

Document de travail - ne pas diffuser

Projet de Territoire Terre de Camargue

Synthèse

Notre projet de territoire permet de fixer collectivement notre avenir commun en Terre de Camargue. Il est le fruit d'un processus progressif de dialogues et de rencontres-débats. Les deux premières publications ont été consacrées à la présentation de la démarche d'élaboration du projet et des ateliers qui ont permis de proposer une trame d'objectifs pour ce projet.

Cette troisième publication est l'occasion de partager la synthèse de la conférence prospective du 17 décembre 2021, à l'interface de la séquence « enjeux-objectifs » et de l'étape suivante consacrée aux actions. Cette conférence a permis d'entendre de passionnantes paroles d'experts extérieurs au territoire, sur trois grandes thématiques qui nous concernent au plus haut point (eau, mobilité, limites) et d'ouvrir le champ des possibles pour l'avenir de Terre de Camargue.

Docteur Robert CRAUSTE
*Président de la Communauté de communes
Terre de Camargue*



Photo AU

Table ronde 1

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

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



Photo modes de transports

Table ronde 2

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

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



Photo Terre de Camargue

Table ronde 3

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

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

En présence de :

- > **Robert CRAUSTE**, président de la Communauté de communes Terre de Camargue, maire du Grau-du-Roi
- > **Régis VIANET**, vice-président de la Communauté de communes Terre de Camargue - Politiques environnementales, adjoint au maire d'Aigues-Mortes
- > **Thierry FÉLINE**, vice-président de la Communauté de communes Terre de Camargue - Développement économique, ports maritimes de plaisance, emploi et tourisme, maire de Saint-Laurent d'Aigouze

➤ Construire la cohésion sociale et l'identité locale autour des problématiques de l'eau et de la protection de l'environnement – Aurélien Allouche

La présentation d'Aurélien Allouche met en avant une complémentarité, plutôt qu'une opposition, entre la gestion de l'environnement et l'identité locale.

Afin de le démontrer, Mr Allouche propose d'étudier la relation existant entre environnement et cohésion sociale à travers le prisme du changement climatique et des évolutions qu'il va entraîner, ces dernières étant particulièrement notables sur le territoire camarguais. D'après les travaux des experts en région Occitanie, il est prévu une hausse des températures d'au moins 2,3°C, une multiplication des nuits tropicales et des événements extrêmes, une baisse des précipitations et des débits d'étiage, etc. La clé d'adaptation pour faire face à ces problèmes pourrait être de disposer d'une forte identité et d'une cohésion sociale. En effet, plus l'identité partagée et la cohésion sociale seront assurées, moins il y aura de conflits et plus faible sera la vulnérabilité sociale.

Selon M. Allouche, les grands enjeux pour faire face au changement peuvent être catégorisés en trois types :

- > l'enjeu d'intégrité du territoire : qu'est-ce que l'on est capable de voir évoluer, qu'est-ce que l'on veut à tout prix préserver ?
- > l'enjeu de réinvention de la ruralité, avec un appui aux activités économiques pérennes ;
- > l'enjeu de développement des complémentarités entre territoires et de singularisation de l'identité locale.

Allier politique environnementale et cohésion sociale permettrait de construire un projet collectif, en mobilisant l'environnement comme support d'une identité, d'une cohésion et d'une ruralité. La cohésion sociale réside dans des interactions fortes entre les personnes et surtout dans le partage d'un récit collectif, d'un projet collectif. Ainsi au sein du territoire le récit pour créer ce credo collectif pourrait être : « *Collectivement protéger l'environnement et l'intégrité du territoire pour garantir une ruralité renouvelée, une identité locale* ».

Dans l'objectif de concrétiser ce projet collectif, plusieurs leviers prospectifs peuvent être mobilisés (voir tableau ci-contre).

NIVEAU COLLECTIF	<ul style="list-style-type: none"> > Accumuler de la connaissance et historiciser le territoire (<i>écosystèmes, représentations du territoire, identités réflexives, interdépendances activités/écosystèmes, etc.</i>) > Créer du lien social et de l'engagement autour des problématiques environnementales (<i>gestion et science participatives</i>) > Penser des échelles d'action et d'engagement (<i>de l'individu à des regroupements</i>)
NIVEAU ORGANISATIONNEL	<ul style="list-style-type: none"> > Créer des modes d'échanges et des collectifs pour cumuler la connaissance et construire en confiance (<i>interlocuteurs, données</i>) > Collaborer en continu avec des centres de recherche
NIVEAU INSTITUTIONNEL	<ul style="list-style-type: none"> > Choisir le modèle institutionnel à 10-20 ans (polyarchi, centralisation, mégagestionnaire ?), le mode de gestion et les moyens financiers et réglementaires à mettre en œuvre > Conserver la lisibilité de l'appareillage institutionnel pour les habitants et les usagers

Suite à cette présentation, des échanges ont eu lieu lors d'une table ronde réunissant M. Crauste, M. Vianet et M. Allouche. Certains participants dans la salle ont également pu intervenir. Les principaux points soulevés lors de ces échanges sont les suivants :

- > la nécessité de rassembler apparaît comme un enjeu partagé, notamment dans un contexte actuel où la tendance est au repli sur soi. Il est important de garantir le lien ;
- > la difficulté à faire dialoguer identité et modernité était également un sujet au cœur des débats. En effet l'identité est dynamique, et rassemble certes les traditions, mais est également une projection vers l'avenir dans un territoire mobile et dynamique. Cela soulève donc la question de la transmission de l'identité avec une prise en compte de nouveaux

paramètres comme le changement climatique. Il est rappelé que l'identité camarguaise combine identité d'adaptation et histoire d'innovation ;

- > la question du pas de temps apparaît également comme centrale, avec une opposition entre le temps long du scientifique et le besoin d'immédiateté du gestionnaire. Un besoin de restaurer la confiance dans les données scientifiques a été pointé, par exemple à l'aide de la mise en place d'organisations frontières inclusives regroupant scientifiques, gestionnaires, agriculteurs, etc. ;
- > enfin, la nécessité d'agir dès maintenant a été affirmée, avec un besoin de prise de conscience et un travail à mener dès maintenant, pour définir une vision partagée et une trajectoire : « *30 ans c'est demain* ».

Aurélien ALLOUCHE est docteur en sociologie, chercheur-consultant (bureau d'études RESSOURCE), chercheur associé à MESOPOLHIS UMR 7064 (Centre Méditerranéen de SOciologie, de science POLitique et d'HISToire).

Les recherches de Mesopolhis sont interdisciplinaires (sociologie, science politique, histoire, anthropologie, démographie, géographie et urbanisme) et portent prioritairement, dans l'espace euro-méditerranéen, sur la dimension transnationale et historique des mutations des sociétés contemporaines (observation des changements des structures institutionnelles et des dynamiques spatiales et culturelles des mondes sociaux).

m.allouche.aurelien@orange.fr
www.ressource-sciences-sociales.com



Modes de transports partagés et flexibles

En préambule D. Josselin réagit à l'intervention d'A. Allouche en soulignant que, même s'il y a toujours une marge d'erreur et une probabilité de se tromper, les projections concernant le réchauffement climatique ne peuvent plus être mises en doute. Il s'agit d'éclairer le présent à la lumière des futurs possibles.

« Géographe quantitativiste » dans les transports et la mobilité, D. Josselin a d'ailleurs orienté ses activités vers l'environnement car, selon lui, « c'est un devoir pour les scientifiques de se consacrer en masse à cette problématique »

Sa présentation porte sur les transports partagés et flexibles hors transports réguliers, sachant que les deux types de transport sont bien entendu complémentaires :

- > le transport partagé, c'est partager le temps, le matériel et les infrastructures de transports (avec des possibilités d'économies d'échelle) ;
- > le transport flexible, c'est aller partout, le plus vite possible, à tout moment.

Leur développement est confronté à une contrainte majeure : l'existence de la voiture comme mode de transport aujourd'hui le plus flexible. Comment lutter contre ? Avec des transports collectifs denses, cadencés, interconnectés comme en Hollande... mais ce n'est pas possible partout. Les transports partagés et flexibles apparaissent donc comme une alternative crédible à la voiture si l'on veille à ne pas les mettre en concurrence avec les TC et si les gens retrouvent l'envie de voyager ensemble. Voici le portrait de ces différents modes de déplacements partagés et flexibles.

Transport à la demande / TAD	<ul style="list-style-type: none"> - Réservation préalable et coût important car peu utilisé (taux de couverture faible) + Possibilité de massifier grâce aux nouvelles technologies (NTIC / GPS), appropriation des outils par les acteurs (cf. taxis)
Voiture de transport avec chauffeur / VTC	<ul style="list-style-type: none"> - Sans obligation de service et avec une logique de rentabilité au kilomètre qui ne nécessite pas de remplir les véhicules.
Autopartage (en boucle ou de station en station)	<ul style="list-style-type: none"> + Permet de partager des véhicules (mais pas du temps de transport) - Coût spécifique du rapatriement des véhicules, problématique du stationnement et de la recharge (beaucoup de voitures électriques)
Covoiturage	<ul style="list-style-type: none"> - Pas d'obligation de service + Taux de remplissage dans l'intérêt du système
Nouveaux véhicules électriques individuels / NVEI (trottinettes notamment)	<ul style="list-style-type: none"> + Partage de voiries existantes, facilite l'accès au TC (léger, pliable) - Risque de conflits d'usage principalement avec les piétons
Véhicules autonomes et connectés / VAC - navettes	<ul style="list-style-type: none"> - Coût important, qui reste équivalent à un bus mais avec une capacité moindre + Impact fort en terme d'image (70 expérimentations en France)
Transport fluvio-maritime (navette ou « cobotage »)	<ul style="list-style-type: none"> - Vitesse limitée + Sans risque d'embouteillage, avec utilisation possible de bateaux électriques rechargeables
« Démobilité carbonée » (télétravail, co-working)	<ul style="list-style-type: none"> + Facilitée dans le monde des entreprises (RSE, PD(i)E, aides financières...)

Les participants à la table ronde ont confirmé l'enjeu de la mobilité comme étant majeur pour le territoire. Ils portent donc l'ambition d'agir sur la mobilité du quotidien. Au cœur de cet enjeu figure le transport ferroviaire avec la mobilisation pour le renforcement et le cadencement de la ligne TER Nîmes – le Grau-du-Roi.

« C'est une chance d'avoir cette ligne qui relie les 3 communes de l'EPCI ».

Prendre le train doit être facile et agréable grâce à l'intermodalité et au stationnement... C'est l'objectif de l'aménagement du PEM (pôle d'échanges multimodal) du Grau-du-Roi. Quant au développement du vélo, il est déjà à l'œuvre grâce aux itinéraires cyclables existants. Il y a également la possibilité d'en créer sur les digues (Rhône, Vidourle). Enfin, des solutions alternatives et innovantes, adaptées au territoire sont recherchées : navette fluviale avec Aigues-Mortes, navette autonome terrestre...

Les participants dans la salle ont partagé le potentiel local pour les mobilités alternatives, tout en étant conscients de la nécessité de changer les mentalités alors que les

pratiques privilégient toujours l'usage de la voiture individuelle. Il ressort des échanges que le train et le vélo sont des modes à privilégier, tandis que les transports collectifs urbains et interurbains sont plus difficiles à mettre en place sur un territoire plus rural qu'urbain.

D. Josselin a apporté quelques éléments de réponse à la lutte contre « l'auto solisme » : d'abord le portefeuille (montrer que ne pas prendre la voiture fait faire des économies), ensuite la communication et la motivation autour d'une reconnaissance commune de l'urgence climatique. Mais aussi par des petites accommodations qui peuvent créer des changements de comportement en facilitant le chargement des vélos dans les TC. Des efforts sont aussi à fournir sur le « rabattement » des transports de proximité vers les gares, car cela ne fonctionne pas vraiment. On pourrait aussi, par exemple, réserver des voies pour les bus (cf. Grenoble), ce qui peut rendre le bus presque aussi rapide que le train.

Les participants ont insisté sur le changement de modes de vie et de consommation : si on habite Aigues-Mortes, faut-il aller à Lattes faire ses courses ? Pour encourager, la pratique du vélo, notamment, il faut effectivement augmenter le « prix » de la voiture. Mais il faut tenir compte également de l'évolution des besoins : les jeunes deviennent vieux et veulent avoir leur propre voiture...

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

Les thématiques abordées par le laboratoire Espace portent sur la modélisation de l'espace géographique, littoral (méditerranéen), ville collectée et « intelligente », risque, changement climatique, théories et méthodes de géographie quantitative, mobilité et transports optimisés.

didier.josselin@univ-avignon.fr
www.umrespace.org



Malgré quelques contraintes (engorgement estival par exemple), le territoire de Terre de Camargue offre de réelles opportunités de développement d'une mobilité décarbonée, notamment ces modes partagés et flexibles : petite échelle et forme ramassée, forte mobilité interne, attractivité du réseau de pistes cyclables existant.

Questions d'échelles

L'analyse développée par M. Smyrl ne s'attache pas à l'une des thématiques identifiées par le territoire comme devant occuper une place importante dans le projet mais amène à une réflexion transversale sur la façon de percevoir ce territoire et d'en proposer un récit qui puisse être un fondement solide du projet communautaire.

Le périmètre de la communauté est tout d'abord questionné. Un territoire de projet peut être effectivement centré sur un unique site ou, au contraire, s'étendre sur un périmètre bien plus vaste. On pourrait par exemple imaginer un territoire de projet de Port Camargue à Palavas-les-Flots, dont l'identité balnéaire n'est pas le seul point commun car il s'agit d'un ensemble historique, économique, physique et humain cohérent. Mais les choses ne sont pas figées et on peut dépasser les frontières imposées ou choisies pour en inventer de nouvelles, mieux adaptées à la réalité que l'on veut vivre. Si cela devait devenir la volonté des élus de Terre de Camargue d'imaginer un projet territorial plus transversal à une échelle plus large, c'est sans doute plus à Toulouse qu'à Nîmes qu'il faudrait chercher des appuis. Pour autant, une communauté à trois communes est garante aussi d'une nécessaire proximité, géographique et humaine, et offre d'autres avantages.

La fragilité et la vulnérabilité du territoire sont également des aspects intéressants à appréhender dans une perspective de projet. Il s'agit en effet d'imaginer comment ils pourraient devenir un atout, comment une stratégie visant à les limiter mais aussi à les intégrer pour les changer en forces pour valoriser le territoire pourrait être mise en place. En l'occurrence, Terre de Camargue est un territoire exposé aux risques d'inondation et submersion marine, avec des impacts forts à venir sur les activités humaines, l'économie et la vie quotidienne. L'un des enjeux du projet de territoire pourrait être d'impulser et d'accompagner l'évolution des pratiques d'aménagement, des activités, des modes de vie, intégrant à la fois des logiques de protection et de soin intelligente et de résilience/adaptation. Et tous les habitants, via un projet de territoire

qui fédère, pourraient se sentir à la fois investis d'un rôle de gardiens et devoir assumer un nécessaire sens de l'adaptation aux évolutions, dans leur quotidien et dans leur métier. Les choix de développement récents dans les zones de haute montagne pourraient être un bon exemple duquel s'inspirer : pays également soumis aux évolutions liées au réchauffement climatique, dans lesquels on ne se contente pas de lutter contre le manque de neige dans les stations de ski, mais on s'adapte collectivement peu à peu en développant d'autres stratégies économiques et d'aménagement.

Enfin, s'assurer de l'efficacité d'un projet de territoire, c'est faire en sorte que les habitants se l'approprient, et la meilleure façon pour qu'ils le fassent est qu'ils puissent se retrouver dans un récit que sous-tend et déploie le projet ; un récit qui leur parle, qui puisse même leur donner l'impression qu'ils en sont à l'origine. L'autorité du projet et de sa mise en œuvre n'en sera que renforcée. Les meilleurs arguments techniques, les données et études les plus sérieux, sourcés et fondés ne suffisent pas seuls à légitimer un projet. Ils sont évidemment indispensables, mais au cœur de tout bon projet, il faut une histoire partagée. Et c'est aussi une façon valoriser un pays qui, vu de Paris, de Toulouse, ou même de Nîmes, n'a peut-être pas de caractère particulier, d'intérêt singulier, si ce n'est qu'il est un peu le « bout du monde ». Il s'agit d'affirmer une identité et de prendre sa place dans un récit qui donne à chacun envie de continuer ensemble. Et ce récit est plus fort s'il s'ancre dans l'Histoire, quitte d'ailleurs à ce qu'elle soit romancée, ajustée. Les exemples sont nombreux de régions ayant fondé leur attractivité touristique autour d'un personnage historique ou d'événements forts, quitte à s'arranger un peu avec la véracité historique, l'important étant que cela fasse écho à une réalité pour que les habitants mais aussi les visiteurs puissent avoir envie d'y croire et d'y contribuer. Le fil conducteur du récit de Terre de Camargue reste à trouver ou à inventer, mais il en faut un !

Une dernière table ronde s'est tenue avec Robert Crauste, Régis Vianet et Thierry Féline, et la participation des autres intervenants et de personnes présentes en salle. L'idée d'un récit propre à construire comme fondement et vecteur d'appropriation et de compréhension du projet de territoire apparaît comme intéressante même si elle questionne. Au-delà de Saint-Louis, déjà constitutif de l'identité d'Aigues-Mortes, d'autres éléments dans l'Histoire pourraient mériter d'être invoqués, comme les moines du Moyen Age, à Psalmodi, qui ont fabriqué eux aussi et aménagé, le territoire, avec leurs grands travaux hydrauliques.

« Il y a des paramètres qui changent, qui bouleversent, et pour autant il faut continuer à écrire quelque chose. »

Robert Crauste

C'est un territoire en évolution dans sa forme même et façonné par l'homme, qui a dû s'adapter pour y vivre, les commerçants des lagunes antiques, les bâtisseurs d'Aigues-Mortes, ceux plus récemment de Port-Camargue. Et finalement, les habitants de Terre de Camargue sont aujourd'hui confrontés à nouveau à une nécessité de s'adapter, à la montée des eaux, de la salinité, à la constitution progressive d'un nouveau trait littoral et d'un nouvel étang après plusieurs autres successifs dans l'Histoire, aux changements climatiques plus largement, et de rebondir. Rester ici, ne pas fuir, mais inventer la suite ensemble. Cela fait écho au passé mais c'est dans l'avenir qu'est à chercher la solution.

« Désormais, ce sont les projets qui vont faire les entités. »

Eric Guardiola
DGS de la CC Terre de Camargue

La notion de bassin de vie apparaît aussi comme pertinente à prendre en compte, indépendamment des frontières naturelles, certes fortes, constituées ici par les deux fleuves, surtout le Rhône (même si c'est le même sable du Rhône qu'on retrouve à Port Camargue comme aux Saintes-Maries !). Et les bassins de vie pouvant être amenés à évoluer, notamment du fait des pratiques touristiques, d'emploi, de mobilité, les échelles de réflexion de projet peuvent aussi évoluer. Or la notion de lien, de territoire relié, peut être appréhendée à plusieurs échelles, sans que l'une doive s'imposer. Nombre de thèmes projettent sur un périmètre plus large que la communauté : canton, syndicats, PETR, Camargue, littoral du golfe d'Aigues-Mortes.

« On passe notre temps à avoir l'impression d'ouvrir ces limites, ces frontières, et de les voir se refermer. »

Maud Hubidos
Directrice de station de Port-Camargue

Ça ne signifie donc pas qu'il faille forcément envisager une fusion de la communauté avec des EPCI voisins, plusieurs échelles de coopération peuvent co-exister. Mais l'important c'est lutter contre le cloisonnement territorial.

Par contre, donner envie d'un projet de territoire, c'est important, surtout dans un contexte où une multitude de structures peuvent justement se superposer, complexifiant la perception du rôle de chacun par les habitants.

Marc SMYRL est maître de conférence en Science Politique, Université de Montpellier, chercheur au CEPEL - UMR 5112 (Centre d'Etudes Politiques Et socioLes)

Le CEPEL développe un programme de recherche en sciences humaines et sociales dans deux secteurs de connaissance, objets d'expérimentation et d'innovation : la santé et l'environnement. L'organisation du laboratoire repose ainsi sur trois pôles thématiques (Santé, Environnement, Territoires Politiques).

marc.smyrl@umontpellier.fr
cepel.edu.umontpellier.fr



LA CONFÉRENCE PROSPECTIVE



Experts intervenants, participants aux tables rondes et organisateurs de la conférence prospective réunis (de gauche à droite):

- > Aurélien Allouche
- > Thierry Féline / CCTC
- > Arnaud Rollet / A'U
- > Robert Crauste / CCTC
- > Marc Smyrl
- > Régis Vianet / CCTC
- > Didier Josselin
- > Eric Guardiola / CCTC
- > Tatiana Popoff / A'U
- > Florent Haro / A'U
- > Patrice Fournier / A'U
- > Absentes sur la photo : Laurence Monet-Pitot et Magali Morin / CCTC

Autres participants à la conférence :

- > ALLIE Anne / CCTC
- > BOISSIERE DE CELLIER Myriam / Chambre des métiers
- > BROC Jean-Gabriel / SM de la Camargue gardoise
- > BRUNET Jean-Romain / Régie de Port Camargue
- > CAILLON Françoise / CCTC
- > CAILLON Hervé / CCTC
- > CAIRE Didier / Association Delta FM
- > CESARI Marion / SYMADREM
- > CRESPE Charly / CCTC / Le Grau-du-Roi
- > DEMUR Etienne / Aigues-Mortes à vélo
- > DUGARET Françoise / CCTC / Le Grau-du-Roi
- > FESQUET Denis / Association des usagers du train du Gard
- > GIBERT Hugo / EPTB Vistre-Vistrenque
- > HUBIDOS Maud / OT du Grau-du-Roi
- > JONQUET Philippe / CCTC
- > MUNDLER Cécile / Département du Gard
- > PALA Christine / CCTC
- > PALIN Simon / CCTC
- > PERRIGAULT-LAUNAY Laure / CCTC Saint-Laurent d'Aigouze
- > PIMIENTO Corinne / CCTC / Le Grau-du-Roi
- > RUF Laurent / CCTC
- > VILLANUEVA Chantal / CCTC / Le Grau-du-Roi
- > WATIER Clotilde / A'U

Un grand merci à Port Camargue pour la mise à disposition du Yacht Club.

Crédits / Réalisation A'U (sauf mention contraire)

Crédits photos A'U (sauf mention contraire)

www.audrna.com

A'U

agence
d'urbanisme région
nîmoise et alésienne

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

Communauté
de communes
Terre de CAMARGUE
www.terredecamargue.fr

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

Découvrez votre territoire
CartA'U
www.audrna.com

