



MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE
TRANSPORTS
VILLE ET LOGEMENT

*Liberté
Égalité
Fraternité*



EPCI DU GRAND VALDOR

PRÉSENTATION

Mars 2026



Cycle(**S**) CYCLE SUPÉRIEUR
DE LA TRANSITION
ÉCOLOGIQUE

Le cas présenté ci-après est une **fiction**, inspirée de données réelles récoltées en France Métropolitaine. Il décrit un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) imaginaire basé dans le sud de la France.

Au fur et à mesure de vos travaux, nous vous invitons à vous appuyer sur des données réelles d'EPCI similaires pour nourrir vos réflexions ainsi que tout travaux académiques sur le sujet.

LE TERRITOIRE DU GRAND VALDOR

L'IDENTITÉ D'UN TERRITOIRE FAÇONNÉ PAR LES RELIEFS ET LES HOMMES

À l'arrivée à Grand Valdor, on découvre un territoire discret mais profondément ancré dans son histoire. Cette communauté d'agglomération de douze communes, forte de 120 000 habitants, s'est construite entre traditions rurales, savoir-faire industriels et culture populaire vivante.

Valdor, ville-centre de 60 000 habitants et chef-lieu du département du Montdor, fut dès le XVI^e siècle un carrefour marchand entre la rivière Zaubre et le massif du Rocvert, reliant vallées viticoles et hauts plateaux forestiers. La ville a conservé de cette période ses halles couvertes en bois sombre. Le territoire de l'agglomération regroupe 20 % de la population départementale.

Au XIX^e siècle, le territoire connaît un essor notable grâce aux manufactures de textile, papier et céramique, devenant un pôle mêlant artisanat, industrie légère et agriculture. Les fermetures d'usines du XX^e siècle ont laissé des quartiers en reconversion, mais aussi une forte culture ouvrière, encore visible dans les fêtes et associations.

La communauté d'agglomération du Grand Valdor est créée en 2003, après une longue période de coopération intercommunale née dans les années 1980 autour de la gestion de l'eau et des transports. Les douze communes, auparavant unies principalement par des enjeux de services publics, se sont regroupées pour construire une stratégie de développement cohérente face aux défis de désindustrialisation, d'attractivité et d'aménagement durable.

TOPOGRAPHIE : UN TERRITOIRE SOUS INFLUENCE MONTAGNARDE

Le Grand Valdor se déploie sur 400 km². La rivière Zaubre, large et lente, marque clairement la frontière sud du territoire : elle irrigue les terres agricoles, souvent dédiées aux maraîchages et aux vergers, et donne vie à plusieurs zones humides précieuses pour la biodiversité.

En remontant vers le nord ou l'est, les paysages se transforment rapidement : les collines se dressent, annonçant les premières pentes du massif du Rocvert. Les altitudes varient, mais la moyenne du territoire avoisine les 300 mètres, signe d'un relief modéré mais omniprésent. Les routes

sinueuses, les forêts de hêtres et de pins, les vallons et les belvédères naturels rappellent certains paysages vosgiens.

Cette géographie complexe a toujours influencé les modes de vie : isolement relatif de certains villages en hiver, difficultés d'accès aux services pour les hameaux environnants, mais aussi attractivité touristique croissante grâce aux paysages panoramiques, aux sentiers de randonnée et aux produits locaux.

PORTRAIT SOCIOLOGIQUE : UN TERRITOIRE MODESTE ET CONTRASTÉ

La population du Grand Valdor est, dans son ensemble, modeste. Les revenus moyens sont légèrement inférieurs à la moyenne nationale, et les disparités sont marquées entre la ville-centre et les communes périphériques. Valdor concentre les emplois tertiaires (qui représente environ 65% des emplois salariés), les établissements scolaires et la majorité des services publics, tandis que les villages de la couronne – parfois quelques centaines d'habitants seulement – conservent un mode de vie rural et sont

marqués par une vulnérabilité socio-économique plus forte.

La dominance démographique de Valdor influence transports, équipements, logement et politiques sociales. On y retrouve des quartiers anciens, marqués par les héritages ouvriers ; des zones pavillonnaires construites dans les années 1980-2000 et des espaces ruraux où les exploitations agricoles se modernisent difficilement.

Pour autant, le Grand Valdor est un territoire vivant et dynamique, fier de sa gastronomie, de son art de vivre convivial et très attaché à son environnement naturel. Les habitants de Valdor et des villages voisins partagent une identité territoriale forte, façonnée par les paysages et une histoire commune de résilience. Cette identité s'exprime à travers un tissu associatif dense (randonnée, gastronomie, histoire locale, agroforesterie, cyclistes, café associatif), sans pour autant qu'une réelle gouvernance collective ne structure ces acteurs.

LA MOBILITÉ À GRAND VALDOR : UN TERRITOIRE EN MOUVEMENT CONTRAIN

UNE FRACTURE SOCIALE PORTÉE PAR LA DÉPENDANCE AUTOMOBILE

À Grand Valdor, la mobilité est une question de quotidien et de pouvoir d'achat, parfois même de survie économique. Les prix du carburant, irréguliers mais globalement élevés depuis plusieurs années, ont fait basculer de nombreux foyers modestes dans la vulnérabilité. La voiture s'impose par nécessité pour aller travailler, déposer les enfants, faire leurs courses, accéder aux soins. Près d'un ménage sur cinq est en situation de précarité liée aux dépenses de carburant, qui pèsent autant que le loyer ou l'alimentation.

Dans les communes rurales du Rocvert, certains habitants parcourent chaque jour plus de 40 kilomètres pour accéder à un emploi à Valdor ou dans la grande métropole voisine de Saint Stéphane.

Les tensions sociales liées aux enjeux de mobilité se sont récemment manifestées de façon très concrète. Alors qu'une modeste marche pour le climat était organisée par une association locale, un rassemblement de protestation s'est organisé contre le projet expérimental de piste cyclable reliant le site de l'entreprise AgriPlus au centre de Valdor. Les slogans sur les banderoles étaient explicites : cet investissement était perçu comme un projet pensé pour les habitants

favorisés du centre-ville, équipés de vélos électriques pour parcourir les 10 km jusqu'à leur travail. La création d'un feu pour permettre aux vélos de traverser la départementale, au prix d'un ralentissement du trafic automobile, a cristallisé le sentiment d'injustice chez les automobilistes des zones périphériques.

Lors du rassemblement, une interview va faire le tour des réseaux sociaux : celle de Sandrine, aide-soignante à Montelièvre, qui se lève tous les jours à 5h30. Elle parcourt 27 kilomètres aller-retour pour rejoindre le centre hospitalier de Valdor, faute d'alternative viable. Le week-end, elle utilise encore sa voiture pour accompagner sa mère atteinte d'une maladie chronique jusqu'au médecin spécialiste, situé à Saint Stéphane.

“Le bus ?

Il n'existe pas chez nous à ces heures-là.

Le vélo ?

Que voulez-vous que j'en fasse ?”

UN TERRITOIRE ENCLAVÉ ENTRE EAU ET MONTAGNES

Admirable pour les touristes, le cadre naturel, est un casse-tête pour les mobilités du quotidien. Pour accéder à la première autoroute, il faut rouler 20 minutes, en franchissant un col souvent glissant en hiver. Quant à la gare TGV, elle se situe à Saint Stéphane à 40 min via l'autoroute. Elle n'est accessible que par la voiture ou un bus interurbain peu fréquent.

Les communes rurales situées dans les vallons du nord se retrouvent parfois isolées en hiver ou lors de fortes pluies. Les routes étroites, les lacets, les pentes rendent tout maillage régulier de transport en commun coûteux et difficile. À l'est, la vallée encaissée de Fonte-Roche nécessite des ouvrages d'art pour tout nouveau tracé.

La topographie influence non seulement les déplacements, mais aussi la perception locale : les habitants de la montagne ont souvent le sentiment que Valdor est "loin", même si elle n'est qu'à quelques kilomètres à vol d'oiseau.

Ainsi, toute stratégie de mobilité doit affronter un territoire cloisonné, où chaque axe doit contourner une colline ou franchir un pont.

UNE INTERDÉPENDANCE ÉCONOMIQUE STRUCTURANTE... MAIS À DISTANCE

Grand Valdor entretient une relation étroite — parfois ambiguë — avec la grande métropole voisine de Saint Stéphane. Les deux territoires sont interdépendants :

Plus de 9 000 Valdoriens vont travailler chaque jour dans la métropole.

Une partie des entreprises valdoriennes dépend d'investisseurs, de clients et de partenaires installés là-bas. L'entreprise de l'agroalimentaire AgriPlus, dont le siège est à Saint Stéphane, a notamment un site de transformation qui emploie 300 salariés sur le territoire de Grand Valdor.

Les filières du tertiaire supérieur, de la santé spécialisée et de la formation sont principalement concentrées dans ce pôle urbain majeur.

Mais cette interdépendance se heurte à un obstacle simple : l'éloignement logistique. Quarante minutes de route suffisent pour compliquer les mobilités douces et les navettes fréquentes, décourager les jeunes actifs en quête de proximité, et empêcher à Grand Valdor d'être vraiment autonome.

Dans les zones rurales du Rocvert, les métiers locaux — agriculture, sylviculture, artisanat, petite industrie — restent dépendants d'écosystèmes économiques plus larges : circuits de distribution, coopératives, relations commerciales avec les pôles urbains. Cette distance-satellite crée un dilemme : comment renforcer l'attractivité du territoire sans renforcer la dépendance automobile ?

UNE GOUVERNANCE COMPLEXE, AU CARREFOUR DE MULTIPLES ACTEURS

UNE GOUVERNANCE COMPLEXE, AU CARREFOUR DE MULTIPLES ACTEURS

Le conseil communautaire du Grand Valdor, avec ses 48 élus, ressemble à un miroir du territoire : vaste majorité de représentants de la ville-centre, mais présence significative des villages de la couronne, souvent avec des sensibilités plus rurales, plus prudentes, parfois plus conservatrices.

Les séances du conseil communautaire sont rarement de tout repos : divergences entre urbains et ruraux, tensions budgétaires, visions différentes de la transition écologique.

Mais malgré les débats parfois animés, une ligne directrice rassemble les élus : la volonté de préparer le Grand Valdor aux défis climatiques, tout en préservant son identité et la qualité de vie de ses habitants.

La Présidente, Ariane Fisanca, sait d'ailleurs jouer de ces contrastes pour susciter les coalitions nécessaires :

« Notre territoire a besoin de toutes ses forces.

***Les montagnes, la vallée, les villages, la ville.
Rien ne se décide seul. »***

C'est dans cet esprit collaboratif, mais parfois chaotique, que se construit la transition du Grand Valdor.

Dans un conseil communautaire de 48 élus, la mobilité est un sujet inflammable, qui cristallise toutes les tensions : urbain contre rural, investissements lourds contre budget limité, attentes immédiates contre contraintes structurelles.

La gouvernance de la mobilité à Grand Valdor repose sur un écosystème d'acteurs dense et parfois fragmenté :

- Les communes rurales, très dépendantes de l'automobile, réclament des solutions pour lutter contre l'isolement.
- La ville-centre, Valdor, veut renforcer son réseau de bus internes et apaiser ses rues.
- Le Département gère encore les routes structurantes.
- La Région est l'autorité organisatrice des transports ferroviaires et interurbains.
- L'État finance une partie des infrastructures majeures.
- Les habitants, eux, exigent des solutions rapides, fiables et compréhensibles.

La taille de l'EPCI rend impossible une internalisation totale du service de transport. À l'image de nombreux territoires de cette envergure, Grand Valdor a fait le choix, depuis 2018, d'un mode de gestion en

délégation de service public (DSP) confié à une entreprise privée spécialisée dans la mobilité.

Cette entreprise, Valdor Mobilités, opère sous contrat pluriannuel, avec des objectifs de fréquence, de qualité de service et de transition énergétique.

Cependant, certaines communes voudraient reprendre la main sur leur desserte locale ; d'autres contestent les coûts croissants de la DSP ; d'autres encore demandent la création de nouvelles lignes vers des hameaux isolés.

De son côté, la Vice-présidente aux Mobilités, Élise Maugrain, travaille à faire cohabiter ces visions en construisant un véritable schéma directeur des mobilités intégrant :

- des lignes structurantes et cadencées,
- des lignes de rabattement rural adaptées au relief,
- un réseau cyclable sécurisé autour de Valdor,
- des solutions de covoiturage institutionnel,
- des expérimentations innovantes (navettes à la demande, vélos électriques en libre-service rural, autopartage).

La gouvernance reste néanmoins ardue : chaque décision est scrutée, débattue, réinterprétée à travers les réalités du terrain.

Dans les réunions, Jean-Pierre Lassagne - élu rural - résume souvent les choses avec franchise :

« Chez nous, si le bus ne monte pas la côte, c'est la voiture qui gagne. C'est simple. Mais si on veut réduire nos dépenses de carburant, il faut qu'on trouve des solutions ensemble. »

Et c'est bien là l'enjeu : construire une mobilité collective dans un territoire où la géographie divise, où les usages divergent, mais où la transition écologique ne peut attendre.