

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre : Quelles solutions de mobilité durable, pour qui et quelle échelle dans les TOD et les écoquartiers ? Regards croisés France-Québec

Auteur(s) :

Florence PAULHIAC SCHERRER, professeure, UQAM, paulhiac.florence@uqam.ca

Mots-clés : TOD, Ecoquartier, mobilité durable

Résumé :

Objectif

Cette communication propose des éléments de réponse aux deux groupes de questions soulevées par la session thématique 18 sur *Les politiques urbaines fabriquent-elle des mobilités métropolitaines durables ? Gagnants et perdants de la mobilité durable*. A travers une analyse comparée de la mise en œuvre de quartiers dits durables, de type TOD (transit-oriented development) au Canada et d'écoquartiers en France, elle propose en effet d'examiner les stratégies des politiques de mobilité durable dans ces quartiers pour évaluer : d'une part, à quels besoins de mobilité ces politiques s'adressent (populations visées, enjeux pris en compte, priorités affichées) et, d'autre part, quelle est l'échelle des transformations de mobilité visée (solutions proposées et effets sur les pratiques de mobilité). Nous développons une analyse de politique publique fondée sur l'étude des processus décisionnels et des jeux d'acteurs sous-tendant ces projets ainsi que sur l'étude des instruments mobilisés par les acteurs pour définir et mettre en œuvre ces politiques de mobilité durable.

Contexte et problématique :

Une généalogie des politiques urbaines mises en œuvre dans les grandes villes européennes et nord-américaines depuis 25 ans révèle une trajectoire similaire de certains modèles d'aménagement à l'origine de nouveaux quartiers dits « durables », *eco-districts* ou *eco-cities* (Joss et al. 2013). Dans ce contexte, les modèles de T.O.D. et d'éco-quartiers ont nourri de nombreuses réalisations, au Canada comme en France. Ils ont contribué à changer les contenus et les processus de l'action collective urbaine, tant du côté des objectifs et des stratégies des planifications spatiales métropolitaines, que des principes d'aménagement et des modalités de l'action urbaine locale, au Canada (Dushina et al 2017, Grant 2008) comme en France (Da Cunha 2011, Souami 2011). Ces modèles d'aménagement présentent des caractéristiques similaires. Originellement, ils sont conçus comme des alternatives au développement urbain centrifuge peu dense, ayant accompagné la diffusion massive de l'automobile à partir des années 1950-60. Dans cette perspective, les quartiers durables résultent de projets de coordination entre le développement de réseaux de transports alternatifs à la voiture privée et un urbanisme plus compact, dense et mixte. Ils doivent contribuer à juguler des dynamiques métropolitaines aux externalités négatives (étalement urbain, dépendance automobile, pollutions...) et à la transition énergétique des villes.

Parmi les enjeux stratégiques au cœur de ces deux types de projets urbains, celui relatif aux changements des pratiques de mobilité quotidienne est central. L'offre de transport, la forme urbaine, la qualité des espaces publics ainsi qu'un bon équilibre des fonctions et de l'usage des sols doivent permettre de diminuer l'usage de la voiture individuelle. Ainsi, T.O.D. et éco-quartiers visent à promouvoir des modes de déplacements plus durables et « sobres » : moins

consommateurs d'énergie non renouvelable, de temps passé pour se déplacer et de distance parcourue, moins coûteux, moins nocifs pour la santé. Les stratégies promues visent à rapprocher les habitants des lieux de vie, mais aussi à offrir un accès facilité à des modes de transports alternatifs, aux impacts écologiques et économiques plus vertueux (modes collectifs ou actifs). Elles doivent également garantir une bonne accessibilité aux fonctions urbaines en général. Ces stratégies se nourrissent désormais des innovations de l'économie circulaire (nouvelles offres de services de mobilités partagées) (Beatley 2012) et des innovations technologiques liées au virage de la ville intelligente (via le développement de véhicules autonomes ou d'applications numériques). Dans ce domaine, les notions de *smart community* / communauté intelligente et de *MaaS - Mobility as a service* (ou « mobilité servicielle ») tendent à nourrir les discours et les stratégies de développement urbain durable, aux côtés des offres de transports plus « classiques » (Mirri et al. 2016).

Ces stratégies de mobilité durable répondent à des objectifs environnementaux (adaptation au changement climatique, transition énergétique...) et économiques (réduction de la congestion, amélioration de la productivité...). Elles sont également associées à un enjeu social, celui de l'accessibilité de tous aux aménités urbaines (ou accessibilité universelle) (Cervero 2001, Gallez et Kaufmann, 2010). Face aux enjeux prégnants de réduction de la dépendance à l'automobile, plusieurs travaux sur la mobilité dans ces quartiers s'intéressent principalement aux choix modaux des individus, aux conditions d'accès aux différents modes de transport et à leurs usages. Ils mettent plus rarement l'accent sur les conditions socio-économiques des déplacements quotidiens des populations résidentes. Ils abordent peu les contraintes individuelles d'accès des populations au reste du territoire métropolitain et aux activités urbaines (capacités à se déplacer en fonction des besoins quotidiens et des ressources à disposition). La promotion de déplacements plus écologiques est peu débattue sous l'angle de la faisabilité effective et des conditions concrètes des déplacements. Les dimensions sociales de la mobilité quotidienne constituent bien un angle mort de la littérature scientifique (Paulhiac Scherrer 2008, 2016).

Dans ce contexte, nous proposons d'analyser les solutions de mobilité durable développées dans ces quartiers dits durables sous trois angles :

- la nature des enjeux pris en compte (quels sont ces enjeux de mobilité durable et comment sont-ils identifiés, définis et priorisés? De quels besoins de mobilité parle-t-on?)
- les processus décisionnels et les jeux d'acteurs présidant aux solutions développées (quelles sont les parties prenantes impliquées dans la définition des politiques ? Comment se font les arbitrages et quels sont les instruments de l'action collective urbaine dans ce domaine? Quel est le rôle des acteurs privés dans ce domaine?)
- les solutions promues et leurs dimensions environnementale, économiques et sociales (quelles sont les solutions mises en œuvre et pour quels besoins de mobilité)

Méthodologie et résultats attendus

Une comparaison internationale sur ces questions est innovante en études urbaines. Les projets de T.O.D. et d'éco-quartiers sont très rarement comparés, alors même que ces deux types d'urbanisme opérationnel partagent de nombreux points communs en termes de contenus (enjeux, objectifs, partis d'aménagement) mais aussi de défis pour la mise en œuvre (coopération entre acteurs, instruments à mobiliser, adhésion des parties prenantes...). Une recherche CRSH en cours (2015-2020) a permis d'analyser les modalités et les stratégies de

mise en œuvre des TOD au Canada (plus de 12 projets analysés). Une seconde recherche en cours (2018-2020; financement Institut d'études avancées de Lyon) documente, par ailleurs, le cas de deux éco-quartiers Lyonnais, Confluence et La Duchère. En mobilisant des sources documentaires et sur la base d'entrevues, ces études de cas permettent d'établir une typologie de solutions de mobilité durable. Cette typologie permet d'identifier tant les modalités de production de ces politiques que la nature composite des solutions promues. Ainsi, l'approche révèle les angles morts de ces politiques de mobilité durable et questionne l'(in)adéquation des solutions aux besoins de mobilité des populations (résidentes des quartiers notamment mais aussi métropolitaine). Elle permet également d'identifier ce qui relève dans ces choix collectifs de changements ou au contraire de routines des politiques publiques. Enfin, elle permet d'alimenter les réflexions sur les échelles visées par les stratégies mises en œuvre et d'évaluer les effets attendus sur les territoires (à l'intérieur des quartiers mais aussi sur l'ensemble du territoire métropolitain concernés par les projets en question). La comparaison a, par ailleurs, pour ambition de relever les convergences, mais aussi de mettre en lumière des différences relatives aux cultures, aux normes et aux pratiques dans ce domaine. Elle vise essentiellement à comprendre comment des enjeux similaires (conciliation des enjeux de mobilité durable) sont identifiés et construits par les acteurs parties prenantes puis traités dans ces projets d'urbanisme durable.

Bibliographie

- Beatley T. (dir.), 2012, *Green cities of Europe. Global Lessons on Green Urbanism*, Washington, Island Press.
- Cervero R., 2001, « Integration of urban transport and urban planning », dans M. Freire et R. Stren (dir.), *The Challenge of Urban Government: Policies and Practices*, Washington, The World Bank Institute.
- Da Cunha A., 2011, « Les écoquartiers, un laboratoire pour la ville durable : entre modernisations écologiques et justice urbaine », *Espaces et sociétés*, n° 144-145, p. 193-200.
- Dushina A., Paulhiac Scherrer F. et F. Scherrer, 2017, « Le TOD comme projet urbain dans la métropole montréalaise : un nouvel instrument de la cohérence urbanisme-transport ? » dans P. Ananian et B. Declève (dir.) *Montréal et Bruxelles en projet(s)*, Louvain, Presses Universitaires de Louvain.
- Gallez, C., et al. 2010. Mythe et pratiques de la coordination urbanisme-transport. Vol. 281. Rapports de
- Grant, J.L. 2009. « Theory and Practice in Planning the Suburbs: Challenges to Implementing New Urbanism, Smart Growth, and Sustainability Principles ». *Planning Theory & Practice*, 10 (1): 11.
- Joss S., R. Cowley et D. Tomozeiu (2013) Towards the 'ubiquitous eco-city': An analysis of the internationalisation of eco-city policy and practice, *Urban Research & Practice*, 6:1, 54-74,
- Mirri at al., 2016, A Service-Oriented Approach to Crowdsensing for Accessible Smart Mobility Scenarios, Hindawi Publishing Corporation, Mobile Information System, Volume 2016,
- Paulhiac F., 2008, « La cohérence Urbanisme-Transport à l'épreuve des impensés du débat public » dans Y. Chalas et F. Paulhiac (dir.) *La mobilité qui fait la ville*, Lyon, CERTU, pp.246-273.
- Paulhiac Scherrer F., 2016, « A la recherche des politiques de mobilité durable au Québec » dans M. Gariépy et O. Baillargeon (dir.) *Gouvernance et planification participative*, Montréal, Presses universitaires
- Souami T., 2011, *Ecoquartiers et urbanisme durable*, Paris, La Documentation française, n°98..