

Pour que le Perche soit reconnu en tant que bassin interrégional de mobilité.

Résumé de notre argumentaire

Notre périmètre de référence est le Perche dans sa continuité géographique et ses multiples interactions. Parce qu'il comporte des activités économiques importantes et diversifiées, et qu'il est aussi devenu une destination touristique prisée, ce territoire rural est régulièrement parcouru de long en large : par ses habitants, ses acteurs économiques, ses visiteurs et touristes.

Dans le Perche, les déplacements ne sont pas réductibles aux flux de mobilité intra régionale à chacune des portions des trois Régions Normandie, Centre Val de Loire, Pays de la Loire. Il s'agit, au contraire, d'une mobilité transversale, chevauchant fréquemment une partie d'un ou plusieurs des 4 départements concernés, respectivement au sud-est de l'Orne, au sud-ouest de l'Eure et Loir, au nord-est de la Sarthe, au nord du Loir et Cher. Et, bien qu'il soit traversé par plusieurs grands axes structurants (train, autoroute et routes nationales), les questions de mobilité locales demeurent cruciales dans le Perche, sans guère d'alternative à l'utilisation individuelle de la voiture, comme cela a été reconnu il y a quelques années par un rapport interrégional : « *Il est très facile de venir dans le Perche, mais peu évident d'y circuler à l'intérieur* ¹ ».

La délimitation des bassins locaux de mobilité, que la loi confie à chaque Région, détermine l'échelle sur laquelle les mobilités quotidiennes seront organisées localement, le principe étant d'établir un périmètre de coordination entre la Région et les AOM afin d'apporter un système de mobilité efficient **du point de vue des usagers**. Dans le cas d'une délimitation interrégionale, chacune des régions concernées doit ajouter ledit bassin de mobilité interrégional à sa cartographie. Et c'est donc à cette échelle qu'un contrat opérationnel de mobilité devra être élaboré. C'est pour cette raison que nous nous adressons conjointement au Président de chacun des trois Conseils Régionaux au sujet de cette délimitation qui revêt une importance particulière pour le Perche.

L'enjeu se situe ici entre reconnaissance d'un bassin interrégional de mobilité - ce qui induirait une taille optimale pour le déploiement de solutions de mobilité dans une logique de coopération entre les acteurs-, ou au contraire la reconduction d'un cloisonnement avec des dispositifs répartis entre plusieurs entités gérées distinctement. La perpétuation d'un tel cloisonnement des vecteurs de mobilités pénaliserait la population locale et la dynamique de ce territoire comportant des activités économiques importantes et diversifiées.

Alors qu'un bassin de mobilité se déploie habituellement autour d'un pôle d'attractivité (une grande agglomération), le Perche se distingue par cette spécificité cruciale d'absence d'une ville principale et centrale dans ce territoire rural typique en habitat dispersé d'environ 4000 km². Agir globalement sur tout le périmètre du territoire serait donc la bonne échelle, un atout pour construire une organisation plus efficace des déplacements, des outils adaptés aux différents besoins de la population, ceux des acteurs économiques comme à ceux du tourisme. Cette globalité faciliterait l'objectif fédérateur de faire émerger des solutions accessibles et diversifiées dans le Perche, et une communication territoriale pertinente pour l'appropriation tant des alternatives à la voiture (mobilités actives) que pour l'augmentation de son taux de remplissage (covoiturage local, etc.).

¹ Cette phrase toujours aussi actuelle est extraite du rapport conjoint « **Le Perche en route vers un grand projet de territoire** » (juin 2015) des CESER (Conseil économique, social et environnemental régional) des 3 régions Centre Val de Loire, Pays de La Loire, Basse Normandie.

- Au sein du Perche, **les zones d'activité industrielles et commerciales, tout comme les services à la population sont répartis entre plusieurs villes moyennes**, principalement entre Nogent-le-Rotrou (28), Mortagne-au-Perche (61), La Ferté-Bernard (72). Plus large que le périmètre du Parc Naturel Régional du Perche, cet espace détermine les déplacements du quotidien, s'affranchissant des limites administratives pour l'accès au travail, aux établissements éducatifs et de formation, aux commerces, aux services et établissements de soins, aux activités culturelles et récréatives... Tous ces déplacements sont essentiellement effectués en voiture individuelle.
- Les études de la mobilité diligentées respectivement par les PETR sur les parties ornaise, eurélienne et sarthoise du Perche documentent **l'importance des flux de déplacements interdépartementaux**.
- Issu d'une concertation avec l'Etat, **le dispositif interdépartemental « Territoire d'Industrie de la Vallée d'Huisne »** se présente comme la quatrième zone d'emploi la plus industrielle de France, regroupant 10 000 emplois industriels sur une zone de 20 km, le tout réparti entre 4 Communautés de communes (s'engageant à coopérer), trois départements et un fragment de chacune des trois régions. Cette zone du Perche fait partie des 200 territoires ayant créé le plus d'emplois industriels au cours des dix dernières années.
 - Contrastant avec son efficience économique, cette zone administrativement morcelée est particulièrement démunie en services de mobilité transversale et intermodale. Faute de voies aménagées en usage cyclable pour relier entre elles villes et zones d'activités alors même qu'il s'agit de courtes distances, la plupart des déplacements domicile / travail sont, par défaut, effectués en voiture individuelle (autosolisme). Les surcoûts induits renforcent les difficultés récurrentes de recrutement et d'accueil de stagiaires dont pâtissent les entreprises.
 - Nous avons identifié un schéma global et des leviers d'actions permettant d'organiser une contraction de l'important flux « autosoliste » domicile / travail, sur cet axe mais aussi de part et d'autre en provenance des villages adjacents : contraction qui induirait une réduction immédiate des coûts financiers pour chacun (réduction dont la pertinence est accrue par la hausse des prix des carburants), stimulerait l'essor économique de cette zone et permettrait une baisse globale des émissions locale de CO₂.
 - Une autre spécificité de cet axe transversal de la vallée d'Huisne est qu'il concentre plusieurs des principales voies d'accès au Perche (en venant soit d'Ile de France, soit de l'Ouest). Par conséquent, tout ou partie des solutions nouvelles de mobilités en réponse aux flux locaux devrait être articulé (notamment à partir des gares et des sorties d'autoroute) en complémentarité avec les solutions qui couvriront les autres zones du bassin. L'enjeu est de répondre de façon fluide aux besoins de la population disséminée et de renforcer l'attractivité économique du territoire percheron, par un fonctionnement basé sur une coopération transcendant les limites administratives, en complémentarité des compétences et des ressources ...
- En outre, ce territoire est devenu une destination touristique prisée dont les zones d'attractivité sont elles aussi diffuses, réparties sur l'ensemble du Perche... Or il n'existe actuellement aucun service spécifique de mobilité alternatif à la voiture individuelle pour le déplacement des touristes et visiteurs sur le territoire percheron.