tant que telle. On s'est regroupé avec d'autres syndicats, mais ce regroupement ne correspond pas à la Région Occitanie telle qu'elle est actuellement, pour commander les bornes, etc. On a élaboré un schéma qui a été travaillé suivant les recommandations de l'ADEME qui nous a demandé de travailler d'une certaine façon. C'est-à-dire des bornes chaque 20 ou 30 km, situées à certains endroits, etc. de façon à ce qu'il y ait un maillage vraiment très serré du département. Nous avons respecté cela. On a répondu à cet appel à projets et une centaine de bornes nous ont été accordées.

Au niveau du financement, en gros ça a été un tiers l'ADEME, un tiers le Département qui à l'époque a répondu présent et un tiers de financement propre du SDET. Une centaine de bornes ont été installées. L'idée qui a prévalu à cela c'est que nous avons décidé de ne pas demander aux communes de participer à l'investissement. Sinon, ça aurait été un véritable frein et je ne sais pas si nous aurions eu beaucoup de candidats pour avoir une borne. Donc, au niveau de l'investissement, on a fait en sorte que les communes n'aient rien à mettre au panier. Par contre au niveau du fonctionnement, on le partage. En gros, le SDET prend les deux tiers du fonctionnement et les communes amènent un tiers. On n'a pas changé encore cela.

M. Hecquet

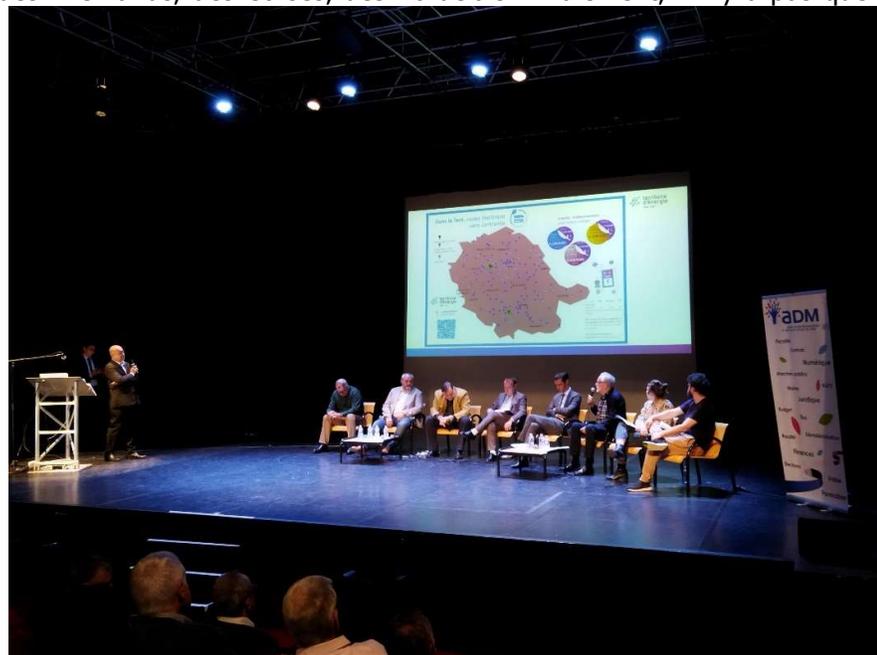
Vous parlez du fonctionnement ?

M. Astié

L'installation a été financée par un tiers l'État, un tiers le Département, un tiers le SDET. Après, il y a un entretien, le relevé quand les gens passent. Il y a quand même pas mal de frais derrière pour assurer un bon fonctionnement, réparation, etc. Donc là, c'est deux tiers, le SDET et un tiers les communes. Ensuite on a à nouveau répondu à un autre appel à projets, donc 44 bornes supplémentaires ont été installées. Pour ces 44, il y a 80 % de financement de l'État et les 20 % restants c'est le syndicat qui a amené cela. Il y a aussi trois projets avec bornes et stockage. Au niveau du SDET on a créé une ombrière avec dessous des bornes alimentées par un stockage. Ce stockage sert pour recharger les voitures, mais aussi pour le bâtiment. On va avoir trois structures de type-là. Il y a des super-chargeurs aussi qui ont été accordés. Nous avons demandé, à nouveau, pour un autre appel à projets, 35 bornes supplémentaires, si on peut les avoir de façon à satisfaire la demande. Au début, nos collègues, prudemment, nous ont dit qu'ils préféreraient attendre. Maintenant, il semblerait qu'ils soient vraiment demandeurs par rapport à cela. L'objectif était de faire en sorte que les gens d'ici, du Tarn, se rechargent chez eux. Mais, le fait d'avoir un maillage tel qu'il a été conçu est rassurant. C'est-à-dire que s'ils dépassent le kilométrage qu'ils avaient prévu, ils savent qu'ils pourront au moins rentrer chez eux.

Ensuite, on a demandé d'où venaient les gens qui passent sur le Tarn. Ça a été assez surprenant. On a vu des Allemands, des Corses, des Bordelais. Finalement, il n'y a pas que des gens du Tarn qui utilisent les bornes. Donc, ça nous paraît important parce qu'on a parlé de l'attractivité du département, tourisme, etc. Des gens qui viennent dans le Tarn, s'ils ont besoin de recharger la batterie, ils savent qu'ils pourront le faire.

Ensuite, il y a un autre aspect qui nous a interpellés. Tout le monde n'a pas la possibilité,



dans certains villages, d'avoir un garage ou de pouvoir avoir une installation pour recharger les véhicules. Là, avec un tarif vraiment très attractif, ils peuvent le faire à certains moments. Là aussi, c'est pour aider ces gens-là.

M. Hecquet

Vous allez garder le micro, mais je voudrais poser la question à un élu rural. Est-ce que vous avez le sentiment que l'électromobilité correspond à l'attente des populations que vous représentez ?

Un intervenant

Je suis allé au Salon de la voiture dimanche et c'est vrai qu'aujourd'hui on a des voitures beaucoup plus conséquentes. Lorsqu'on habite à la campagne, on va citer une marque qui est la plus répandue, la Zoé de Renault. Quand vous prenez la Zoé, c'est compliqué de prendre ses enfants avec leurs sacs pour aller au sport, même pour aller faire les courses. Chez nous, quand on fait les courses, on fait les courses pour la semaine.

Avec la Zoé c'est un peu compliqué. Donc, aujourd'hui les voitures qui sortent sont vraiment des voitures familiales et c'est vrai que ça va changer. Ceci dit, si on veut vraiment avoir de la mobilité électrique, ce n'est pas en ville, parce qu'en ville les kilométrages sont très réduits. Même si on est dans une métropole, on ne fait pas plus de 30 ou 36 km, je crois, en moyenne dans la journée. Lorsqu'on est chez nous, c'est le double, voire plus. Donc, aujourd'hui le véhicule électrique, sur son autonomie, n'est pas des plus appropriés. On vous donne un véhicule à 300 ou 400 km, j'ai mon voisin qui fait de la formation et a une voiture électrique, plus d'une fois il me dit « je ne sais pas trop comment je suis rentré. » Surtout l'hiver avec la clim et tout ça. Je partage tout à fait ce qu'a dit Alain Astié. C'est un peu comme les bus. Le Président Carcenac s'était lancé dans l'aventure de créer les transports – au début la compétence était départementale – j'avais discuté avec lui et je lui disais « les bus passent et il n'y a pas grand monde dedans » et lui disait « si tu ne mets pas de bus, les gens ne vont pas aller dedans, et si on ne met pas de bus, ils n'iront jamais dedans ». Je pense qu'il avait raison puisqu'aujourd'hui heureusement que la toile d'araignée sur le département a été créée. La voiture électrique, je pense que c'est pareil. Pour moi, c'est personnel, je crois que de dire qu'en 2035 on fera du tout électrique, franchement je me pose la question. Je vais vous dire pourquoi je me pose la question. Lorsqu'on prend, et vous le savez mieux que moi en tant que spécialiste, les petites comme la petite Zoé, au niveau du gain qu'on peut faire en CO2, tout ce qu'on peut imaginer sur l'économie environnementale, c'est bon. Quand on monte dans les voitures un peu plus puissantes, ça l'est un peu moins. Ça l'est même plus qu'un peu moins puisque j'ai regardé parce que je dois changer un véhicule, mais quand on voit les prix, il faut dire les choses comme elles sont, ça refroidit. Et on s'aperçoit que lorsqu'on monte en gamme, si on veut une voiture équivalente à celle que j'ai en essence, on me dit qu'il faut à peu près 100 000 kilomètres pour avoir du gain.

M. Hecquet

Aujourd'hui, compensation CO2 par rapport à un véhicule thermique. Tout ça va changer avec la démultiplication du nombre de véhicules et les coûts de production qui vont baisser.

Un intervenant

Ça va changer, mais aujourd'hui c'est vrai que la voiture électrique pour le monde rural n'est pas très évidente.

M. Hecquet

Elle n'est pas très évidente. Par contre, chaque habitant a quand plus facilement accès à une prise pour se brancher. Peut-être une précision pour l'installation. Vous avez là trois tarifications. J'en parlais avec Claude Renard qui est en charge du réseau de bornes au niveau

national pour la DGEC, qui me disait que finalement il y a une tarification, ils ne sont pas chers dans le Tarn. Vous avez trois tarifications, vous pouvez nous expliquer ce que c'est ? Vous avez une charge rapide, une charge accélérée et une charge haute puissance. C'est quoi la différence entre les trois bornes ?

M. Astié

J'aurais préféré donner la parole à la directrice qui connaît bien la partie technique. Concernant le tarif, on a consulté les usagers. Au départ c'était au temps passé pour la charge. On est passé à la charge véritable.

M. Hecquet

Qu'est-ce que vous mettez en place au niveau du département ? Dans une ruralité, si vous avez un Maire ici qui pense mettre une borne, quel type de borne va-t-il installer ? Charge rapide ?

M. Astié

On regardera ce qui peut être intéressant. Les charges accélérées, oui d'accord, mais on va plutôt maintenant vers des bornes de charge rapide.

M. Hecquet

Les bornes de charge rapide sont surtout sur les voies autoroutières.

M. Astié

On s'aperçoit que pour le temps de charge, c'est quand même ce qui va le mieux. Je rebondis un peu sur ce qui a été évoqué au départ. Effectivement, c'était plutôt aussi pour la deuxième voiture. À l'époque ça avait été indiqué, c'est-à-dire que le kilométrage domicile-travail, c'est entre 25 et 30 kilomètres en moyenne.

M. Hecquet

80 % des déplacements en France font moins de 50 km.

M. Astié

Par rapport au domicile-travail, il y a avait une statistique, ils parlaient de 30, 60 c'est bon. Pour des gens dans un milieu rural qui peuvent se charger chez eux...

M. Hecquet

On n'a pas besoin d'une charge rapide.

M. Astié

Une charge accélérée est suffisante. Dans certains cas, ils peuvent charger la voiture sur le lieu de travail. Pour ce type de déplacements, la voiture électrique c'est quand même aussi une solution. Au départ Mr Hecquet, vous avez parlé de l'autonomie, du fait que chacun souhaite pouvoir se déplacer. Il y a tout un tas de systèmes aussi pour que les gens puissent se déplacer, mais il est vrai qu'en milieu rural, mettre en œuvre certaines solutions s'avère difficile et très onéreux. Il y a le problème du coût de la mise en place de ces solutions et du rendu. Il y a à trouver un équilibre entre ce qu'on souhaite faire, ce qu'on peut faire et l'utilisation. Voilà pourquoi on a fait cela. On continue d'installer des bornes. Le problème, c'est toujours pareil, c'est le financement. C'est pour ça qu'on a eu dans un deuxième temps l'aide de France Relance. On va à nouveau déposer un dossier pour avoir 35 bornes de plus parce que certains collègues demandent qu'on installe des bornes. Pour répondre à mon collègue de la salle, nous savions dès le départ qu'il y aurait des installations qui seraient peu fréquentées.

Mais quand même, il y a des villages que je ne citerai pas, qui sont très isolés et où on s'est aperçu que quand même, il y a eu de la demande finalement, contrairement à ce que nous pensions au départ. Je crois qu'il faut se méfier un peu de ces idées-là. Au fil du temps on s'aperçoit que les bornes sont de plus en plus fréquentées.

M. Hecquet

En complémentarité, je dirais que vous étiez précurseur, je suis un peu surpris, mais vous étiez précurseur sur les installations. Je vois qu'il y a quand même un maillage assez important. La réponse c'est de se dire que progressivement il va falloir que les ménages se dotent d'un véhicule électrique. Mais quand vous parliez des Allemands ou autres, ce sont des personnes qui sont déjà équipées et qui en profitent pour faire une recharge, peut-être même sur du PHEV aujourd'hui c'est-à-dire un hybride rechargeable qu'ils utilisent pour des petits kilométrages en électricité.

M. Astié

On installe des super-chargeurs de façon à ce que ceux qui sont de passage puissent se recharger très rapidement. Il leur faut aussi une voiture adaptée à cela. Mais, il y a du passage.

M. Hecquet

C'est un véritable enjeu. Je voudrais passer au point suivant, de l'électromobilité à la navette autonome. Ça a été évoqué tout à l'heure. Je voudrais vous parler d'un écosystème qui a été créé, je ne sais pas si c'est celui-ci que vous avez vu, entre plusieurs acteurs que vous savez ici. C'est un petit visionnage de quatre, cinq minutes qui a été fait au travers d'un webinaire que j'ai organisé sur le véhicule autonome. C'est Yann Arnaud, un des directeurs de la Macif qui nous répond au développement de son projet. Je vous propose de l'écouter :

M. Arnaud

« Il y a plein de problématiques de la société sur lesquelles la Macif dans sa raison d'être a le devoir d'apporter sa pierre à l'édifice. Quand on parle de mobilité, je pense qu'il faut qu'on en soit tous convaincus, c'est l'emploi. Un jeune sur deux a été amené à refuser un emploi parce qu'il avait un problème de mobilité. Deuxièmement, c'est l'accès à la mobilité pour les populations qui en sont privées et pour celles qui vont en sortir, les séniors, les handicapés, etc. C'est aussi l'accompagnement des personnes les plus fragiles, tous ceux qui sont un peu exclus de la mobilité et globalement, ce sont des questions qui nous intéressent. Enfin, on l'a vu apparaître avec les gilets jaunes, j'habite dans la campagne de Niort, le désenclavement du territoire, je le sais un peu qu'un certain nombre de gens qui en parlent avec beaucoup d'assurance habitant en plein Paris.

On s'est dit, par rapport à ces questions-là et pas pour dire que ça sera la solution totale, mais là où il n'y a pas de solution, c'est-à-dire dans certaines zones périurbaines ou rurales, le véhicule autonome – sous une forme un peu plus simple parce qu'on aura gommé un certain nombre de difficultés par rapport au véhicule de niveau 5 pouvant rouler partout, c'est dans un territoire limité donc extrêmement bien cartographié – permet de redonner de la mobilité à ceux qui en sont privés, de partager un bien donc de moins peser sur l'environnement, par rapport à cet aspect de traction des collectivités, de remettre de la vie et de l'activité dans des centres-villes ou de trouver des solutions pour les gens, alors ça sera une réelle avancée. C'est pour ça que nous sommes très, très intéressés par le sujet. On ne voit pas aujourd'hui ce qui pourrait empêcher le véhicule autonome de répondre à cette promesse.

Je ne vous cache pas qu'au début, quand on a présenté ça, tout le monde nous a considérés soit comme des extraterrestres, soit comme des naïfs profonds. On nous a sorti tout un tas de contre-arguments : c'était le mainstream, la 5G, les vaches, les petites communes n'auront

jamais les sous pour, etc. Depuis qu'on travaille sur le sujet avec une communauté qu'on a montée dans le cadre du Movin'On LAB qui est une structure animée et pilotée par Michelin, depuis qu'on travaille avec un certain nombre d'acteurs majeurs sur le sujet, tous ces a priori qu'on a sur le sujet, on s'aperçoit qu'il y a des réponses, pas toujours immédiates, mais qui peuvent se monter.

Globalement, le modèle qu'on veut étudier est très simple, c'est celui d'une navette autonome partagée, plutôt électrique et plutôt dans un territoire dont on se dit qu'il s'y prête assez peu, c'est-à-dire du périurbain ou du rural. Pourquoi ? Parce qu'on se dit si ça réussit là, ça réussira à peu près n'importe où. Cela présente des difficultés, mais aussi des avantages. Sur quelques kilomètres de péri urbain ou de campagne, on a beaucoup moins de difficultés qu'en plein centre de Paris ou de Lyon. Deuxième chose, se posent des questions qui sont des problèmes majeurs de dire, comment peut se faire la supervision ? Ce n'est évidemment pas une commune de 5 000 ou 10 000 habitants qui pourra l'assumer. D'une certaine manière, est-ce que si c'est partagé parce qu'on arrive à le reproduire, est-ce qu'on arrive à travailler sur une solution clé en main ? Est-ce que le modèle économique ne trouve pas sur une seule expérimentation et dans un seul territoire, mais sur la capacité de reproduction de ce modèle, dans X communes ? Là, c'est extrêmement intéressant. On a creusé cette idée avec un certain nombre de partenaires depuis un an déjà. On estime que ce n'est pas du tout un sujet concurrentiel, qu'on a besoin d'en discuter. On ne peut pas plaider ça en disant qu'on a besoin de transparence et de communication et dire par contre, côté assureur, il n'y a que nous. On est prêt à élargir le tour de table. On en discute aussi avec l'Association des Maires de France et des parlementaires. Christophe Adam accompagne les travaux et est au Conseil d'orientation. Pourquoi ? Parce qu'on sent bien qu'autour de ça, on peut développer un modèle extrêmement intéressant. Ça consiste à dire que peut-être demain, sur le véhicule autonome si la France, ou l'Europe peuvent émerger et exporter des choses, c'est peut-être moins sur le fait de dire qu'un constructeur va avoir le modèle français qui s'exportera. Nous on se dit que travailler en écosystème ça veut dire que c'est peut-être la solution clé en main pour une collectivité consistant à dire « comment ça s'implante ? combien il faut de personnes ? Comment ça se gère dans le temps ? Comment est-ce qu'on apporte les solutions ? » qui peut être un modèle extrêmement exportable et utilisable par d'autres. »

M. Hecquet

Le témoignage était un peu long, mais il a le mérite d'expliquer intégralement la vision de cette communauté d'intérêts. Vous avez parlé tout à l'heure d'un projet. La question c'est de se dire « est-ce qu'on peut croire à une navette autonome pour désenclaver la ruralité ? »

Un intervenant

Le projet présenté à Rennes, c'était Jean-Luc Dupont qui est Vice-Président de la FNCCR et Maire de Chinon. C'était sur la communauté à côté de Chinon, communauté rurale. Là où j'ai été surpris, c'est que je pensais que les ados qui seraient friands de cette voiture autonome pour se déplacer, aller au village voisin voir les copains et les copines, faire ce qu'ils avaient à faire et dans le petit film qui nous a été présenté, ce sont les personnes âgées qui vont dans la voiture autonome. Je me retourne vers le législateur parce que Mr Dupont nous a dit que c'était dans les mains du législateur. Il faut qu'il prenne ses décisions, pour savoir notamment au niveau des sinistres, qui est responsable.

M. Hecquet

Ça, c'est avancé dans la LOM. Là, c'est un assureur qui parle, donc le sujet, il le maîtrise.

Un intervenant

C'est avancé dans la LOM, mais le sujet n'est pas tranché. Et c'est un cas de conscience, c'est un peu comme l'euthanasie. Ce qui nous a été présenté c'était l'histoire du passage piéton où il y a une maman qui traverse avec une poussette et une personne âgée, il faut programmer la voiture pour qui elle va écraser. Le programmeur dit qu'il n'en prend pas la charge, donc ce sera bien au législateur de décider.

M. Hecquet

On ne va pas refaire le débat sur le véhicule autonome, mais ce sont des questions auxquelles cette communauté d'intérêts a répondu.

Un intervenant

Ceci dit, pour moi, peut-être que je me trompe, en milieu rural c'est la seule solution, à 10 ans, 15 ans ou 20 ans. Je parle sous couvert du directeur des transports de la Région. Quand on prend quelqu'un en TAD, c'est 15 euros. Aujourd'hui, ils paient 2 euros. Donc, même si la Région prend 70 %, ce qui est énorme je le reconnais, mais les 30 % qui restent, sur des territoires comme le nôtre où vous avez un des plus bas revenus fiscaux de référence d'Occitanie et quand vous voyez où on peut aller chercher l'argent, c'est un peu compliqué. Peut-être qu'on en parlera après, au niveau du financement. Ceci dit, on a quand même ici à Albi une École des Mines qui travaille là-dessus, on a une dame qui a un doctorat par rapport à la voiture autonome, ils disaient que cette voiture on pouvait la faire déplacer à vide dans la nuit, on peut la faire déplacer les jours fériés. Je pense que c'est une des solutions pour la mobilité en milieu rural.

M. Hecquet

Il y avait une enquête complémentaire qui montrait l'acceptabilité sociale du processus. Les gens n'ont pas peur de cette technologie, il faut le savoir. Vous l'avez indiqué, mais c'est important. On va avancer le plus rapidement possible parce que le temps avance dans notre table ronde. Par rapport à cette expérience, on peut parler maintenant du covoiturage ou du transport à la demande qui est un autre point. Est-ce que ça vous semble important aujourd'hui ? Dans la LOM on prévoit le covoiturage ou le transport à la demande. Est-ce que c'est un point important qu'il faut porter aujourd'hui ? J'ai le sentiment que ce sont des projets dont on entend moins parler. On entend beaucoup parler de vélo et moins de covoiturage aujourd'hui. Est-ce qu'il faut le favoriser ou est-ce que tout naturellement ça s'est organisé, sans qu'on ait besoin de penser un service de covoiturage ou transport à la demande ?

M. Cornac

Merci. Je pense que c'est vraiment le lien avec le véhicule autonome parce qu'il ne va pas être là demain, mais il viendra. On le sait tous très bien, il y a plein de véhicules qui circulent sur nos routes, tous les jours, à toute heure, donc le covoiturage devrait permettre de répondre à une partie des besoins. Mais ce qui se passe c'est que le covoiturage a été inventé par des entreprises privées qui, derrière, cherchaient à gagner de l'argent. Or, aujourd'hui, et la LOM nous le permet, la réflexion c'est de voir en quoi le covoiturage peut être considéré comme un service public, peut être considéré comme une alternative au service public que nous mettons en place aujourd'hui. Nous sommes une des rares régions à travailler vraiment là-dessus en se disant « comment on définit ce qui va être du covoiturage service public du reste du covoiturage ? »

En clair, nous avons quatre expérimentations dans la région Occitanie dont une sur laquelle on a défini d'emblée et mis sur la plateforme plein de critères qui permettent de dire pour tel déplacement à telle heure, sur telle origine/destination, en effet ça vient compléter le service de transport public, ça ne vient pas le concurrencer, donc oui, on peut le considérer comme tel et le financer. Ça part d'un principe tout simple, est-ce que ce covoiturage va nous éviter de mettre en place un service de transport à la demande, une ligne régulière ou quelque chose comme ça ? Donc, quelque part c'est optimiser les moyens qui sont mis en œuvre en accordant justement un financement à ce covoiturage. Mais attention, par la même plateforme, une heure plus tard alors qu'il y a une offre de transport, on considérera que ce n'est pas du service public. Donc, tout cela nous le poussons jusqu'au bout en disant que si ça répond aux critères, la personne pourra monter à bord avec son titre unique – que nous souhaitons mettre en place à terme – et le covoitureur se verra subventionné quelque part, par de l'argent public. Donc, c'est vraiment optimiser les choses. Mais, tout ça nécessite de passer par des plateformes que l'on aurait homologuées. L'idée au niveau de la Région Occitanie ce n'est pas de choisir un système de covoiturage unique pour toute la région, ce n'est pas possible, mais tout simplement homologuer des systèmes. Là-dessus, avec tel et tel critère, on financera. Pour le reste du temps, ça peut fonctionner de façon très classique, comme depuis de très nombreuses années.

C'est un complément au transport à la demande, qui lui aussi peut avoir sa pertinence dans bien des territoires, mais en l'ouvrant aujourd'hui sur ce que vous disiez tout à l'heure, le transport à la demande. On ne s'est pas trop si ça a été inventé dans l'Aveyron ou dans le Tarn, mais comme on est dans le Tarn, on va dire que ça a été inventé ici. Le transport à la demande, bien souvent, répondait à un besoin des personnes âgées pour aller au marché. Ça peut répondre à plein d'autres choses donc, c'est là-dessus qu'il faut le développer. Il y a une complémentarité. Aujourd'hui, parler de covoiturage comme un service public, ça sort un petit peu du cadre habituel.

M. Hecquet

Une vision intéressante. Le transport à la demande, ça existe, mais on disait tout à l'heure qu'il n'y avait pas forcément de demandes, parce qu'il y a aussi un changement d'habitude. C'est-à-dire qu'aujourd'hui on a tous un véhicule. On a tous une façon de se covoiturer. Le premier covoiturage c'est le covoiturage des familles, vous l'avez dit. Je pars au travail, j'emmène les enfants à l'école, je vais travailler, je reviens et je les reprends. Ça, ça existe, mais effectivement des changements à amorcer.

Comme le temps passe sur ces sujets qui sont passionnants, je vous propose que nous passions au point 3, les relations avec les AOM et le financement des actions. C'est complémentaire parce qu'on va parler aussi dans le financement de désenclavement des régions, c'était un des points de la LOM. Le représentant du Préfet va pouvoir nous répondre là-dessus. Je vous propose que nous regardions ensemble l'aspect des AOM. En tant qu'élus ruraux, je m'adresse à Mr Espitalier, est-ce que vous disposez de tous les appuis au niveau des AOM pour développer ou faire appel à vos projets ? Est-ce que vous pensez que les élus ruraux bénéficient de l'écoute et des appuis, avant de parler de financement ?

M. Espitalier

Je dirais qu'il est clair que sur des communautés rurales, s'il n'y a pas le chapeau de la Région qui est l'organisatrice au niveau du territoire, on n'a pas la capacité, ni en ingénierie ni financière, d'organiser ce qu'on veut organiser. Même si on peut avoir les idées, c'est trop compliqué. Je crois qu'aujourd'hui, le citoyen ne va pas se déplacer sur son périmètre de sa communauté. Il se déplace parce qu'il a envie d'aller au village voisin parce qu'il y a un marché plus important que chez lui, parce qu'il y a une association culturelle plus dynamique que chez

lui, etc. Peu importe l'esprit de clocher qu'on a pu connaître il y a une vingtaine d'années, il n'est vraiment plus d'actualité. Si je prends ma commune, je suis élu depuis 1995, Maire depuis 2001 et lorsque je regarde la démographie – c'est une toute petite commune – des personnes qui habitent sur ma commune, des vrais autochtones il n'y en plus beaucoup. Il y a énormément de nouveaux arrivants. À chaque mandat je m'aperçois qu'il y en a de plus en plus. Et sur ce mandat, c'est pire, dans les deux ans, il n'y a pratiquement plus de maisons à vendre. Donc, il y a beaucoup de personnes qui nous amènent un changement culturel. Ce sont des personnes qui étaient pour la plupart urbaines, ou certains retraités qui vivaient à Montpellier ou à Aix-en-Provence, qui viennent avec l'esprit toujours urbain. Donc, c'est-à-dire qu'ils veulent se déplacer, ils veulent avoir accès à toutes les commodités qu'il y a. Pour eux, de faire un schéma au niveau de l'interco, je pense qu'aujourd'hui c'est dépassé. Il faut avoir un schéma qui dépasse les choses. Après, sur les grandes mobilités, sur ma communauté, on a la chance d'avoir un axe qui est la 99. Il y a, de la part des citoyens, de grosses interrogations. Vous venez du Mans, peut-être que pour venir de Paris à Toulouse, vous avez payé 40 euros et pour venir de Toulouse à Albi, vous avez payé 17 euros. Ce sont des questions qui interpellent. On se dit, comment ça se fait que quand on fait 700 km, ça ne coûte pas trop cher, on en fait 70, ça coûte très cher ? Pour la mobilité du citoyen lambda, il ne va pas tous les jours à Paris, il ne va pas aller tous les jours au Mans. Par contre, la mobilité qui est au plus près, pour celle-là il y a un problème de tarif. Je parle du TER, l'accès au TER en ce qui nous concerne pour aller bien plus loin que la région ou sortir de notre territoire.

M. Hecquet

Je vais poser la question aux deux intervenants qui sont en bout de table. Je m'aperçois que sur le véhicule autonome vous aviez peut-être une réponse à apporter sur le financement de cette navette, de ce projet autonome.

Mme Laborderie

Le Projet Mobili'terre n'est pas tellement porté sur le véhicule autonome, mais plutôt sur le transport solidaire. C'est une des solutions qui a été déployée. C'était un TAD, une navette solidaire. Une solution qui a été choisie dans le cadre du programme Mobili'terre par le comité de pilotage. Peut-être que Steven pourra en dire davantage, notamment sur le montage financier, sous le contrôle de Mr Carayon qui est dans la salle.

M. Hecquet

Sur la partie financement, pour conclure cette table ronde. Sur un projet comme celui-ci, comment voyez-vous le financement ? Ça peut répondre aussi à la question : « Est-ce que les services doivent toujours être gratuits, ou est-ce que l'utilisateur est prêt à accepter un coût ? »

M. Brochen

Sur cette partie je laisserais répondre Adèle plutôt sur la partie nationale de Mobili'terre et comment le projet a été construit, amené et financé. Au niveau plus précisément de la Communauté de communes des Monts d'Alban et du Villefranchois, c'est vraiment ce que je connais. Je vais parler de très concret. On parlait de covoiturage tout à l'heure et vous le disiez très bien, le covoiturage se pratique déjà depuis des décennies, ça ne s'appelait juste pas comme ça. Ce terme a été amené par des entreprises privées qui ont vu un marché à développer.

Finalement, le transport solidaire, amener ses enfants à l'école ou aller chercher telle personne à la gare, etc. c'était du covoiturage sans en avoir le nom. Nous avons fait une intervention à la demande de la Maire de Massals, sur le territoire de la CCMAV, pour voir quelles pouvaient être les solutions de covoiturage à développer sur le territoire. Ce qui est venu immédiatement, de la plupart des personnes qui se sont interrogées sur cette problématique, c'est quelle plateforme de covoiturage va-t-on choisir pour mettre en place le covoiturage ? Et comment va-t-on faire en sorte que les gens se saisissent de cet outil numérique pour développer le covoiturage ?

En faisant confiance aux habitants lors d'une réunion publique, il s'est avéré qu'une des personnes dans l'assistance a proposé un groupe sur un des réseaux sociaux, WhatsApp. Il a proposé que toutes les personnes intéressées pour faire du covoiturage se mettent sur tel groupe. Cela a été organisé dans la soirée et un covoiturage informel, mais qui petit à petit se formalise, se met en place sur un territoire par le biais des citoyens qui s'organisent eux-mêmes. Là on est dans le cadre d'un transport solidaire qui prend part sur des plateformes numériques, mais qui est toujours dans l'intérêt général et sans versement d'argent à une entreprise privée. Je pense que cela peut être un exemple à développer.

J'en choisis un autre, qui rejoint la question du financement. On a dans le Tarn une association qui s'appelle Diligence qui est une association de chauffeurs solidaires. Il y a un réseau de bénévoles qui a fait le choix de développer du taxi solidaire. Des personnes appellent une plateforme qui réoriente vers des chauffeurs solidaires. Le coût pour l'utilisateur, c'est 12 euros d'abonnement annuel à l'association, ce qui permet de payer les coûts fixes de téléphone, ordinateurs, le défraiement des bénévoles, etc. À l'époque c'était 42 centimes du kilomètre, ça a pu augmenter un peu aujourd'hui avec le prix de l'essence. Mais un coût moindre pour l'utilisateur que ce qu'il peut avoir dans une solution privée, là par le biais de quelque chose d'associatif et à visée d'intérêt général. Le coût pour la Communauté de communes est très réduit. Il peut être dans l'appui à cette association à se former, identification des réseaux, appui et formation des bénévoles sur la gestion des outils et pourquoi pas aide à ensuite aller chercher une reconnaissance d'utilité publique et des financements pour aider à développer cette solution. Voilà ce que je pouvais amener sur ces aspects de covoiturage et de transport solidaire.

M. Hecquet

Merci pour cette explication.

Mme Laborderie

Très rapidement, pour compléter sur cette question, est-ce que les citoyens sont prêts à payer ou pas ? Sur un territoire, les élus ont choisi de mener une enquête, parce que deux réseaux de covoiturage étaient présents sur le territoire, un payant et pas l'autre. Ils souhaitent savoir lequel était le plus performant. De manière étonnante, les citoyens préféraient, pour les trajets de courte distance, utiliser la plateforme de covoiturage payante. Ils considéraient qu'ils étaient assurés à partir du moment où ils payaient d'avoir le service.

M. Hecquet

Une expérience très intéressante. Je suis désolé parce que le temps a passé très, très vite. C'est toujours comme ça, c'est un sujet tellement intéressant. Il y a une personne qui n'a rien dit, qui a écouté bien sagement, c'est le représentant du Préfet. Il va prendre le micro parce que je pense que vous avez certainement, par rapport à toute la réflexion, toutes les interrogations, les expériences et tout ce qui se met en place, une forme de réflexion à apporter. On n'a pas eu la chance de voir le témoignage du député, mais nous pourrions le mettre sur la plateforme. La LOM a été pensée pour une décentralisation, une application sur le terrain. Finalement, on se rend compte que la problématique, ce sont les financements. Est-ce que vous avez le sentiment aujourd'hui que l'État répond à cette problématique ? Comment est-ce organisé ? Est-ce que France Mobilités a les moyens d'accompagner le financement ? Est-ce que vous pouvez nous apporter une vision par rapport à ça, la plus large possible ?

M. Chollet

Merci, Messieurs les Présidents de l'organisation de cette journée. Le sujet mobilité, on le voit, a évolué. Je pense qu'il y a quelques années, on aurait fait une journée comme aujourd'hui, on aurait parlé de routes, contournements de villages, mises en place de deux fois deux voies, pour ne pas parler d'autoroute, même si on en fait une dans le département. Et puis, dans les cinq dernières minutes, parce qu'on n'aurait pas eu beaucoup de temps, on aurait parlé vélo et mobilité douce. On voit bien qu'on est au carrefour d'une vraie évolution sociétale. Je rejoins ce qui a été dit, à la fois poussée par les contraintes environnementales et de santé. On n'a pas parlé d'aménagement du territoire et d'urbanisme, c'est aussi un vrai sujet dans l'appréhension des mobilités, y compris en milieu urbain.

M. Hecquet

Le désenclavement de la ruralité.

M. Chollet

Des vraies réflexions que vous devez avoir, parce que vous êtes un certain nombre en train de refaire vos SCoT et vos PLUI. Comment implante-t-on dans les prochaines années, les logements et le travail ? Comment est-ce qu'on réfléchit dès en amont, dès la construction de la ville, du territoire, l'aménagement du territoire ? Là aussi il faut l'appréhender. On a un changement sociétal accéléré par le COVID. On a parlé un peu de télétravail et d'évolution des comportements comme l'a rappelé Mr le Président. La relation à la bagnole évolue un peu. Et puis, pour rebondir aussi, le vélo et la moto rentrent en ligne de compte. On a des évolutions climatiques parce qu'on ne fait pas trop de vélo dans les montagnes de Lacaune, j'imagine, l'hiver. Et découvrant depuis un an le climat tarnais, j'imagine que quand il fait 40° on ne fait pas trop de vélo non plus, ou en tout cas un peu moins.

Derrière tout cela, la mobilité est aussi un facteur d'attractivité pour le territoire, il faut aussi avoir un peu de recul, à la fois pour les cyclotouristes comme vous l'avez évoqué. C'est de l'attractivité globalement pour le territoire, mais aussi de l'attractivité économique. La loi d'orientation sur les mobilités, le mot important c'est « orientation ». Il ne s'en fait pas beaucoup des lois d'orientation en France, et à un moment le Parlement se pose et refixe le cap sur la mobilité et redonne le niveau de responsabilité de chacun.

M. Hecquet

Un petit complément, si je peux me permettre. La LOM a succédé à la LOTI qui datait de 1984. Une petite parenthèse, on avait une loi qui datait quand même sur les mobilités.

M. Chollet

Une loi n'arrive pas après quelques semaines de débat parlementaire, il y a une réflexion en amont, il est important que le Parlement, le législateur nous fixe le cap. L'État et les

collectivités, puisqu'on est sur une politique publique pleinement partagée, la LOM a eu la nécessaire clarification des compétences de chacun, entre l'État et chaque niveau de collectivité locale, puisque je ne crois pas qu'il y ait une seule collectivité qui n'ait pas de compétence en matière de mobilité, le structurel, le ferroviaire, la colonne vertébrale de la mobilité verte, avec les Régions depuis maintenant quelques années, l'État, les autoroutes, l'A69 ici. Vous auriez pu venir à Albi avec un train de nuit également.

M. Hecquet

Je ne suis pas encore assez fan du train pour ça, mais oui, vous avez raison.

M. Chollet

L'État est aussi dans son rôle de prospective : France 2030, décarbonation de l'économie et des transports, comment on implante et développe de l'hydrogène ? Si on fait de la voiture électrique, il faut des bornes, mais il faut d'abord de l'électricité. C'est un enjeu. Ça serait l'enjeu d'un autre forum peut-être.

M. Hecquet

Je pense que chaque sujet nécessiterait un vrai forum. On a eu l'ambition de vouloir traiter de tout et on s'aperçoit qu'on manque de temps.

M. Chollet

Exactement. Il faudra aussi une réflexion sur comment on implante, à moyen terme l'État dit clairement qu'on va se réinvestir dans le nucléaire, mais il faudra du court terme. Une centrale nucléaire c'est 15 ans, à court terme, comment fait-on de l'énergie renouvelable ? Que ce soit de l'électricité ou du gaz. Je ne pouvais pas ne pas faire la remarque dans ce territoire, n'est-ce pas Mr le Président ? L'enjeu pour l'État, c'est l'enjeu de diagnostic. Ne faisons pas ce qui n'est pas utile, vous l'avez tous dit. Il y a des outils et des réflexions que vous avez faits, soit dans la préparation de vos PLUI, les PCAET ou les PADD, désolé de parler en bureaucrate, mais nous sommes en France. Aussi sur le PVD, le Président Andrieu en a parlé, mais le Président Espitalier aurait pu le faire parce qu'on a fait l'exercice sur Alban. Quels sont les besoins des habitants, des employés, des employeurs ? Ne faisons pas ce qui n'est pas utile. On a n'y le temps, ni l'argent, ni vous ni l'État. Donc, il faut vraiment une réflexion de fond. C'est un travail qui est par essence, à mon sens, partenarial. Sur les financements, j'y viens. Ça n'a pas été dit, mais France Mobilités c'est l'État, le CEREMA c'est l'État, l'ADEME c'est l'État.

M. Hecquet

Justement, c'était la transparence de dire, comment l'État, via France Mobilités, peut-il assurer ces financements ?

M. Chollet

Via France Mobilités, mais aussi via les services locaux. Le collègue l'a dit, il y a des dispositifs propres au ministère des Transports sur des appels à projets sur les mobilités actives qui sont très spécifiques, y compris un peu en ingénierie, mais surtout en financement. Il y a le Plan Vélo que la Première ministre avait lancé comme ministre des Transports et vient comme Première ministre de renforcer puisque 250 000 millions d'euros en France l'année prochaine ; y compris sur l'accès du citoyen au vélo. L'État va donner des crédits aux citoyens pour se faire rembourser une partie du vélo. Il y a un enjeu qui a été évoqué, c'est l'apprentissage du vélo. On l'oublie très souvent parce que ça paraît inné, mais entre 2 et 10 % de la population, selon les territoires, ne savent pas faire du vélo et n'ont pas les codes avec les enjeux de sécurité routière derrière. Donc, il faut commencer par-là, dès le plus jeune âge avec l'Éducation nationale.

M. Hecquet

On a l'ASSR, le BSR.

M. Chollet

Exactement, mais il ne faut pas oublier que le vélo, ça s'apprend et ça s'apprend bien. De la même manière, je fais la parenthèse, pour conduire une voiture il faut un permis de conduire qui en France, n'est pas toujours donné, mais il y a une possibilité de prêt à un euro avec 15 ou 20 auto-écoles dans le département, qui sont agréées par l'État pour mettre ne place ce dispositif. Plus localement, on a deux autres outils. On a le Plan montagnes pour les communes qui sont en zone montagne, qui permet d'avoir quelques crédits d'ingénierie et d'investissement pour ces collectivités. Et il y a surtout les classiques DSIL DETR. On finance chaque année sur ces crédits, une bonne dizaine de projets de mobilité douce : la piste cyclable, la piste piétonne dans des villages pour rejoindre l'école et le centre-bourg. De plus en plus pour les vélos, faire le parking à vélo près de la gare. Pour tout ça, la DETR peut venir en appui. Il ne faut pas hésiter, au-delà de France Mobilités, pour répondre à votre question « provocatrice », je reprends votre mot de tout à l'heure, c'est aussi une question de simplification vis-à-vis de CEREMA et ADEME qui sont parfois un peu compliquées, y compris quand on est sous-préfet, on a un peu de mal à s'y retrouver. Le fait de donner une image et un point d'entrée unique à France Mobilités permet de vous simplifier la vie. Globalement, vous le savez toutes et tous, au quotidien, vous avez un référent DDT sur le territoire qui doit pouvoir vous accompagner. Et vous avez votre sous-préfet adoré, que vous devez pouvoir solliciter là-dessus, qui viendra vous voir et fera la réunion pour travailler avec vous. C'est mon message, ne pas travailler en solitude. Ne restez pas seuls sur ces dossiers. C'est un projet comme un autre, il faut faire de la conduite de projets, il faut travailler en coopération entre l'ensemble des services qui ont un bout de compétence, de financement, pour qu'au total, à la fin, l'idée qui répond à un besoin, devienne un projet.

M. Hecquet

Merci pour cette synthèse un peu globale de l'ensemble. Une dernière petite question malgré tout. Il y a un acteur qui n'est pas présent, qu'on n'a pas intégré dans cette réflexion, c'est l'entreprise. Il y a dans la LOM, le Plan mobilité employer. J'ai le sentiment, pour participer à des actions avec des gestionnaires de flottes ou autres, que ce n'est pas du tout mis en place au niveau de l'entreprise. Un des premiers acteurs pour les changements de mobilité, quand on est salarié, l'entreprise peut être un acteur important. Est-ce que vous avez le sentiment que ces Plans employeurs sont bien mis en place ? Je ne sais pas si c'est quelque chose que vous regardez.

M. Chollet

Les élus seront plus à même de répondre, je vais être honnête, je ne les connais pas. Mais l'employeur, comme l'utilisateur, comme le citoyen, doit être associé à la réflexion quoiqu'il arrive pour travailler. Pour ceux qui sont AOM, il y a un comité des partenaires à mettre en place, dans lequel il y a l'ensemble des participants.

M. Hecquet

C'est important de les intégrer dans la réflexion parce que les entreprises n'ont pas d'obligation de le faire. Mais il faut avoir la ressource nécessaire pour penser parce que c'est un vrai plan stratégique pour l'entreprise, c'est RSE, environnemental, social et économique. Cela veut dire aussi que le rôle d'une entreprise c'est de faire son business. Donc, quelque part, ça veut dire dégager les ressources nécessaires pour y penser. Je pense que c'est à prendre en compte dans la réflexion. Voilà, le temps a passé extrêmement vite. Je pense qu'on a pratiquement abordé tous les sujets, même si ça peut être frustrant. Je voudrais simplement vous remercier pour ce temps accordé et peut-être appeler le Président pour la conclusion, une conclusion de

cet après-midi, de ce débat. Je crois que le représentant du Préfet aura encore mission de conclure en tout dernier, un petit mot d'impression sur ce débat.

M. Balaran

D'abord, remercier tous les intervenants de ce matin et de cet après-midi. On a eu deux demi-journées particulièrement instructives, des réunions inspirantes. Je crois qu'on va repartir d'ici avec de nouvelles idées. Je crois que nous, élus communaux, on parlera mieux de mobilité dans nos Communautés de communes. Comptez sur nous de toute façon pour rester pragmatiques et économes, on n'a pas le choix, on est bien obligé de rester économe. On a parlé de numérique pour la mobilité, on a également parlé de numérique pour les secrétaires de mairie ce matin, donc l'Association des Maires va être auprès des secrétaires de mairie de plus en plus. On va développer ce nouveau service avec Berger Levraut pour les secrétaires de mairie, en plus de tous les services qu'on apporte à nos communes tous les jours. Merci à tous. Je souhaite remercier particulièrement les équipes de l'Association des Maires du Tarn et l'Association des Maires ruraux. Je donne la parole à Patrick Carayon, si tu le souhaites. Vous dire à tous que c'est un bonheur d'avoir coorganisé cette journée avec l'Association des Maires ruraux.

M. Carayon

Je vais faire très court. Vous vous êtes tous aperçus que l'Agglo a quatre projets, 800 000 euros HT. Nous, on a un petit projet, 55 000 euros, on n'arrive pas à le mener. On veut juste acheter un véhicule électrique de neuf places et on n'a pas de devis. On n'arrive pas à en avoir, c'est comme ça. Donc, il faut être important pour y arriver. Mais, je pense qu'on y arrivera quand même. Merci.

M. Chollet

Je souhaite excuser le préfet qui devait être parmi nous. mais il a été appelé en réunion à Paris, comme tous les préfets de France. Encore une fois, merci beaucoup pour ce temps d'échange. Important pour vous, comme pour l'État, de rappeler ce que l'on fait, ce que l'on sait faire et comment on vous accompagne. Encore une fois, ne restez pas seuls, travaillons ensemble, je m'inclus dans cette dynamique pour l'ensemble des sujets, mobilités ou autres. Donc, à très bientôt pour ces sujets ou d'autres.

