

QUATRIEME ANNEE

Rapport de stage individuel

DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE :
Contrat d'Objectifs Territorial (COT)
& Plan de Mobilité Simplifié (PMS)
intégrant un schéma directeur
cyclable



TUTRICE STAGE :

Virginie FLEURY, directrice du PETR Pays
de Thiérache

TUTRICE ACADEMIQUE :

Mathilde GRALEPOIS

 THIERACHE
LE PAYS NATURE

Sommaire

1.	Présentation de la structure d'accueil	4
1.1.	Le PETR du Pays de Thiérache	4
1.1.1.	Pays de Thiérache	4
1.1.2.	PETR du Pays de Thiérache	4
1.1.2.1.	Fonctionnement	4
1.1.2.2.	Gouvernance	5
1.1.2.3.	Instances consultatives	5
1.2.	Secteurs d'activités	6
1.2.1.	Habitat	6
1.2.2.	Economie de proximité	6
1.2.3.	Tourisme	7
1.2.4.	Biodiversité	7
1.2.5.	Alimentation	7
1.2.6.	Mobilité	8
1.2.7.	Programme LEADER	8
1.2.8.	SCoT – Air Energie Climat	9
1.3.	Partenaires	9
1.4.	Organigramme	10
2.	Présentation de la mission	10
2.1.	Contexte du stage	10
2.2.	Objectifs du stage et résultats attendus	11
2.3.	Missions confiées	11
3.	Présentation du déroulé de la mission	12
3.1.	Déploiement du Contrat d'Objectifs Territorial (COT)	12
3.1.1.	Prise de connaissance des enjeux du territoire et du fonctionnement du COT	12
3.1.1.1.	Qu'est-ce que le COT ?	12
3.1.1.2.	Quels sont les enjeux liés au COT sur le territoire ?	14
3.1.2.	Participation aux réunions d'informations et rédaction de compte-rendus	14
3.1.3.	Rédaction du rapport d'avancement de la 1 ^{re} phase du COT	15
3.1.3.1.	Collecte de données statistiques et analyse	16
3.1.3.2.	Rédaction	17
3.1.3.3.	Création de la page de couverture	18
3.1.4.	Création d'un guide prototype des bons gestes pour la transition écologique à destination des élus et agents	19
3.1.5.	Travail de recherche sur la méthode Bilan Carbone	19

3.2.	Déclinaison opérationnelle du Plan de Mobilité Simplifié (PMS) intégrant un Schéma Directeur Vélo (SDV)	20
3.2.1.	Prise de connaissance des enjeux du territoire en termes de mobilité	20
3.2.1.1.	Qu'est-ce que le PMS intégrant schéma directeur cyclable ?	20
3.2.1.2.	Quels sont les enjeux liés à la mobilité sur le territoire ?	21
3.2.2.	Déclinaison des différentes actions en faveur de la mobilité sur le territoire	22
3.2.2.1.	Challenge de l'Ecomobilité Scolaire Hauts-de-France	22
3.2.2.2.	Mai à Vélo	25
3.2.2.3.	Offre de transport sur le territoire et mobilité inclusive	27
3.2.2.4.	Challenge de la Mobilité Hauts-de-France	29
3.2.3.	Participation aux réunions d'informations et rédaction de compte-rendus	30
3.2.4.	Participation à des webinaires	31
4.	Présentation des livrables de la mission	32
4.1.	COT	32
4.1.1.	Rapport d'avancement de la 1 ^{ère} phase du COT	32
4.1.2.	Guide prototype des bons gestes à adopter pour la transition écologique	32
4.1.3.	Présentation sur la méthode Bilan Carbone	32
4.2.	Mobilité	32
4.2.1.	Création d'une boîte à outils sur la mobilité pour le Challenge de l'Ecomobilité Scolaire 2023	32
4.2.2.	Création de cartes interactives pour œuvrer à la mobilité inclusive	32
4.2.3.	Création d'un flyer prototype de communication pour la carte PassPass	33
4.2.4.	Présentation des actions menées durant le stage	33
4.3.	Rapport d'activité du PETR du Pays de Thiérache, édition 2022	33
5.	Retour réflexif sur l'expérience	34
5.1.	Démarches	34
5.2.	Méthodes	34
5.3.	Analyse critique des résultats	34
5.4.	Pistes d'améliorations	35
5.5.	Projection	36
6.	Table des figures et tableaux	37
7.	Bibliographie	38

1. Présentation de la structure d'accueil

1.1. Le PETR du Pays de Thiérache

1.1.1. Pays de Thiérache



Figure 1 : Spatialisation de la Thiérache (PETR du Pays de Thiérache, 2021)

Situé dans la partie nord-est du département de l'Aisne (cf. figure 1), à la lisière des Ardennes, du Nord et de la Belgique, se trouve le Pays de Thiérache. Cet endroit bénéficie d'une position stratégique au sein des zones dynamiques de l'Europe. La Thiérache est renommée pour la qualité et l'abondance de ses ressources naturelles et paysagères, son héritage architectural et son expertise dans les domaines de l'agriculture et de l'industrie. De plus, la région offre un potentiel considérable pour le développement d'activités touristiques et culturelles.

Le Pays de Thiérache constitue un territoire harmonieux sur les plans géographique, culturel, économique et social, englobant un bassin de 70 800 résidents (INSEE, 2020) répartis dans 160 communes. C'est une zone de collaboration où tous les intervenants locaux travaillent de concert afin d'améliorer la qualité de vie de tous les habitants et travailleurs de la Thiérache (site du PETR du Pays de Thiérache, 2023. Disponible sur : <https://pays-thierache.fr/>).

1.1.2. PETR du Pays de Thiérache

1.1.2.1. *Fonctionnement*

Les Pôles d'Équilibre Territoriaux et Ruraux (PETR) sont des outils de coopération entre les EPCI (Établissements Publics de Coopération Intercommunale) de territoires ruraux. Le périmètre d'action

du PETR du Pays de Thiérache est celui des territoires des quatre Communautés de communes membres (cf. figure 2) qui regroupent 160 communes.

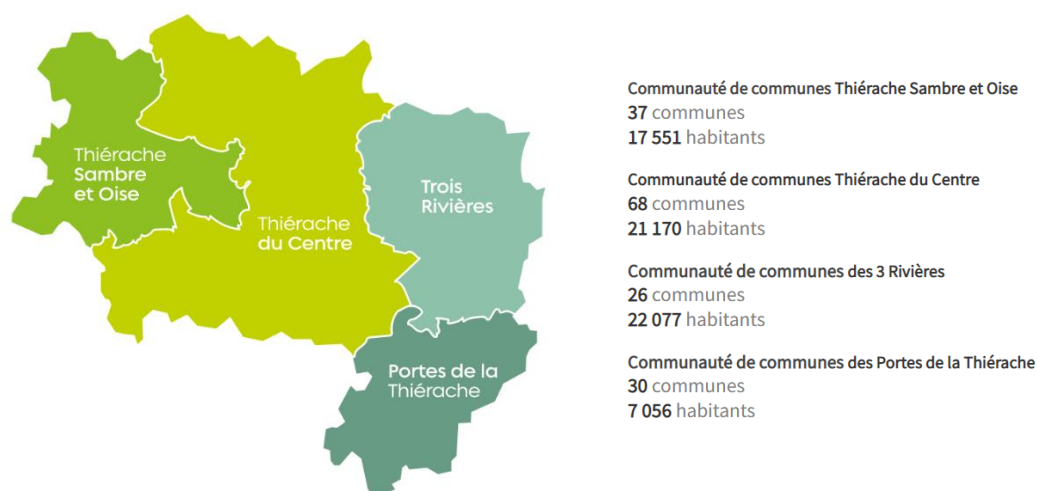


Figure 2 : Carte des quatre Communautés de communes membres du PETR du Pays de Thiérache et informations relatives (PETR du Pays de Thiérache, non daté)

En étroite collaboration avec les quatre Communautés de Communes de la Thiérache et en leur nom, le PETR a pour responsabilités principales :

- Animer et coordonner les politiques menées à l'échelle du Pays de Thiérache dans les domaines de la planification, de l'économie, de l'habitat, de l'environnement, du tourisme et de la mobilité, tout en assurant leur gestion et leur pilotage.
- Évaluer les actions mises en place pour mesurer leur efficacité et leur impact sur le territoire.
- Faciliter la mise en œuvre de programmes variés à différentes échelles (Avesnois-Thiérache avec le contrat de rayonnement touristique et le pacte pour la réussite de la Sambre-Avesnois-Thiérache (Pacte SAT II) et Thiérache (Petites villes de demain, Convention d'Objectifs Territorial (COT), programme LEADER), en veillant à leur coordination et en assurant leur suivi et leur accompagnement.

1.1.2.2. Gouvernance

Le PETR du Pays de Thiérache a pour responsabilité de définir les conditions propices à un développement économique, écologique, culturel et social au nom des quatre communautés de communes de la Thiérache. Pour se faire, le PETR est dirigé par Olivier Cambraye, soutenu par trois vice-présidents, chacun étant responsable d'un domaine d'activité spécifique (Michel Landerieux : développement économique, Jean-François Pagnon : planification et aménagement, Patrick Dumon : environnement)

1.1.2.3. Instances consultatives

Conseil de Développement :

Pour représenter la société civile, un Conseil de Développement a été créé en 2005 et est composé de plus de 60 membres. Ce Conseil de Développement siège aux côtés des élus du Pays de Thiérache pour pouvoir faire entendre la voix des citoyens sur tous les sujets qui les concernent au quotidien.

Cette association d'habitants-citoyens intéressés par la Thiérache et son souvenir regroupe des agriculteurs, des chefs de petites entreprises, des artisans, des enseignants, des commerçants, des membres d'associations, des agents de développement culturel, jeunes, actifs ou retraités. Elle est ouverte à tout volontaire ponctuel ou sur la durée et sur tous les sujets possibles (alimentation, déplacements, patrimoine naturel et culturel, vie culturelle, etc.)

L'objectif de ce Conseil de Développement est de faire parvenir aux élus le vécu des citoyens. En effet, chaque PETR doit, durant six ans (mandat municipal), suivre une ligne de conduite appelée « projet de territoire » pour lequel la consultation du Conseil de Développement est obligatoire.

Le Conseil de Développement a pu contribuer à l'élaboration de nombreux projets de territoires durant le mandat de 2015 à 2021 (charte paysagère, Plan Alimentaire Territorial (PAT), programme LEADER, label « Pays d'Art et d'Histoire », charte des ruminants, sensibilisation à la santé et à l'environnement, etc.)

Conférence des maires :

Cette conférence se réunit une fois par an et est consultée lors de l'élaboration, modification et révision du projet de territoire. Elle rassemble les maires des différentes communes membres du territoire. Lors de ces rencontres, les maires peuvent exprimer leurs besoins, proposer des initiatives, formuler des demandes spécifiques ou discuter de questions d'intérêt commun.

1.2. Secteurs d'activités

1.2.1. Habitat

Le patrimoine architectural traditionnel de la Thiérache se distingue par sa qualité et la diversité des matériaux utilisés tels que la pierre, le bois, l'ardoise et la brique. Cependant, de nombreux bâtiments anciens souffrent de problèmes thermiques, ce qui entraîne une précarité énergétique et détériore les conditions de vie de certains foyers, parfois confrontés à des problèmes d'insalubrité.

Pour remédier à cette situation, le Pays de Thiérache, soutenu par l'Agence Nationale de l'Habitat, le Conseil régional des Hauts-de-France et le Conseil Départemental de l'Aisne, s'engage dans un Programme d'Intérêt Général (PIG) couvrant les 160 communes du territoire.

La mission du Pays consiste à accompagner les propriétaires bailleurs ou occupants dans la réalisation de leurs projets de rénovation et à constituer un dossier de subvention auprès des partenaires du programme.

1.2.2. Economie de proximité

Depuis 2016, le PETR s'engage activement en faveur de l'économie locale et des commerces de proximité. En collaboration étroite avec la Chambre de Commerce et d'Industrie ainsi que les sept Petites Villes de Demain du territoire, le PETR met en place une stratégie d'actions visant à repenser la fonction commerciale des centres bourgs et à revitaliser le tissu économique existant.

Cette stratégie se concrétise par des mesures de soutien aux commerces, telles que des actions de communication, des visites sur le terrain et la digitalisation des activités.

Une initiative clé est l'application mobile "Je shop'in Thiérache", lancée en juillet 2020 par le PETR. Disponible sur l'App Store et Google Play, cette application encourage les clients de la Thiérache à effectuer leurs achats auprès des commerces de proximité.

L'application offre des bons plans, des offres découvertes, et à chaque vente réalisée, les clients accumulent des points fidélité qui peuvent être utilisés pour bénéficier de réductions lors de leurs prochains achats.

Les commerçants ont la possibilité de paramétrer différents aspects tels que le taux de fidélisation, le délai de validité des offres, les offres spéciales pour les nouveaux clients, ainsi que la distribution et la collecte des points fidélité, le tout à travers l'application.

1.2.3. Tourisme

Le tourisme est un axe majeur de développement économique de la Thiérache. La stratégie de développement touristique du territoire repose sur l'itinérance pour valoriser l'ensemble de son patrimoine : canal de la Sambre à l'Oise, axes de randonnées, routes touristiques, etc.

1.2.4. Biodiversité

Depuis de nombreuses années, le PETR du Pays de Thiérache et ses partenaires se concentrent sur la valorisation des richesses naturelles et écologiques du territoire, la préservation de son patrimoine culturel et le développement de son potentiel économique local.

L'une des principales ambitions est de sensibiliser le grand public à l'importance de protéger le paysage bocager et sa biodiversité, ainsi que de mettre en valeur les savoir-faire agricoles de la Thiérache.

Les "Classes Bocage" visent à sensibiliser les jeunes âgés de 8 à 11 ans à la préservation du bocage (animations, visites d'exploitations, sorties, lecture du paysage, fabrication de nichoirs, etc.).

Les "Sorties Nature" sont des activités gratuites ouvertes à tous, organisées tout au long de l'année par le CPIE des Pays de l'Aisne. Elles permettent au grand public de découvrir la diversité de la faune et de la flore liée au bocage, avec des thématiques telles que la faune nocturne, les plantes sauvages et les oiseaux du village.

Le PETR relaie également les initiatives régionales, notamment le plan « 1 million d'arbres en Hauts-de-France » qui permet aux collectivités, associations et lycées de déposer une demande de subvention pour un projet de plantation, dans un souci de lutte contre les effets du changement climatique, ou encore le plan « Plantons le décor » qui est une opération de commandes groupées d'arbres, arbustes et variétés fruitières d'origine locale.

1.2.5. Alimentation

Depuis 2018, le Pays de Thiérache s'est engagé dans l'élaboration d'un Plan Alimentaire Territorial (PAT), qui a été labellisé par le Ministère de l'Agriculture et de l'Alimentation en 2021.

L'objectif principal de ce plan est de co-construire, en collaboration avec les acteurs du territoire, un projet visant à promouvoir une alimentation et une agriculture plus durables. Le plan repose sur six axes d'action :

- Promouvoir et valoriser les produits locaux
- Développer une agriculture durable
- Animer un réseau pour éviter le gaspillage alimentaire (RÉGAL)
- Sensibiliser à une consommation locale et durable
- Agir pour garantir l'accès de tous à une alimentation de qualité

- Augmenter la part des produits locaux dans la restauration collective

Ces axes guident les actions et initiatives mises en place dans le cadre du PAT, afin de favoriser une alimentation plus responsable et de soutenir l'agriculture locale et durable.

1.2.6. Mobilité

La Thiérache, comme de nombreux territoires ruraux, fait face à des problèmes de mobilité qui nécessitent une réflexion approfondie. Il est essentiel de repenser l'accessibilité des déplacements sur le territoire, afin de faciliter l'accès à la formation, à l'emploi, aux services de santé et aux services publics, répondant ainsi aux divers besoins de déplacement des habitants. La mobilité est aujourd'hui un enjeu majeur pour dynamiser et favoriser le développement durable de la Thiérache. Les missions du PETR sont donc nombreuses :

- Élaborer une stratégie de développement de la mobilité sur le territoire, à travers la création d'un plan de mobilité simplifié et d'un schéma directeur vélo.
- Mettre en place des solutions de mobilité adaptées.
- Communiquer et promouvoir les modes de transport doux et durables.

La Thiérache a également été sélectionnée comme lauréate de l'Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) Tenmod, porté par l'ADEME et France Mobilité, ce qui permettra la réalisation d'un plan de mobilité simplifié intégrant un schéma directeur vélo. L'objectif est d'élaborer un document qui orientera les politiques de mobilité à venir sur le territoire. Ce document s'inscrit dans la démarche plus globale de planification du PETR, notamment avec la réalisation du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT).

Par ailleurs, le premier garage solidaire de la Thiérache a été ouvert. Ce garage a un double objectif : former des personnes au métier de mécanicien automobile dans le cadre d'un chantier d'insertion, et offrir des services de réparation automobile à tarif solidaire aux personnes en recherche d'emploi. Ce service est renforcé par un point de location également à tarif solidaire.

Enfin, le Pays s'est engagé en 2022 à promouvoir l'écomobilité des scolaires, en accompagnant les établissements scolaires et les municipalités souhaitant revoir l'accès à leurs installations. L'objectif est de réduire l'utilisation de la voiture lorsque cela est possible, afin d'encourager les jeunes à se déplacer de manière alternative.

1.2.7. Programme LEADER

Le programme européen LEADER joue un rôle essentiel dans le soutien financier des projets visant à renforcer l'économie locale, le tourisme et la culture de la Thiérache. Chaque année, environ 15 dossiers sont déposés dans le but de "renforcer l'attractivité productive et résidentielle de la Thiérache".

LEADER, en tant que programme européen dédié aux territoires ruraux, alloue un budget considérable de près de 2 millions d'euros pour la période 2014-2022. Le Pays de Thiérache a été désigné pour gérer ces fonds européens, afin de favoriser l'émergence de projets innovants sur le territoire.

Pour bénéficier d'un financement LEADER, les projets doivent répondre à certains critères. Ils doivent être réalisés exclusivement en Thiérache et obtenir un cofinancement public provenant de l'État, de la Région, du Département, des Communautés de Communes ou de la commune. Dans le cadre de ce programme, l'Europe peut financer jusqu'à 80% des coûts du projet.

Le programme LEADER offre ainsi une opportunité précieuse pour soutenir le développement de la Thiérache en encourageant des initiatives novatrices et en favorisant la collaboration entre les acteurs locaux, qu'ils soient du secteur public ou privé.

1.2.8. SCoT – Air Energie Climat

Le Pays de Thiérache se dote d'un Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) - Air Énergie Climat, dans le cadre d'une démarche de planification engagée et pilotée par le PETR. Le SCoT est un document stratégique qui fixe les objectifs communs du territoire en matière d'urbanisme et de développement durable pour les années à venir. En plus de son rôle de planification, le SCoT aura également la valeur d'un Plan Climat Air Énergie Territorial (PCAET), visant à atténuer les effets du changement climatique, à promouvoir les énergies renouvelables et à maîtriser la consommation d'énergie.

Le processus d'élaboration du SCoT implique la participation des acteurs publics, privés et des habitants du territoire, notamment à travers des réunions publiques. Un comité d'appui, présidé par Jean-François Pagnon, Vice-Président, et composé d'élus représentant chaque communauté de communes ainsi que de techniciens, est chargé de piloter le projet.

Cette démarche de planification territoriale témoigne de l'engagement du Pays de Thiérache à anticiper les enjeux climatiques, à favoriser les énergies renouvelables et à assurer une gestion énergétique maîtrisée, tout en impliquant les différentes parties prenantes dans la prise de décisions stratégiques pour le territoire.

1.3. Partenaires

Le PETR du Pays de Thiérache travaille en collaboration avec différents partenaires pour la mise en œuvre de ses missions et actions. Parmi les principaux partenaires du PETR du Pays de Thiérache, on peut citer :

Les Communautés de Communes du Pays de Thiérache : Le PETR du Pays de Thiérache travaille en étroite collaboration avec les quatre Communautés de Communes du territoire précédemment présentées.

- Les institutions publiques :

- Agence Nationale de l'Habitat (ANAH) : Partenaire dans le cadre du Programme d'Intérêt Général (PIG) pour la rénovation des logements.
- Conseil régional des Hauts-de-France : Partenaire pour le soutien à l'économie locale, le développement du tourisme, etc.
- Conseil Départemental de l'Aisne : Partenaire pour le financement de projets locaux, l'aménagement du territoire, etc.
- ADEME : dans le cadre de l'élaboration du SCoT, du COT et du Plan Climat Air Energie Territorial (PCAET)

- Les Chambres consulaires :

- Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) : Partenaire dans le développement économique, la promotion des commerces de proximité, etc.
- Chambre d'Agriculture : Partenaire dans la valorisation de l'agriculture locale, le Plan Alimentaire Territorial (PAT), etc.

- Les acteurs associatifs et organismes spécialisés :
 - CPIE des Pays de l'Aisne : Partenaire dans les actions de sensibilisation à l'environnement et à la biodiversité.
 - France Mobilités : Partenaire dans le cadre de la réalisation du plan de mobilité et la promotion des mobilités douces.
 - Acteurs locaux impliqués dans les domaines de l'environnement, du tourisme, de la culture, de la santé, etc.

1.4. Organigramme

Le PETR s'appuie sur une équipe technique de 13 personnes qui travaillent en étroite collaboration avec les acteurs du territoire pour mener des projets en lien avec l'habitat, l'alimentation, l'économie de proximité, l'accès aux financements européens, la mobilité (cf. figure 3).



Figure 3 : Trombinoscope de l'équipe du PETR du Pays de Thiérache (PETR du Pays de Thiérache, 2022)

2. Présentation de la mission

2.1. Contexte du stage

Déploiement du Contrat d'Objectifs Territorial (COT) signé avec l'ADEME en faveur de la transition écologique et déclinaison opérationnelle du Plan de Mobilité Simplifié (PMS) intégrant un schéma directeur cyclable, avec l'expérimentation d'un projet donné.

2.2. Objectifs du stage et résultats attendus

En tout, cinq objectifs ont été précisés à la signature de la convention de stage. Ces objectifs ont pu évoluer et se sont ajoutés à ces derniers d'autres, notamment en lien avec la mobilité.

- Finaliser la 1^{ère} phase d'engagement du COT signé avec l'ADEME
- Signer l'avenant à la convention pour la mise en œuvre de la 2^{ème} phase
- Valider les plans d'actions en faveur de la transition écologique (construits sur la base des référentiels CAE et ECI)
- Préparer l'engagement de la 2^{ème} phase s'échelonnant sur 3 ans
- Mettre en œuvre le PMS à travers la réalisation d'une expérimentation en faveur d'un changement de pratiques dans les déplacements des scolaires

2.3. Missions confiées

A la signature de la convention, cinq missions ont été précisées :

- Rédiger le rapport de la 1^{re} phase du projet
- Organiser, préparer et contribuer à l'animation du COPIL de rendu de la 1^{ère} phase du projet
- Préparer la signature de l'avenant à la convention pour la mise en œuvre de la 2^{ème} phase
- Créer des outils de suivi du plan d'actions du COT
- Mettre en place une action expérimentale dans le cadre de la déclinaison du PMS (ex : bourse aux vélos, atelier sur la pratique du vélo à destination des collégiens, autres...).

3. Présentation du déroulé de la mission

3.1. Déploiement du Contrat d'Objectifs Territorial (COT)

3.1.1. Prise de connaissance des enjeux du territoire et du fonctionnement du COT

3.1.1.1. *Qu'est-ce que le COT ?*

Un Contrat d'Objectifs Territorial (COT) est un accord conclu entre différentes parties prenantes, telles que l'État, les collectivités locales, les acteurs économiques et sociaux, dans le but de définir des objectifs communs de développement et de coordination sur un territoire spécifique. Le COT constitue un outil de gouvernance et de planification stratégique visant à favoriser le développement harmonieux et durable d'un territoire donné (site des clés de la transition énergétique, 2023). Disponible sur : <https://www.clesdelatransition.org/acteurs-des-territoires/contrats-dobjectifs-territoriaux-et-patrimoniaux-quest-ce-que-cest-a-quoi-cela-sert-il>).

La structure d'un COT est généralement composée de plusieurs éléments clés. Tout d'abord, il comprend une analyse approfondie du territoire concerné, mettant en évidence ses forces, ses faiblesses, ses opportunités et ses menaces. Cette évaluation permet de définir les enjeux prioritaires et les besoins spécifiques du territoire.

Ensuite, le COT définit les objectifs à atteindre dans des domaines variés tels que l'aménagement du territoire, l'économie, l'emploi, l'environnement, la culture, les transports, l'éducation, la santé, etc. Ces objectifs doivent être réalistes, mesurables et adaptés aux spécificités du territoire.

Le COT fixe également les actions concrètes à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés. Il précise les responsabilités des différentes parties prenantes, les moyens financiers mobilisés, les échéances et les indicateurs de suivi. La coordination entre les acteurs et le suivi régulier des actions sont des éléments essentiels pour assurer la réussite du COT.

Pour le COT déployé sur le territoire du Pays de Thiérache, les deux acteurs majeurs sont l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) et le PETR du Pays de Thiérache. Le COT vise à être mis en place sur l'ensemble des Communautés de communes du territoire, un diagnostic de chacune d'elle est donc nécessaire. Pour réaliser ce diagnostic, le COT est abordé sous deux référentiels majeurs aux sous-parties nombreuses :

- Référentiel Climat Air Energie (CAE) : planification territoriale, patrimoine de la collectivité, approvisionnement, énergie, eau et assainissement, mobilité, organisation interne et gouvernance, coopération et communication
- Référentiel Economie Circulaire (ECi) : stratégie globale, services de réduction, collecte et valorisation des déchets, autres piliers de l'économie circulaire, outils financiers du changement de comportement, coopération et engagement

Pour chacun de ces référentiels, les Communautés de communes doivent remplir, à l'aide d'un conseiller, un document détaillé et précis des actions et procédés déjà présents sur le territoire dans ces deux domaines. Par la suite, un audit est réalisé par un auditeur externe, avec appui du conseiller, afin de déterminer pour chaque référentiel un pourcentage initial de performance.

L'objectif du COT est de développer ce pourcentage à l'aide d'actions réalistes et réalisables, durables, qui sont regroupées dans un plan d'actions détaillé réalisé par le conseiller et les Communautés de communes.

Le COT est également porté par l'élaboration d'objectifs spécifiques au territoire. Le PETR du Pays de Thiérache, accompagné par ses conseillers ADEME, en a élaboré cinq. Ces différents objectifs permettent un financement supplémentaire si le détail et les sous-objectifs sont respectés chaque année. Ces objectifs spécifiques sont importants et doivent être élaborés en concertation avec les différents partenaires et acteurs pour s'assurer de leur pertinence et faisabilité. Les différents objectifs sont précisés dans le tableau ci-dessous (cf. tableau 1) :

Objectifs	Détails	Acteurs pertinents
Lié aux modes de déplacement des scolaires sur le territoire	Dans le cadre de l'élaboration du Plan de Mobilité Simplifié (PMS) Actions expérimentales de sensibilisation ou de développement des mobilités durables	Inspection académique Services de sécurité routière Acteurs de la jeunesse (APTAHR, TACTIC Animations, etc.)
Lié à la gouvernance du projet	Constitution de cinq groupes de travail sur les différentes thématiques liées au COT Méthodologie de travail	Elus, Communautés de communes Techniciens Industriels, artisans, commerçants
Pour améliorer la performance énergétique du patrimoine bâti (public et privé) et réduire la précarité énergétique du territoire	Développement du Programme d'Intérêt Général (PIG) et de l'Opération programmée d'Amélioration de l'Habitat et de Renouvellement Urbain (OPAH-RU) existants Quantification et objectifs du service de Conseil en Energie Partagé (CEP) Sensibilisation, accompagnement et suivi	Pôle Habitat du PETR
Pour promouvoir et soutenir le développement du tourisme durable et faciliter l'accès aux financements et à l'accompagnement technique	Développement du tourisme durable sur le territoire Sensibilisation, accompagnement, création d'un réseau d'experts, promotion	Office de Tourisme Aisne Tourisme Prestataires du tourisme Acteurs de l'événementiel Chambre de Commerce et d'Industrie (CCI) de l'Oise Elus, Communautés de communes
Lié à la promotion de la gestion durable des déchets et à la transition énergétique grâce à la participation des entreprises	Promouvoir l'Ecologie Industrielle Territoriale (EIT) sur le territoire Sensibiliser et communiquer sur les dispositifs existants Partage d'informations et suivi avec la Maison des Entreprises	METS Chambres consulaires CCI de l'Aisne

	de Thiérache et de la Serre (METS) Partage des bonnes pratiques	
--	---	--

Tableau 1 : Tableau récapitulatif des objectifs spécifiques à déployer sur le territoire

3.1.1.2. Quels sont les enjeux liés au COT sur le territoire ?

Les enjeux liés au COT sur le territoire sont nombreux. La Thiérache est un territoire fragile mais porteur d'opportunités nombreuses. Un tel document permet ainsi le développement de nombreux domaines :

- Développement économique : Favoriser la création d'emplois, soutenir les entreprises locales, encourager l'innovation et l'entrepreneuriat dans des secteurs clés de l'économie régionale, tels que l'agriculture, l'artisanat, le tourisme rural ou les énergies renouvelables.
- Aménagement du territoire : Assurer un développement harmonieux du territoire en tenant compte des spécificités locales, en préservant l'environnement naturel, en favorisant l'accessibilité des services publics, le développement des infrastructures, et en luttant contre la désertification rurale.
- Cohésion sociale : Promouvoir l'inclusion sociale, réduire les inégalités territoriales, soutenir les initiatives solidaires et favoriser l'accès aux services de santé, d'éducation, de culture et de loisirs pour l'ensemble des habitants du Pays de Thiérache.
- Transition écologique : Encourager la transition vers une économie plus durable et respectueuse de l'environnement, en favorisant les énergies renouvelables, la préservation de la biodiversité, la gestion durable des ressources naturelles, la réduction des émissions de gaz à effet de serre, et la sensibilisation à l'écologie auprès de la population.
- Valorisation du patrimoine et du tourisme : Mettre en valeur le patrimoine culturel, historique et architectural du Pays de Thiérache, promouvoir le tourisme durable et responsable, développer des infrastructures touristiques attractives, et renforcer l'identité culturelle de la région.
- Préservation de l'environnement et des paysages bocagers : Préserver et valoriser les écosystèmes spécifiques. Promotion de pratiques agricoles respectueuses de l'environnement. Education et sensibilisation à l'environnement pour tout public.
- Mobilité et transport : Améliorer les infrastructures de transport et les réseaux de mobilité pour faciliter les déplacements des habitants, favoriser l'intermodalité et les modes de transport écologiques, réduire la congestion routière et améliorer la connectivité avec les autres régions.

3.1.2. Participation aux réunions d'informations et rédaction de compte-rendus

Le tableau suivant reprend les différentes réunions d'informations suivies (cf. tableau 1). Pour la plupart, des compte-rendus ont été rédigés et transmis à la direction.

Date	Réunion	Acteur	Contenu
11 mai 2023	Comité de Pilotage CCTSO COT	Conseillère Elus	Reprise des référentiels du COT et déclinaison des plans d'actions possibles

11 mai 2023	Comité de Concertation SCoT	Maires de Thiérache Bureau d'étude SCoT	Présentation du diagnostic SCoT et ateliers de discussions sur différentes thématiques SCoT
5 juin 2023	Comité d'installation du GAL	PETR Prestataires Elus Participants	Retour sur le programme LEADER, présentation du GAL et des modalités, échange
6 juin 2023	Appel Fibois Hauts-de-France	Conseillère Fibois Hauts-de-France	Echange sur les pratiques de Fibois pour développer la filière bois-énergie dans les Communautés de communes de Thiérache
7 juin 2023	Appel objectifs spécifiques	ADEME	Point sur les objectifs spécifiques à développer sur le territoire, retour
14 juin 2023	Réunion de présentation du COT	Sous-préfecture	Point de présentation sur ce qu'est le COT, les différents axes abordés et les différents liens à faire avec le Pacte Réussite Sambre Avesnois Thiérache (Pacte SAT)
21 juin 2023	Réunion d'échange sur le tourisme durable	Office de Tourisme	Présentation des objectifs spécifiques du COT et discussion sur la thématique du tourisme durable
29 juin 2023	Echange Energie Industrielle Territoriale (EIT)	METS	Présentation du COT et échange sur les possibilités de collaboration et d'actions pour le cinquième objectif spécifique du COT
30 juin 2023	Présentation du Fonds Tourisme Durable	CCI Oise Office de Tourisme ADEME	Présentation du Fonds Tourisme Durable et de sa portée, réflexion sur le territoire

Tableau 2 : Tableau récapitulatif des réunions suivies sur le volet COT

3.1.3. Rédaction du rapport d'avancement de la 1^{re} phase du COT

Dans un premier temps, il m'a été confiée la tâche de rédiger une première version du rapport d'avancement de la 1^{re} phase du COT. Cette première phase correspond au diagnostic territorial pour les deux référentiels précédemment présentés. Ce rapport doit donc présenter une synthèse claire et précise de ces états des lieux et des audits réalisés par les auditeurs externes, ainsi qu'une analyse des domaines à privilégier pour assurer une progression sur les années à venir. De plus, ce rapport d'avancement se doit de présenter les plans d'actions, à nouveau pour chaque référentiel, et de chaque Communauté de communes.

Il a été fait le choix de ne pas avoir un raisonnement cloisonné qui traiterait chacun de ces aspects uniquement par Communauté de communes. L'idée a été de passer en revue tous les points abordés, aussi bien dans les diagnostics que dans les plans d'actions, et de les rapprocher en fonction des catégories d'actions. De ce fait, il a été élaboré une liste de points et actions communes à toutes les Communautés de communes, mais également une liste propre à chaque Communauté de communes. Ainsi, cela permet de mettre un point d'honneur à la dynamique du territoire tout en conservant la prise en compte primordiale des spécificités et de l'avancement de chaque Communauté de commune individuellement.

Pour l'ensemble de cette partie, vous pouvez consulter le document rédigé au lien suivant : https://drive.google.com/file/d/1PTVdaptZWfzsRGqYO_5E70qx0GEhxMt/view?usp=sharing

3.1.3.1. Collecte de données statistiques et analyse

Dans le cadre de la rédaction de ce rapport, une collecte approfondie de données statistiques a été nécessaire. En effet, ce document nécessite en amont une présentation et une contextualisation. Pour ce faire, il est donc important d'avoir une base de données pertinentes qui dressent un portrait assez complet du territoire.

En tout, trois catégories majeures de données ont été récoltées grâce à la mise à jour de l'INSEE en 2022 :

- Profil de la population
- Profil des activités
- Profil des ménages et du patrimoine

Pour chaque catégorie, les données correspondantes ont été récoltées par Communauté de communes puis exploitées à l'échelle de la Thiérache en faisant la moyenne sur ses quatre Communautés de communes (cf. figure 4).

Pour permettre l'analyse de ces données et assurer une perspective plus globale à son traitement, une comparaison à l'échelle régionale et nationale a également été réfléchi avec la collecte des données correspondantes, à nouveau sur la plateforme de l'INSEE.

	CCTC	CCTSO	CCPT	CC3R	Thiérache	Hauts-de-France	% Thiérache	
Population	26284	16588	6920	21008	70800	6004100	1.18	Profil de la population
Part -20 ans	24.6	32.4	24	25.3	26.6	32	5.44	
Part +65 ans	21.2	21.7	23.2	21.2	21.8	17.8	-4.00	
Emplois lieu travail	2926	1495	766	2534	1930.3	2121300	0.09	
Actifs 15-64	60	55	56.6	53.2	56.2	71.4	15.2	
Taux chômage	17.1	21.6	20.5	22.2	20.4	16.4	-4.0	
Taux pauvreté	38.3	35.5	31.9	33.1	34.7	18.0	-16.7	
Niveau vie médian	19700	18880	18440	18070	18772.5	20110.0	1337.5	
Part diplômés enseignement sup	15.5	13	12.7	14.2	13.9	21.2	7.4	Profil des activités
Agriculteurs exploitants	2.5	1.8	2.7	1.5	2.1	0.5		
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	3.4	2.4	3.0	2.4	2.8	2.6		
Cadres, professions intellectuelles supérieures	2.6	2.0	2.9	2.5	2.5	7.0		
Professions intermédiaires	9.4	8.7	7.7	8.7	8.6	16.5		
Employés	15.5	14.4	13.8	15.6	14.8	16.4		
Ouvriers	19.4	19.9	19.3	16.8	18.9	14.6		
Retraités	30.9	32.6	34.4	32.1	32.5	25.6		
Autres personnes sans activités professionnelle	16.3	18.2	16.1	20.5	17.8	19.7		Profil des ménages et du patrimoine
Logements	13439.0	8593.0	3726.0	9222.0	34980.0			
Ménages	11286.0	7143.0	3007.0	9199.0	30635.0			
Résidences principales	11285.0	7168.0	3005.0	9222.0	30680.0			
Propriétaires occupants	68.9	66.8	71.0	61.9	67.2			
Locataires du parc privé	29.1	31.1	27.1	35.2	30.6			
Locataires du parc social	12	8.7	6.5	11.5	9.7			
Vacance	11.4889501	12.673106	11.8894257	14.6822815	12.7			
Ménages 1 personne	31.9	33.1	32.5	35.7	33.3			
Logements 2013	13140	8601	3708	10824	36273	2769491		
Logements 2019	13439	8593	3726	10944	36702	2901722		

Figure 4 : Capture d'écran du tableau reprenant les données récoltées pour la rédaction du rapport de la 1^{ère} phase du COT (INSEE, 2022)

En plus de ces éléments statistiques, il a été nécessaire de récolter les différents diagnostics et plans d'actions pour chaque Communauté de communes, à savoir :

- Diagnostics, audits et plans d'actions pour le référentiel Climat Air Energie (CAE)
- Diagnostics, audits et plans d'actions pour le référentiel Economie Circulaire (ECi)

A mon arrivée, les diagnostics, audits et plans d'actions pour le référentiel Climat Air Energie étaient déjà tous réalisés et disponibles (nous ayant été transférés par les Communautés de communes ou par la conseillère). J'ai donc pu assez rapidement en prendre connaissance et entamer un travail de synthèse.

En revanche, pour le référentiel Economie Circulaire, les audits n'ont pas encore tous été commandés. Cela explique pourquoi le document consultable au lien transmis (cf. 3.1.3.) n'est qu'une version initiale et n'a pas pu être complété avant la fin de mon stage.

3.1.3.2. Rédaction

L'étape initiale de rédaction a été d'établir plusieurs options de sommaires et de les soumettre à la direction. Ayant connaissance des éléments devant figurer dans le document, j'ai eu à réfléchir à la meilleure manière de les présenter pour gagner en clarté et lisibilité, afin de créer un document compréhensible et accessible.

Après plusieurs échanges et modifications, il a été convenu d'adopter le sommaire détaillé consultable au lien précédemment transmis (cf. 3.1.3.). En tout, six parties ont été à développer :

- Présentation et contexte
- Présentation du territoire et des collectivités impliquées
- Organisation du Contrat d'Objectifs Territorial
- Volet Climat Air Energie (CAE)
- Volet Economie Circulaire (ECi)
- Résumé qualitatif de la période passée et des actions menées

Pour la rédaction de la première partie, j'ai pu m'aider des différents documents officiels déjà réalisés en interne, notamment du site web du PETR du Pays de Thiérache qui présente le territoire en détail. Je me suis également majoritairement inspirée du dossier de candidature à l'ADEME pour l'élaboration du COT, mis à ma disposition au début de mon stage. De cette manière, j'ai pu le mettre à jour, notamment grâce aux données statistiques, et le reformuler de manière à convenir aux exigences du rapport de la 1^{ère} phase d'avancement du COT.

Pour éviter un document trop lourd et non illustré, j'ai fait le choix de mettre en forme les diagnostics et plans d'actions de manière plus aérée qu'avec un simple corps de texte (cf. figure 5) grâce à l'utilisation de l'outil Canva. Cela m'a également permis de rassembler dans un même document une synthèse compréhensible et simple d'accès des diagnostics, plans d'actions et audits (cf. figure 6).

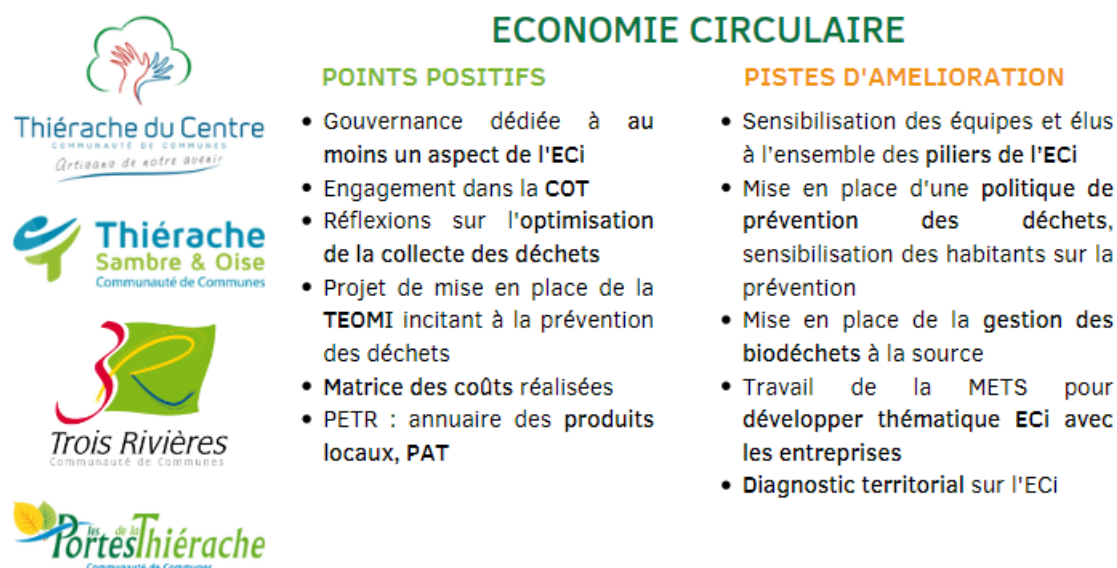


Figure 5 : Récapitulatif des points de diagnostics communs aux quatre Communautés de communes pour le référentiel de l'Economie Circulaire (ECi)



Figure 6 : Récapitulatif des scores définitifs d'état des lieux (audits) pour le référentiel Climat Air Energie (CAE)

3.1.3.3. Création de la page de couverture

Pour la création de la page de couverture, j'ai utilisé l'outil Canva. La page de couverture se devait d'être claire et professionnelle. J'ai pris soin de rendre visible les acteurs majeurs de l'élaboration de ce document, à savoir les quatre Communautés de communes, l'ADEME et le PETR du Pays de Thiérache. J'ai choisi des couleurs correspondant à la charte graphique de la structure afin de gagner en cohérence (cf. figure 7).

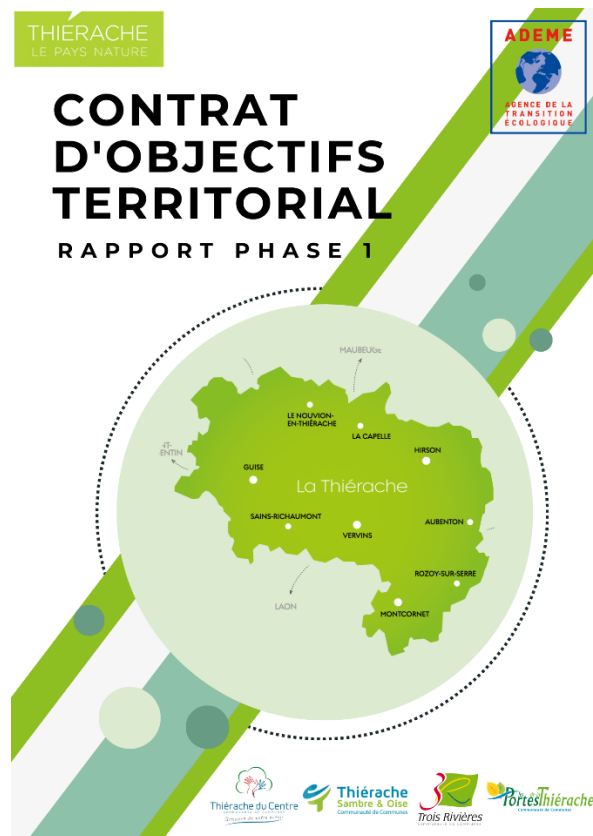


Figure 7 : Page de couverture pour le rapport de la 1^{ère} phase d'avancement du COT

3.1.4. Création d'un guide prototype des bons gestes pour la transition écologique à destination des élus et agents

Dans le cadre de l'élaboration du COT, le PETR du Pays de Thiérache est concerné par la prise en charge de certaines actions communes aux quatre Communautés de communes dans différents domaines, principalement dans la communication et la sensibilisation.

De ce fait, dans une dynamique visant à œuvrer pour une transition écologique transversale sur le territoire et au sein des structures existantes, le PETR a pris la responsabilité de rédiger un guide des bons gestes et bonnes pratiques pour la transition écologique, à destination des élus et agents du territoire.

J'ai donc été amenée à travailler sur ce sujet. La première partie de mon travail a consisté en un état de l'art et une prise de connaissance des différents documents similaires existants, ainsi que des recommandations et réglementations de l'Etat dans ce domaine. J'ai ensuite du adapter ces différents éléments au domaine de la collectivité, afin de le rendre pertinent pour les élus et agents et proposer des actions, plus ou moins importantes mais toutes réalistes et réalisables, leur permettant d'adopter des comportements bénéfiques à l'environnement.

Une version prototype de ce travail, qui n'a pas encore pu être révisé, est disponible en consultation au lien suivant : https://www.canva.com/design/DAFj5vQrdy4/YZNGWslIH9A-2bjcobMmnQ/view?utm_content=DAFj5vQrdy4&utm_campaign=designshare&utm_medium=link&utm_source=publishsharelink

3.1.5. Travail de recherche sur la méthode Bilan Carbone

Dans le cadre de l'élaboration du COT, le PETR du Pays de Thiérache a également été amené à entamer une réflexion sur le bilan carbone, un bilan qui n'est pour l'instant obligatoire que pour les collectivités territoriales de plus de 50 000 habitants (L'article L 229-25 du code de l'environnement rend obligatoire l'établissement d'un Bilan d'Emissions de Gaz à Effet de Serre (BEGES) tous les trois ans pour : les services de l'État ; les collectivités territoriales de plus de 50 000 habitants ; les établissements publics et autres personnes morales de droit public de plus de 250 agents).

Bien que la Thiérache ne soit pas encore concernée par ces obligations, il reste pertinent de se renseigner sur son fonctionnement et ses modalités afin d'avoir un train d'avance sur les obligations qui s'appliqueront très probablement à une échelle plus large dans les prochaines années.

De ce fait, j'ai été amenée à effectuer un travail de recherche sur les modalités d'un tel bilan, son fonctionnement, sa portée et son accès. Pour synthétiser les différentes connaissances que ces recherches m'ont permis d'acquérir, j'ai réalisé une fiche synthétique et un diaporama simple, afin de pouvoir le présenter facilement à la direction. Ce dernier est consultable au lien suivant : https://www.canva.com/design/DAFimxWQ_c0/BljRQTQZn0CZtVLsojORUg/view?utm_content=DAFimxWQ_c0&utm_campaign=designshare&utm_medium=link&utm_source=publishsharelink

3.2. Déclinaison opérationnelle du Plan de Mobilité Simplifié (PMS) intégrant un Schéma Directeur Vélo (SDV)

3.2.1. Prise de connaissance des enjeux du territoire en termes de mobilité

3.2.1.1. *Qu'est-ce que le PMS intégrant schéma directeur cyclable ?*

Le Plan de Mobilité Simplifié (PMS) est un outil de planification développé dans le cadre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) en France. Cette loi, adoptée en 2019, vise à transformer les politiques de mobilité en favorisant des modes de déplacement plus durables et en améliorant l'accessibilité pour tous. Le PMS est un dispositif spécifique destiné aux collectivités territoriales de petite taille ou disposant de moyens limités pour élaborer un plan de mobilité. Il permet d'établir les orientations stratégiques en matière de mobilité, en prenant en compte les besoins des habitants, les enjeux environnementaux et les contraintes locales (site du CEREMA, 2023. Disponible sur : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/plan-mobilite-simplifie-note-synthese-du-cerema>).

Le PMS intègre différentes actions visant à améliorer les déplacements au sein du territoire concerné. Il peut inclure des mesures telles que la promotion des modes de transport doux comme la marche et le vélo, la création de pistes cyclables sécurisées, l'optimisation des transports en commun, la gestion du stationnement ou encore le développement de services de covoiturage. L'objectif principal est de favoriser des déplacements plus durables et de réduire l'usage de la voiture individuelle (Shérazade POCHET, PETR du Pays de Thiérache, comm. pers.).

La loi LOM encourage également la participation citoyenne dans l'élaboration du PMS. Les collectivités doivent engager un dialogue avec les habitants, les associations et les acteurs locaux pour recueillir leurs besoins, leurs attentes et leurs suggestions. Cette approche participative permet d'assurer une meilleure adéquation entre les mesures mises en place et les besoins réels des usagers.

Le Schéma Directeur Vélo (SDV) est quant à lui un élément clé du PMS qui vise à développer un réseau cyclable cohérent et sécurisé, spécifiquement adapté aux particularités du territoire rural. Il identifie les itinéraires cyclables stratégiques reliant les points d'intérêt locaux tels que les écoles, les

commerces, les zones résidentielles, les équipements sportifs et les sites touristiques. L'objectif est de créer un réseau fluide et pratique, favorisant l'utilisation du vélo comme moyen de transport quotidien, de loisir et de découverte (site d'EM Services, 2023. Disponible sur : <https://www.em-services.fr/notre-offre/collectivites/schema-directeur-cyclable/>).

3.2.1.2. *Quels sont les enjeux liés à la mobilité sur le territoire ?*

Le PETR du Pays de Thiérache a récemment pris la compétence mobilité sur le territoire (4 février 2022) à la suite de la décision des quatre Communautés de communes de le lui transmettre. Cette évolution signifie que le PETR est désormais responsable de la planification et de la gestion des politiques de mobilité au sein du territoire. Cela implique une prise en charge plus directe des enjeux liés aux déplacements et une volonté de favoriser des solutions de mobilité durables et adaptées aux besoins spécifiques de la population (Virginie Fleury, PETR du Pays de Thiérache, comm. pers.).

En assumant la compétence mobilité, le PETR du Pays de Thiérache devient l'acteur principal pour la coordination des infrastructures de transport, la promotion des modes de déplacement alternatifs et la mise en place de services de transport efficaces. Il peut élaborer un plan de mobilité stratégique qui intègre les différents aspects de la mobilité, tels que les transports en commun, les aménagements cyclables, la gestion du stationnement et la coordination des différents modes de transport.

De ce fait, et à travers la réalisation du PMS intégrant schéma directeur cyclable, un bureau d'étude (Tecurbis) a été sollicité pour réaliser un diagnostic complet de la mobilité sur le territoire. Cette étude a donné lieu à la mise en valeur de nombreux éléments que j'ai eu à regrouper dans une fiche synthétique me permettant de me préparer au mieux pour la réunion du 15 juin 2023 (cf. tableau 3).

Ainsi, ce qui caractérise majoritairement le territoire est son caractère multipolaire et très peu dense (43 habitants par km²). Il a été observé :

- De grandes fragilités sociales : pauvreté, freins psychologiques à la mobilité, difficulté d'accès à l'emploi, décrochage scolaire, précarité, etc.
- Une absence de centralité qui nuit à la population précaire (difficulté de déplacement) et à l'accès aux soins, aux commerces et aux services publics
- Un territoire touristique avec un potentiel cyclotouristique déjà exploité et en développement
- Une grande dépendance à la voiture et un autosolisme élevé
- Aucun service de transport propre au territoire, hormis la RTA pour les lignes scolaires
- Atouts : pôles de proximité avec une attractivité touristique
- Opportunités : Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), Petites Villes de Demain ayant une compétence mobilité, acteurs sociaux et associatifs impliqués, bus scolaires
- Faiblesses : méconnaissance de l'offre de transport, itinéraires cyclables inexistantes ou dangereux, difficulté d'accès à la formation et l'emploi, difficulté de mobilité pour les plus jeunes et les personnes âgées
- Menaces : territoire polycentrique très étendu, ressources financières et partenariats faibles, freins psychologiques et tendance inflationniste du secteur du transport

A la suite de ce diagnostic, des axes prioritaires à développer ont été présentés et validés lors d'un Comité de Pilotage :

- Développer les mobilités solidaires : soutenir l'offre de garage solidaire, proposer une location de scooters et développer le Transport d'Utilité Sociale (TUS)
- Favoriser la voiture partagée : matérialiser des aires de covoiturage relais, développer des lignes et mutualiser les flottes de véhicules des collectivités
- Inciter aux mobilités douces : proposer des ateliers autour du vélo et mettre en œuvre le schéma
- Communiquer et accompagner : travailler sur l'information voyageur et communiquer autour du covoiturage

3.2.2. Déclinaison des différentes actions en faveur de la mobilité sur le territoire

3.2.2.1. *Challenge de l'Ecomobilité Scolaire Hauts-de-France*

Qu'est-ce que le Challenge de l'Ecomobilité Scolaire ?

Le Challenge de l'Ecomobilité Scolaire des Hauts-de-France est un événement soutenu par le Centre Ressource régional en EcoMobilité (CREM) qui vise à encourager les écoles de la région à promouvoir des modes de déplacement durables pour se rendre à l'école. L'objectif est de sensibiliser les élèves, les parents et les enseignants aux enjeux de la mobilité durable et d'encourager l'utilisation des transports alternatifs tels que la marche, le vélo, le covoiturage et les transports en commun.

Ce Challenge, qui s'étend sur toute une semaine, incite les écoles à adopter une démarche éco-responsable en réduisant les émissions de gaz à effet de serre, en favorisant la santé et le bien-être des élèves, et en contribuant à résoudre les problèmes de circulation et de stationnement aux abords des établissements scolaires. Il vise également à créer de bonnes habitudes de mobilité durable chez les jeunes générations et à valoriser les initiatives exemplaires des écoles en matière d'écomobilité grâce à des activités nombreuses et variées tout au long de la semaine (site du Challenge de l'Ecomobilité Scolaire, 2023. Disponible sur : <https://challenge-ecomobilite-scolaire.fr/>).

Quelles actions le PETR a-t-il pu mettre en place ?

Le PETR du Pays de Thiérache, en tant qu'Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM), soutient l'édition 2023 du Challenge régional. Pendant mon stage, j'ai pu travailler au développement et à l'encadrement de ce projet avec le soutien de ma collègue Shérazade Pochet, qui m'a accordé une grande liberté d'action. Il est important de noter que peu de Challenges de ce type sont développés sur le territoire.

J'ai commencé par contacter le CREM pour obtenir plus d'informations sur le Challenge et sur le rôle que le PETR pourrait jouer. J'ai eu l'occasion d'échanger avec Madame Michèle ROUSSEL, qui nous a présenté le Challenge et le rôle d'ambassadeur. Sur un territoire, l'ambassadeur s'engage à :

- Faciliter la communication avec les écoles
- Distribuer des livrets d'activités aux classes participantes
- Remettre des récompenses à la classe la plus écomobile et à celle ayant eu la meilleure progression
- Accompagner les établissements et les parents à développer des actions ou plans de mobilité scolaire

- Partager une boîte à outils d'activités liées à la mobilité et à la sécurité routière

J'ai saisi l'opportunité d'initier des actions supplémentaires en élaborant une boîte à outils destinée aux enseignants (cf. figure 8), afin de faciliter l'approche de la thématique de la mobilité. J'ai rassemblé de nombreux supports éducatifs et pédagogiques sur la mobilité et la sécurité routière pour les sélectionner et les répertorier dans un format carnet, consultable au lien suivant : https://www.canva.com/design/DAFm56p0dM8/z7Sy9CXGHHFEEX2VdwXeLg/view?utm_content=DAFm56p0dM8&utm_campaign=designshare&utm_medium=link&utm_source=publishsharelink



Figure 8 : Première page du carnet de ressources pour le Challenge de l'Ecomobilité Solaire 2023

Suite à ces échanges et actions, j'ai pu soumettre à la direction la possibilité du PETR d'endosser ce rôle d'ambassadeur. J'ai donc présenté, à l'aide d'un diaporama (cf. figure 8), le Challenge, ses aspects, les rôles du PETR et du CREM ainsi que les supports existants. Cette présentation est disponible au lien suivant :

https://www.canva.com/design/DAFmXUfBOME/YOuPs1wJr387mTLK31tE5g/view?utm_content=DAFmXUfBOME&utm_campaign=designshare&utm_medium=link&utm_source=publishsharelink



Figure 9 : Première diapositive de la présentation sur le Challenge de l'Ecomobilité Scolaire 2023

Le PETR a par la suite confirmé son rôle d'ambassadeur sur le territoire. Le CREM sera responsable de la collecte des participations, des données et de l'établissement d'un classement pour ce Challenge prometteur.

Une première phase de communication a été lancée avec l'envoi d'un courriel d'informations (cf. figure 9) sur le Challenge et le rôle du PETR.

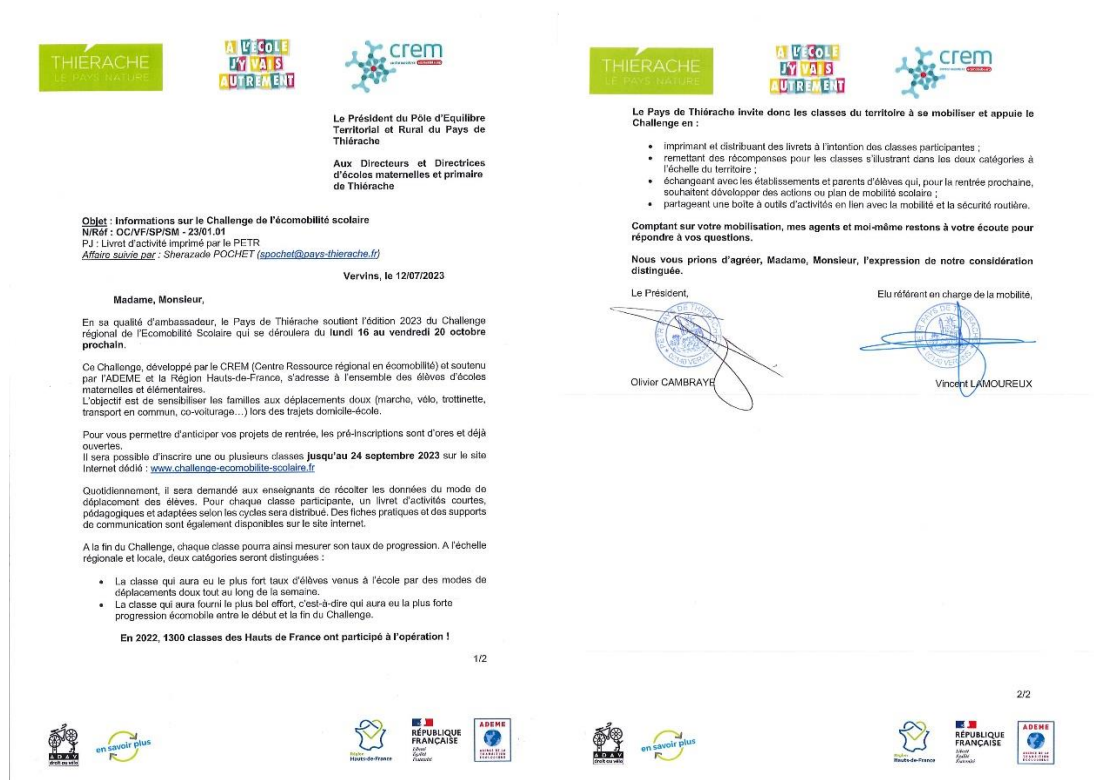


Figure 10 : Scan du courriel d'informations pour le Challenge de l'Ecomobilité Scolaire 2023

Et après ?

Avant la rentrée, ma collègue prendra contact avec les quatre Communautés de communes pour établir une liste de lots possibles à remettre aux élèves des classes gagnantes.

À la rentrée, un autre courriel d'informations sera envoyé aux écoles du territoire, les invitant à une réunion de présentation animée par Michèle ROUSSEL, qui expliquera le déroulement du Challenge à tous les intéressés.

Avant le début du Challenge et après la date limite de candidature, le PETR devra s'assurer d'imprimer suffisamment de carnets d'activités pour les distribuer aux enfants. À la fin du Challenge, le PETR devra fournir des lots aux classes gagnantes et des diplômes de participation aux autres classes.

J'ai également pris contact avec les services de l'inspection pour étudier la possibilité de présenter brièvement le Challenge aux directeurs et directrices lors des réunions de rentrée obligatoires qui ont généralement lieu fin août.

Maintenant, je laisse à ma collègue la responsabilité de mener à bien la suite de ce Challenge et je lui ai transmis le maximum d'éléments qui pourront lui faciliter la tâche, notamment avec un détail temporel des actions à venir (cf. figure 10).

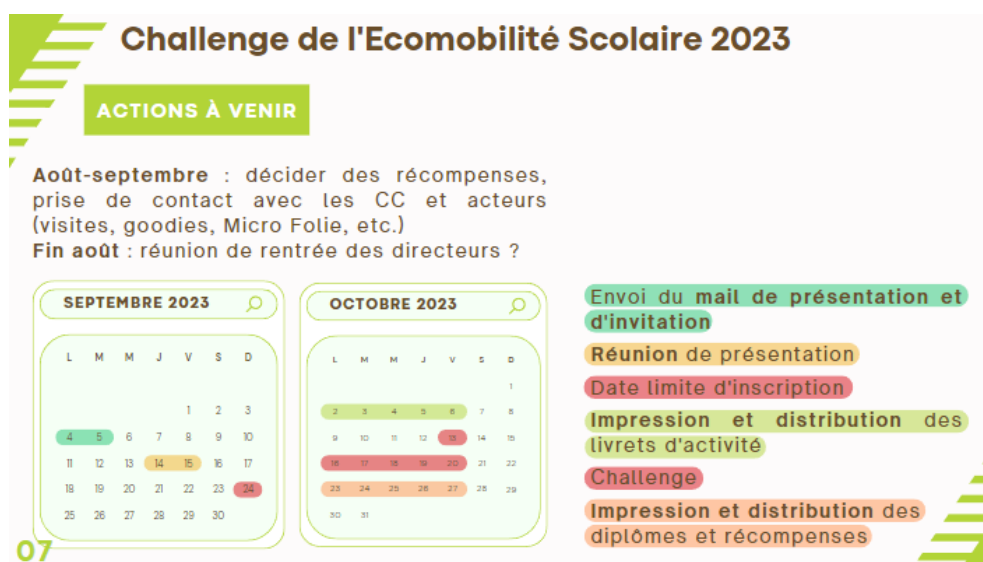


Figure 11 : Actions à venir pour le Challenge de l'Ecomobilité Scolaire 2023

3.2.2.2. Mai à Vélo

Qu'est-ce que Mai à Vélo ?

"Mai à Vélo" est un événement annuel français qui vise à promouvoir l'utilisation du vélo comme moyen de transport écologique, sain et économique. Il se déroule pendant tout le mois de mai et rassemble des professionnels, amateurs et curieux de toutes catégories. Il permet également de recenser sur une plateforme l'ensemble des événements ayant lieu en France.

L'objectif principal de "Mai à vélo" est d'encourager les individus à utiliser davantage leur vélo dans leur vie quotidienne. Cela peut prendre différentes formes, telles que se rendre au travail ou à l'école à vélo, effectuer des achats plus locaux, ou tout simplement profiter de balades en famille ou entre amis. L'événement met l'accent sur les avantages de la pratique du vélo, tels que la réduction de l'empreinte carbone, l'amélioration de la santé physique et mentale, ainsi que la diminution des

embouteillages et de la pollution atmosphérique (site de Mai à Vélo, 2023. Disponible sur : <https://maiaavelo.fr/>).

Pendant le mois de mai, de nombreuses activités sont organisées dans le cadre de "Mai à vélo". Des sorties à vélo sont proposées, que ce soit en milieu urbain ou en pleine nature, offrant ainsi l'opportunité de découvrir de nouveaux itinéraires et paysages. Des ateliers de réparation et d'entretien de vélos sont également organisés, permettant aux participants d'apprendre à entretenir leur monture et d'acquérir des compétences utiles pour la maintenance de leur véhicule. En effet, n'importe quelle personne peut décider de partager son événement sur la plateforme et bénéficier d'une visibilité plus importante.

De plus, "Mai à vélo" est l'occasion pour les collectivités locales, les associations, les entreprises et les établissements scolaires de s'impliquer dans la promotion du vélo. Des campagnes de sensibilisation sont menées pour encourager les infrastructures cyclables, telles que la création de pistes cyclables sécurisées, de parkings à vélos et d'aménagements favorables aux déplacements à vélo. Les entreprises et les écoles peuvent organiser des défis ou des compétitions afin d'inciter leur personnel ou leurs élèves à opter pour le vélo.

Quelles actions le PETR a-t-il pu mettre en place ?

J'ai été chargée de conduire et suivre cet événement. Dans un premier temps, je me suis renseignée sur les modalités de ce dernier (présentations, site Internet, retours d'expériences, rapports d'activité, etc.), afin d'identifier le plus précisément possible le rôle que pourrait avoir le PETR dans la participation à un événement de cette envergure.

Ensuite, j'ai organisé une réunion de présentation et de travail en y conviant notre co-organisateur, la Mission Locale de Thiérache, la direction et ma collègue qui se charge des thématiques de la mobilité. Cette occasion a été l'occasion de présenter l'événement et ce qu'il représente, ainsi que d'échanger sur ce qui serait possible de mettre en place. La présentation est consultable au lien suivant : https://www.canva.com/design/DAFi-hLzA5s/e-g3ILqWpvXiHQejUCwMQ/view?utm_content=DAFi-hLzA5s&utm_campaign=designshare&utm_medium=link&utm_source=publishsharelink

A la suite de cette réunion, j'ai eu pour tâche d'élaborer une liste précise de contacts à joindre à cette réflexion territoriale : gendarmeries et commissariats (sécurité routière), Préfecture (sécurité routière et animations), associations d'aide sociale, associations de cyclisme, particuliers engagés dans la pratique du vélo, associations jeunesse, ateliers de réparation du territoire, garage solidaire, etc.

L'idée est, grâce à cette liste, de créer un groupe de travail complet d'acteurs impliqués et motivés afin de parvenir à l'élaboration d'un plan événementiel pour l'édition 2024 de Mai à Vélo.

Le rôle du PETR du Pays de Thiérache et de la Mission Locale est donc de faciliter et fédérer ces actions, de manière à simplifier les échanges entre les acteurs et de donner plus d'envergure à leurs actions en les complétant ensemble ou en les communiquant d'une meilleure manière.

Et après ?

La suite de cette action va être dans un premier temps la première réunion de travail des acteurs de la mobilité, afin d'établir un plan événementiel pour l'édition 2024 de Mai à Vélo. Par la suite, ces événements devront être précisés, préparés et mis en place. L'objectif est de pérenniser ce mois dédié à la pratique cyclable et de reproduire des actions similaires sur les années suivantes.

3.2.2.3. *Offre de transport sur le territoire et mobilité inclusive*

Qu'en est-il de l'offre de transport sur le territoire ?

Suite à la lecture des nombreux documents liés à la mobilité, notamment à travers le Plan de Mobilité Simplifié (PMS) intégrant Schéma Directeur Vélo (SDV), la problématique du manque de centralité d'informations sur l'offre de transport sur le territoire a émergé. Couplée à cela, une grande précarité de déplacement a également été relevée, révélant une difficulté d'accès à la formation, l'emploi et les services publics et de santé.

Ainsi, une grande partie de mon travail a reposé sur la centralisation des informations déjà disponibles et des différentes initiatives présentes sur le territoire.

Quelles actions le PETR a-t-il pu mettre en place ?

Le travail a été divisé en deux parties distinctes. Dans la première partie, nous nous sommes consacrés à l'étude des dispositifs de transport par bus dans la région de la Thiérache. Il a été constaté que bien qu'il n'y ait pas de lignes de bus spécifiques au territoire, certaines lignes le traversent pour relier des centres urbains plus importants tels que Laon et Saint-Quentin. Ces lignes offrent une occasion de se déplacer vers des endroits où divers services sont disponibles, tels que des soins de santé, des opportunités de formation et des activités de loisirs. De plus, le coût du transport sur ces lignes est très abordable, avec un titre de transport coûtant seulement un euro.

En conséquence, il a été identifié que le bus pourrait être un moyen de transport valorisable. Cependant, son utilisation est actuellement très limitée parmi les habitants du territoire, principalement en raison d'un manque de communication concernant ce service.

Dans la seconde partie du travail, nous avons effectué des recherches sur un autre dispositif similaire peu connu dans la région : la possibilité pour tous de prendre les bus scolaires pour un euro également. Cependant, très peu d'informations sur ce dispositif étaient disponibles sur les sites de la Région ou de la régie des transports.

Pour combler ce manque d'information, nous avons pris contact avec la Région, responsable des transports, pour en apprendre davantage sur ces dispositifs et leur fonctionnement. Nous avons pu apprendre que pour les bus scolaires, il était indispensable d'utiliser une carte PassPass car aucun paiement en espèces n'était accepté à bord.

La deuxième étape a donc consisté à se renseigner sur la carte PassPass et le processus à suivre pour l'obtenir. Nous avons passé commande et simulé une demande afin de mieux comprendre la démarche. Ensuite, nous avons créé un prototype de flyer (cf. figure 11) expliquant les étapes à suivre pour obtenir la carte PassPass. Ce flyer sera distribué aux différents acteurs de la mobilité du territoire qui accueillent du public précaire.

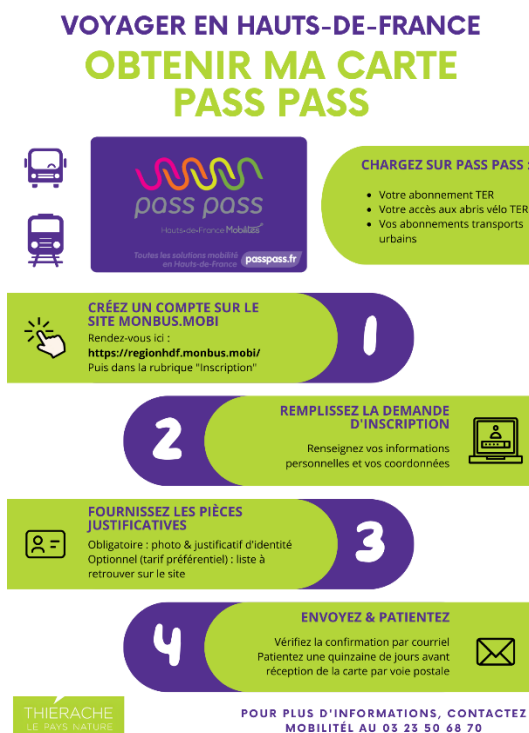


Figure 12 : Flyer prototype pour l'obtention de la carte Pass Pass

Afin de faciliter cette double offre, entre bus grand public et bus scolaire, il a été décidé d'identifier les lignes les plus pertinentes à communiquer sur le territoire, à savoir les lignes ayant pour destination des villes ou villages offrant des lieux de travail, de formation, de services publics et de santé.

Pour identifier ces villes et villages (et donc par la suite les lignes) j'ai donc réalisé une première carte interactive grâce à l'outil GoogleMyMap grâce à l'identification des différents points précédemment énoncés. Cette carte est consultable au lien suivant : <https://www.google.com/maps/d/u/1/edit?mid=1SXuWrAwB5f5QOwxdItXYkDNR3e0koDQ&usp=sharing>

J'ai ensuite pu créer une seconde carte interactive qui, par Communauté de communes, recense les villes et villages d'intérêt. Cette carte est consultable au lien suivant : https://www.google.com/maps/d/u/1/edit?mid=1jM4VlrPE_8563-L3wgH89J3DyKLNT1Y&usp=sharing

Et après ?

La suite des actions va reposer sur l'identification des différentes lignes de bus à valoriser. L'objectif final est de réussir à élaborer un carnet de la mobilité avec un dépliant sur l'offre et une carte des lignes principales avec leurs horaires. L'idée est par la suite de distribuer ces éléments aux partenaires de la mobilité, notamment France Services, la Mission Locale de Thiérache, etc. qui sont à même d'accueillir du public en situation de précarité pour la mobilité.

Une piste de réflexion sur l'expérimentation de lignes internes à la Thiérache est également en cours, avec une collaboration avec le service de régie sur la Thiérache.

3.2.2.4. Challenge de la Mobilité Hauts-de-France

Qu'est-ce que le Challenge de la Mobilité Hauts-de-France ?

Le Challenge de la Mobilité Hauts-de-France est un événement annuel dédié à promouvoir des solutions de mobilité durables dans la région des Hauts-de-France, en France. Il s'adresse à toutes les entreprises, administrations, associations et établissements d'enseignement souhaitant participer activement à la transition vers des modes de déplacement plus respectueux de l'environnement. L'objectif est d'encourager les participants à adopter des alternatives à la voiture individuelle, telles que le covoiturage, le vélo, les transports en commun, ou encore les déplacements à pied (site du Challenge de la Mobilité Hauts-de-France, 2023. Disponible sur : <https://challenge-mobilite-hdf.fr/>).

Quelles actions le PETR a-t-il pu mettre en place ?

J'ai été amenée à entrer la structure du PETR dans la base de données des participants à l'édition 2023 du Challenge de la Mobilité Hauts-de-France.

De plus, j'ai rédigé un courrier à destination des Communautés de communes, entreprises et associations partenaires afin de les inviter à participer à ce Challenge à leur échelle (cf. figure 12).

Mesdames, Messieurs,

En tant que PETR du Pays de Thiérache, nous avons le plaisir de participer pour la cinquième fois au **Challenge de la Mobilité Hauts-de-France** et nous souhaitons vous inviter à nous rejoindre dans cette démarche, du **lundi 18 au samedi 23 septembre 2023**.

Le Challenge de la Mobilité est une initiative qui vise à promouvoir les déplacements durables et à encourager l'adoption de comportements écoresponsables en matière de mobilité dans les collectivités et entreprises. En participant, vous contribuerez activement à la transition écologique et au développement des moyens de déplacements respectueux de l'environnement.

Les avantages de participer au Challenge de la Mobilité sont nombreux. Vous aurez l'occasion de :

- Promouvoir votre engagement en faveur de la durabilité et renforcer votre image responsable
- Réduire les émissions de gaz à effet de serre et la congestion routière
- Favoriser la santé et le bien-être de vos collaborateurs en les encourageant à adopter des modes de déplacement actifs
- Échanger et partager les bonnes pratiques avec d'autres acteurs engagés de notre territoire

N'hésitez pas à consulter le lien suivant pour plus d'informations sur la mise en place pratique du Challenge au sein de votre structure : <https://challenge-mobilite-hdf.fr/comment-ca-marche/>. Un webinaire explicatif est également disponible ici : <https://challenge-mobilite-hdf.fr/actus/webinaire-le-challenge-de-la-mobilite-pourquoi-y-participer-comment-lanimer-au-sein-de-son-etablissement/>

L'élaboration active du Plan de Mobilité Simplifié et du Schéma Directeur Vélo servent de base à notre engagement. Votre participation serait une contribution précieuse à cette dynamique collective et permettrait d'amplifier les bénéfices pour notre territoire.

Nous vous invitons chaleureusement à rejoindre le changement et à participer au Challenge de la Mobilité Hauts-de-France avec nous, en inscrivant votre structure au lien suivant : <https://challenge-mobilite-hdf.fr/jinscris-mon-etablissement/>

Si vous êtes intéressé(e) ou si vous souhaitez obtenir plus d'informations, n'hésitez pas à nous contacter.

Nous vous remercions par avance pour votre attention et votre engagement.

Figure 13 : Capture d'écran du courriel d'invitation à la participation du Challenge de la Mobilité Hauts-de-France

3.2.3. Participation aux réunions d'informations et rédaction de compte-rendus

Le tableau suivant reprend les différentes réunions d'informations suivies (cf. tableau 4). Pour la plupart, des compte-rendus ont été rédigés et transmis à la direction.

Date	Réunion	Acteur	Contenu
9 mai 2023	Opération TRAINquille	Mission Locale SNCF	Présentation du projet d'accompagnement de A à Z des familles souhaitant voyager en train pour les vacances
11 mai 2023	Comité de Concertation SCoT	Maires de Thiérache Bureau d'étude SCoT	Présentation du diagnostic SCoT et ateliers de discussions sur différentes thématiques SCoT
31 mai 2023	Projet Mai à vélo 2024	PETR Mission locale	Présentation de « Mai à vélo » et des événements associés, projection sur le territoire en 2024
2 juin 2023	Echange sur l'offre de mobilité bus	Région	Discussions sur les dispositifs à 1€ et l'accès des bus scolaires au grand public
8 juin 2023	Journée de restitution des Ateliers Régionaux des Acteurs de l'Aménagement (ARAA)	Région Partenaires Chargés de mission SCoT	Récapitulatif des ateliers précédents, créneau d'atelier sur le SCoT en groupe, témoignage du SCoT de Lyon, échanges
13 juin 2023	Prise de contact avec la CREM pour le Challenge de l'Ecomobilité Scolaire	Référente CREM	Présentation du Challenge par la référente, échanges et questions, stratégies
15 juin 2023	Comité Technique Contrats Opérationnels de Mobilité (COM)/Plans d'Actions communs en matière de Mobilité Solidaire (PAMS)	Etat (DREAL, DDT, DDETS) Départements (Aisne et Somme) CEREMA Autorité Organisatrice de la Mobilité (AOM) EPCI Cellule France Mobilité Missions locales	Présentation de la nouvelle dynamique de bassins de mobilité Rappel sur les COM/PAMS Construction d'un diagnostic partagé Travail sur la mobilité solidaire Identification des premiers enjeux sur le bassin de mobilité
16 juin 2023	Rencontres de la Direction Départementale des Territoires (DDT) sur la chaîne des déplacements	DDT Elus Présidents des intercommunalités CAUE SEDA ADICA APF France handicap APEI	Séquence générale sur la mobilité et la mise en œuvre de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) Séquence sur l'accessibilité dans les bâtiments Séquence sur l'accessibilité de la voirie et des espaces publics

4 juillet 2023	Réunion de rencontre sur la thématique de la sécurité routière	Mission Locale de Thiérache Préfecture Police Municipale de Guise	Présentation de la structure du PETR, de sa prise récente de la compétence mobilité et de son souhait de développer des actions en faveur de la sécurité routière Echange de pratiques, coopération possible, etc.
5 juillet 2023	Journée Mob'In au CESE de Paris : mobilité inclusive et durable	Acteurs de la mobilité à l'échelle nationale	Interventions croisées des acteurs du réseau Mob'In et des partenaires associés Identifier les solutions territoriales, mobiliser, programmer, déployer, fédérer, développer des projets partenariaux et mesurer l'impact Présentation de méthodologies de cartographie et état des lieux de la mobilité sur un territoire
6 juillet 2023	Séance d'accompagnement à la sensibilisation routière pour les jeunes	Mission Locale de Thiérache Police Municipale de Guise	Echanges entre jeunes et police Rappel des bonnes pratiques à trottinette
12 juillet 2023	Réunion de travail : mobilité	Direction, présidence et élu mobilité du PETR	Présentation des actions et projets menés durant le stage, sur la thématique mobilité : Challenge de l'écomobilité scolaire 2023, Mai à vélo 2024, retour d'information CoTech COM/PAMS, offre de transport et subvention ADEME

Tableau 3 : Tableau récapitulatif des réunions suivies sur le volet Mobilité

3.2.4. Participation à des webinaires

Le tableau suivant reprend les différents webinaires suivis (cf. tableau 4). Pour la plupart, des compte-rendus ont été rédigés et transmis à la direction.

Date	Webinaire	Acteur	Contenu
11 mai 2023	L'écosystème vélo	France Mobilités	Encourager la mobilité à vélo : comment rendre sa voirie cyclable ? Retour d'expérience d'un accompagnement dans le cadre d'AVELO2 Mettre en œuvre sa politique cyclable en zone peu dense Le plan vélo de la Communauté urbaine d'Arras
12 mai 2023	Appel à Projets « Marche du Quotidien »	ADEME	Donner une impulsion à la mobilité piétonne du quotidien afin qu'elle soit intégrée dans les politiques publiques locales en faveur de la marche
23 mai 2023	Le Challenge de la Mobilité	Réseau ALLIANCES	Présentation du Challenge et comment l'animer au sein de son établissement

24 mai 2023	Intermodalité vélo-train en Belgique et aux Pays-Bas	Académie Des Mobilités Actives	Présentation du système de vélos partagés belges proposés en gares Présentation du système néerlandais
19 juin 2023	Appel à Manifestation (AMI)	Réseau Mob'In	Mobilité durable et solidaire
22 juin 2023	Covoiturage : quelle stratégie pour massifier la pratique ?	CEREMA	Mise en place de services, réalisation d'infrastructures, animation, etc. Partage d'expériences et échanges

Tableau 4 : Tableau récapitulatif des webinaires suivis sur le volet Mobilité

4. Présentation des livrables de la mission

Les différents livrables ayant été présentés dans les parties leur correspondant, généralement avec un lien de consultation web associé, cette partie se concentrera principalement sur la centralisation de ces derniers.

4.1. COT

4.1.1. Rapport d'avancement de la 1^{ère} phase du COT

https://drive.google.com/file/d/1PTVdaptZWlfzsRGqYO_5E70qx0GEhxMt/view?usp=sharing

4.1.2. Guide prototype des bons gestes à adopter pour la transition écologique

https://www.canva.com/design/DAFj5vQr4y4/YZNGWslH9A-2bjcobMmnQ/view?utm_content=DAFj5vQr4y4&utm_campaign=designshare&utm_medium=link&utm_source=publishsharelink

4.1.3. Présentation sur la méthode Bilan Carbone

https://www.canva.com/design/DAFimxWQ_c0/BljRQTQZn0CZtVLsojORUg/view?utm_content=DAFimxWQ_c0&utm_campaign=designshare&utm_medium=link&utm_source=publishsharelink

4.2. Mobilité

4.2.1. Création d'une boîte à outils sur la mobilité pour le Challenge de l'Ecomobilité Scolaire 2023

https://www.canva.com/design/DAFm56p0dM8/z7Sy9CXGHHFEEX2VdwXeLg/view?utm_content=DAFm56p0dM8&utm_campaign=designshare&utm_medium=link&utm_source=publishsharelink

4.2.2. Création de cartes interactives pour œuvrer à la mobilité inclusive

<https://www.google.com/maps/d/u/1/edit?mid=1SXuWrAwB5f5QOwxdlItXYkDNR3e0koDQ&usp=sharing>

https://www.google.com/maps/d/u/1/edit?mid=1jM4VlrPE_8563-L3wgH89J3DyKLNT1Y&usp=sharing

4.2.3. Création d'un flyer prototype de communication pour la carte PassPass

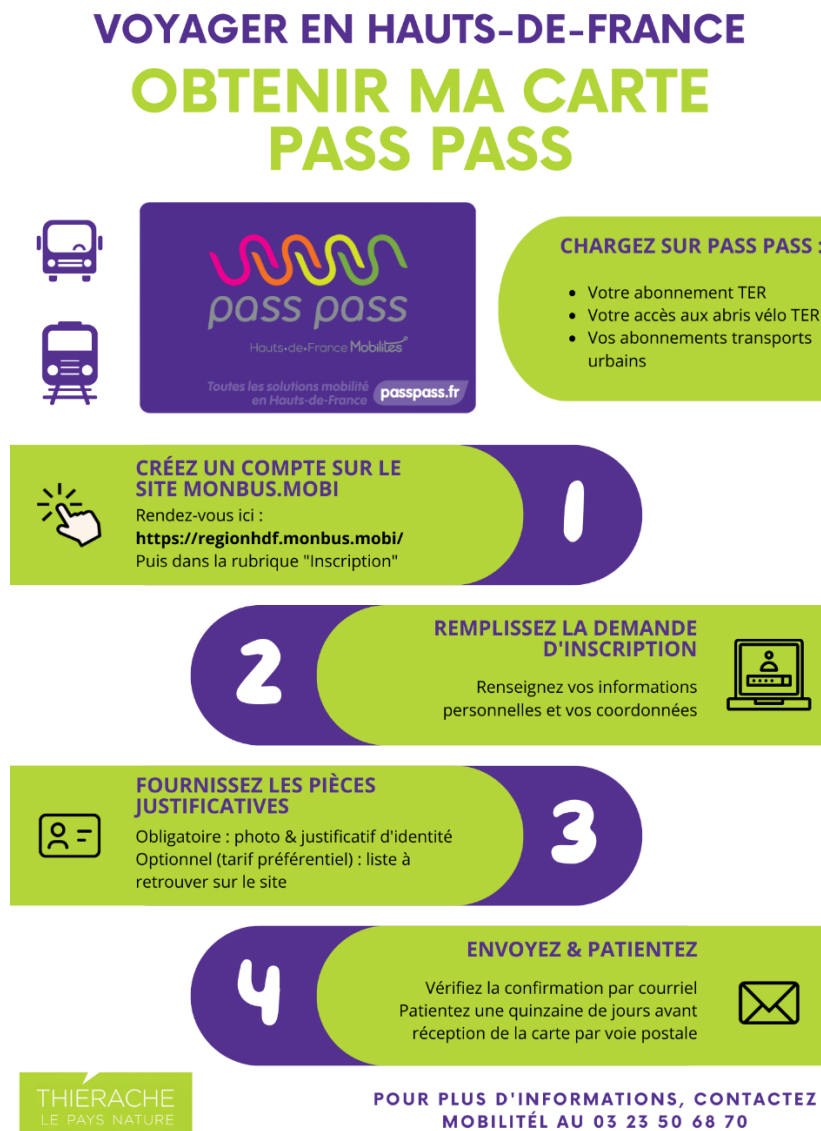


Figure 14 : Flyer prototype pour l'obtention de la carte Pass Pass

4.2.4. Présentation des actions menées durant le stage

https://www.canva.com/design/DAFn13jXTFU/v8wgTadKr8Y8lxihiFAVjA/view?utm_content=DAFn13jXTFU&utm_campaign=designshare&utm_medium=link&utm_source=publishsharelink

4.3. Rapport d'activité du PETR du Pays de Thiérache, édition 2022

En plus des missions confiées sur le COT et la mobilité, j'ai également pu m'entraîner à l'utilisation de l'outil Canva à travers l'élaboration du rapport d'activité de l'année 2022 pour le PETR du Pays de Thiérache. Ce document est disponible en consultation au lien suivant : https://www.canva.com/design/DAFnF9Q2bFs/KyOdohUFPCfEDW1qblB3YA/view?utm_content=DAFnF9Q2bFs&utm_campaign=designshare&utm_medium=link&utm_source=publishsharelink

5. Retour réflexif sur l'expérience

5.1. Démarches

Au cours de mon stage au PETR du Pays de Thiérache, j'ai été confrontée à deux projets majeurs : le suivi du COT et la déclinaison opérationnelle du PMS intégrant SDV. Chacun de ces projets m'a amenée à développer des sous-thèmes pertinents pour traiter ce sujet. Chaque projet m'a donc amenée à entreprendre des démarches spécifiques.

Pour le suivi du COT, j'ai commencé par étudier attentivement le contenu du contrat et les différentes actions prévues. J'ai pris connaissance des objectifs fixés par les partenaires et des indicateurs de suivi à mettre en place. Ensuite, j'ai établi un calendrier pour le suivi régulier des actions et l'évaluation de leur avancement. J'ai également collaboré avec les acteurs impliqués (ou à impliquer) pour recueillir les informations nécessaires et rédiger des rapports de suivi et les objectifs spécifiques à fournir.

Pour la déclinaison du PMS avec le SDV, j'ai d'abord réalisé une analyse approfondie des enjeux de mobilité sur le territoire de la Thiérache. J'ai pris connaissance des besoins des habitants, des problèmes environnementaux et des contraintes locales. Ensuite, je me suis appuyée sur le diagnostic complet de la mobilité réalisé par le bureau d'étude, ce qui m'a permis d'identifier les axes prioritaires à développer, tels que les mobilités solidaires, la voiture partagée et les mobilités douces. Les différents éléments du diagnostic ont révélé un besoin de développer la communication et les actions liées à la promotion d'une mobilité alternative sur le territoire. J'ai donc entrepris plusieurs réflexions, suivis des webinaires et réunions et rencontré des acteurs pertinents pour identifier des actions concrètes à mettre en place pour passer du diagnostic à l'action.

5.2. Méthodes

Pour le suivi du COT, j'ai abordé une approche méthodique et rigoureuse. Etant un document de grande envergure, j'ai privilégié une première approche très théorique avec une prise de connaissance sur plusieurs journées. Par la suite, j'ai pu principalement travailler sur la rédaction et la précision des objectifs spécifiques ; chose que j'ai entreprise grâce à des rencontres extérieures avec des acteurs pertinents et des recherches internes. J'ai également adopté une dynamique de suivi, notamment avec la conseillère, afin d'échanger sur l'avancement des démarches et demandes d'audit pour chaque Communauté de communes.

Concernant la déclinaison du PMS avec le SDV, j'ai adopté une approche analytique et collaborative. J'ai recueilli des données sur la mobilité, j'ai consulté des partenaires et j'ai impliqué les acteurs locaux pour assurer une adéquation entre les mesures mises en place et les besoins réels des usagers. J'ai également utilisé des outils de cartographie pour visualiser les lignes prioritaires à communiquer.

5.3. Analyse critique des résultats

Après avoir terminé mon stage, j'ai pu analyser les résultats ou la portée de ces différents projets. Pour le suivi du COT, nous avons réussi à préciser les objectifs spécifiques durant la durée de mon stage ; cela a été une tâche importante et nécessitant la rencontre de nombreux. En revanche, la mobilisation des Communautés de communes sur cette thématique est très hétérogène, menant à une difficulté d'avancement concret et une fatigue générale des élus qui se fait ressentir notamment lors des réunions. Le territoire avance donc à faible allure sur l'élaboration du COT et il est difficile pour tous de se projeter dans un projet de cette envergure couvrant un si grand nombre de domaines en même temps.

Concernant la déclinaison du PMS avec le SDV, nous avons pu initier une réflexion sur le développement de nombreuses actions et nombreux événements à venir. Des contacts ont été établis de manière plus ou moins appuyée et tous les acteurs rencontrés ont montré un réel enthousiasme pour cette thématique, dépeignant un grand manque de sensibilisation à la mobilité sur le territoire. Chacune des actions est cependant une première à l'échelle du Pays de Thiérache. Toute action part donc du stade embryonnaire et il est assez évident qu'un besoin d'acculturation et d'habitude à cette thématique doit encore s'inscrire dans les mentalités de chacun. Il a notamment été mentionné la difficulté de mobiliser le grand public, notamment le public scolaire à travers le Challenge de l'Ecomobilité Scolaire.

5.4. Pistes d'améliorations

Au cours de mon stage au PETR du Pays de Thiérache, j'ai identifié plusieurs pistes d'amélioration visant à renforcer l'efficacité et l'impact des projets, en particulier concernant le suivi du Contrat d'Objectifs Territorial (COT) et la déclinaison opérationnelle du Plan de Mobilité Simplifié (PMS) intégrant le Schéma Directeur Vélo (SDV).

- Renforcement de la communication :

Il est essentiel d'accroître la communication tant en interne, au sein de l'équipe du PETR, qu'avec les acteurs externes impliqués dans les projets. Une communication transparente et régulière permettrait de mieux coordonner les actions, d'anticiper les éventuels obstacles et de renforcer la cohésion entre les différents partenaires. De plus, il convient d'établir une collaboration étroite avec la Région, en charge de la gestion des transports, afin de diffuser efficacement des informations cruciales telles que l'offre de bus à 1€, qui peut être méconnue du grand public.

- Facilitation des échanges et dispositifs :

Un autre aspect important concerne l'accès aux dispositifs, notamment pour les publics précaires qui pourraient bénéficier du bus à 1€. Il est primordial de simplifier les démarches administratives pour ces publics en mettant en place des procédures plus accessibles et en les accompagnant tout au long du processus (pas forcément du ressort du PETR). La collaboration avec les structures associatives permettrait de mieux répondre aux besoins spécifiques de chaque individu.

- Implication des élus et des collectivités :

Certaines pistes d'amélioration ne relèvent pas uniquement du PETR, mais requièrent une implication active des élus et des collectivités locales. Il est nécessaire de sensibiliser les décideurs sur l'importance des politiques de mobilité et de les encourager à participer activement à leur développement. Un travail de sensibilisation et d'accompagnement peut être entrepris pour aider les petites communes à mieux appréhender les enjeux de développement et de mobilité, tout en les soutenant dans la mise en place de solutions adaptées à leur réalité territoriale. Enfin, il est crucial de sensibiliser l'ensemble des acteurs, tant au niveau institutionnel que citoyen, sur la responsabilité partagée en matière de développement. Il est essentiel que chacun comprenne l'impact de ses choix de déplacement sur l'environnement et la société, et s'engage activement dans la promotion de solutions de mobilité durables.

5.5. Projection

Pour la projection, je suis convaincue que le PETR peut continuer à jouer un rôle essentiel dans la planification et la gestion des politiques de mobilité sur le territoire de la Thiérache. Le PETR peut contribuer à transformer les déplacements au sein du territoire et à construire un avenir plus résilient et respectueux de l'environnement. Avec une approche participative et collaborative, le PETR peut continuer à favoriser des solutions de mobilité inclusives et durables, adaptées aux besoins spécifiques de la population de la Thiérache.

Grâce à mon stage au PETR du Pays de Thiérache, j'ai pu prendre conscience de l'importance et du potentiel du domaine de compétences lié au PETR dans la planification et la gestion des politiques de transition énergétique et de mobilité sur le territoire. Ce stage m'a offert une opportunité unique d'affiner mon intérêt pour ces domaines et de développer mes compétences professionnelles. J'ai acquis une meilleure compréhension des enjeux de mobilité et des leviers d'action pour promouvoir des pratiques et des déplacements plus durables et respectueux de l'environnement. De plus, j'ai eu l'occasion de collaborer avec divers acteurs locaux, tels que les collectivités, les associations et les entreprises, ce qui m'a permis de comprendre l'importance de la concertation et de la coordination pour mener à bien des projets. Ce stage a renforcé ma conviction de poursuivre mon chemin professionnel dans le domaine du développement territorial, avec un intérêt prononcé pour le monde rural. Je suis particulièrement intéressée par le rôle que joue le PETR en tant qu'outil de coordination et de facilitation entre les différentes parties prenantes pour favoriser un développement harmonieux et durable du territoire.

6. Table des figures et tableaux

Cette liste est triée par ordre d'apparition dans le document :

Figure 1 : Spatialisation de la Thiérache (PETR du Pays de Thiérache, 2021).....	4
Figure 2 : Carte des quatre Communautés de communes membres du PETR du Pays de Thiérache et informations relatives (PETR du Pays de Thiérache, non daté).....	5
Figure 3 : Trombinoscope de l'équipe du PETR du Pays de Thiérache (PETR du Pays de Thiérache, 2022)	10
Tableau 1 : Tableau récapitulatif des objectifs spécifiques à déployer sur le territoire	14
Tableau 2 : Tableau récapitulatif des réunions suivies sur le volet COT	15
Figure 4 : Capture d'écran du tableur reprenant les données récoltées pour la rédaction du rapport de la 1 ^{ère} phase du COT (INSEE, 2022)	16
Figure 5 : Récapitulatif des points de diagnostics communs aux quatre Communautés de communes pour le référentiel de l'Economie Circulaire (ECi).....	18
Figure 6 : Récapitulatif des scores définitifs d'état des lieux (audits) pour le référentiel Climat Air Energie (CAE)	18
Figure 7 : Page de couverture pour le rapport de la 1 ^{ère} phase d'avancement du COT.....	19
Figure 8 : Première page du carnet de ressources pour le Challenge de l'Ecomobilité Scolaire 2023..	23
Figure 9 : Première diapositive de la présentation sur le Challenge de l'Ecomobilité Scolaire 2023	24
Figure 10 : Scan du courriel d'informations pour le Challenge de l'Ecomobilité Scolaire 2023	24
Figure 11 : Actions à venir pour le Challenge de l'Ecomobilité Scolaire 2023.....	25
Figure 12 : Flyer prototype pour l'obtention de la carte Pass Pass	28
Figure 13 : Capture d'écran du courriel d'invitation à la participation du Challenge de la Mobilité Hauts-de-France.....	29
Tableau 3 : Tableau récapitulatif des réunions suivies sur le volet Mobilité	31
Tableau 4 : Tableau récapitulatif des webinaires suivis sur le volet Mobilité.....	32
Figure 14 : Flyer prototype pour l'obtention de la carte Pass Pass	33
Figure 1 : Spatialisation de la Thiérache (PETR du Pays de Thiérache, 2021).....	37
Figure 2 : Carte des quatre Communautés de communes membres du PETR du Pays de Thiérache et informations relatives (PETR du Pays de Thiérache, non daté)	37

7. Bibliographie

La rédaction de ce travail s'est appuyée principalement sur les commentaires personnels et les échanges en interne avec l'équipe du PETR, ainsi qu'avec divers acteurs et partenaires impliqués dans le projet. Ces sources directes ont été d'une grande valeur pour approfondir la compréhension des sujets abordés. De plus, une vaste majorité des documents consultés pour cette recherche a été mise à ma disposition en format physique et en interne, mais n'est malheureusement pas accessible sous forme numérique ni disponible publiquement. Par conséquent, ces sources ne peuvent être citées avec précision dans cette bibliographie. Cependant, leur apport a été essentiel pour la réalisation de ce travail et mérite d'être mentionné en reconnaissance de leur contribution.

PETR DU PAYS DE THIERACHE. [en ligne]. (2023). [réf du 03/07/23]. Disponible sur : <https://pays-thierache.fr/>. [réf du 03/07/23].

CLES DE LA TRANSITION ENERGETIQUE. *Contrats d'objectifs territoriaux et patrimoniaux : qu'est-ce que c'est, à quoi cela sert-il ?* [en ligne]. (2023). Disponible sur : <https://www.clesdelatransition.org/acteurs-des-territoires/contrats-dobjectifs-territoriaux-et-patrimoniaux-quest-ce-que-cest-a-quoi-cela-sert-il>. [réf du 10/07/23].

CEREMA. *Plan de Mobilité Simplifié : notre synthèse*. [en ligne]. (2023). Disponible sur : <https://www.cerema.fr/fr/actualites/plan-mobilite-simplifie-note-synthese-du-cerema>. [réf du 17/07/23].

EM Services. *Schéma directeur cyclable*. [en ligne]. (2023). Disponible sur : <https://www.em-services.fr/notre-offre/collectivites/schema-directeur-cyclable/>. [réf du 17/07/23].

Challenge de l'Ecomobilité Scolaire. [en ligne]. (2023). Disponible sur : <https://challenge-ecomobilite-scolaire.fr/>. [réf du 24/07/23]

Mai à Vélo. [en ligne]. (2023). Disponible sur : <https://maiavelo.fr/>. [réf du 03/07/23].

Challenge de la Mobilité Hauts-de-France. [en ligne]. (2023). Disponible sur : <https://challenge-mobilite-hdf.fr/>. [réf du 24/07/23]

DÉVELOPPEMENT DU TERRITOIRE :

Contrat d'Objectifs Territorial (COT) & Plan de Mobilité Simplifié (PMS) intégrant un schéma directeur cyclable

RÉSUMÉ & ABSTRACT :

Pour œuvrer au **développement du territoire** de la Thiérache, j'ai eu à explorer les différentes notions liées à la **transition écologique**, l'**économie circulaire** et la **mobilité**. J'ai principalement travaillé sur le Contrat d'Objectifs Territorial qui vise à établir des actions cohérentes de développement économique, culturel et social entre les quatre **Communautés de communes** du territoire. J'ai également travaillé sur le développement de la pratique et culture du vélo sur le territoire.

I worked on the **development** of the Thiérache region, exploring various concepts related to **ecological transition**, **circular economy**, and **mobility**. My main focus was on the Territorial Objectives Contract, which aims to establish coherent actions for economic, cultural, and social development among the four **Community of Communes** within the territory. Additionally, I worked on promoting and fostering a cycling culture and practice in the region.

MOTS CLÉS :

Développement territorial (territorial development), transition écologique (ecological transition), économie circulaire (circular economy), mobilité (mobility)



THIERACHE
LE PAYS NATURE

PETR DU PAYS DE THIERACHE
7 Avenue du Préau, 02140 VERVINS

TUTRICE STAGE :

Virginie FLEURY, directrice du PETR Pays
de Thiérache

TUTRICE ACADEMIQUE :

Mathilde GRALEPOIS