

**Proposition de communication pour les
2^e Rencontres francophones transport mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Titre :

Penser la mobilité pour repenser le territoire. L'expérience d'ateliers de projets de mobilité alternatifs en périphéries de métropoles alpines.

Session envisagée : 18

Auteur(s) :

Marie-Christine Fourny*, marie-christine.fourny@univ-grenoble-alpes.fr

David Dubois**, Cerema, david.dubois@cerema.fr

Gilles Bentayou**, Cerema, gilles.bentayou@cerema.fr

Sylvie Duvillard*, UGA, sylvie.duvillard@univ-grenoble-alpes.fr

Grégoire Feyt*, UGA, gregoire.feyt@univ-grenoble-alpes.fr

* Univ. Grenoble Alpes, CNRS, Science Po Grenoble, PACTE,
38000 Grenoble, France

** CEREMA, Lyon

Mots-clés (3) :

Lien urbanisme/mobilité, ateliers d'acteurs, représentations territoriales

Résumé (3 pages) :

Nous proposons une analyse empirique issue d'une démarche d'accompagnement à l'élaboration de projets de mobilité durable dans trois territoires situés en périphérie de métropoles des Alpes françaises. Ces territoires rassemblent à la fois de nouveaux habitants attirés par un cadre de vie attractif et des prix de l'immobilier plus abordables, et des "natifs" dont les emplois se situent pour nombre d'entre eux dans la ou les métropoles voisines. Cette attractivité résidentielle combinée à la polarisation des emplois pose cependant de multiples problèmes sociaux et environnementaux : augmentation du trafic routier, diminution des terres agricoles et naturelles, détérioration de la qualité de l'air, coûts économiques de la mobilité pour les ménages. La faible densité, la morphologie montagnarde, la dispersion des lieux d'habitat, d'emploi et d'activités, l'imbrication des échelles de territoire concernées freinent le développement des transports alternatifs à la voiture. La haute valeur symbolique de ces espaces conduit cependant à faire de la mobilité une priorité des politiques européennes sur ces régions : par quelques grands leviers institutionnels (Convention alpine, programmes Interreg), elles soutiennent notamment les démarches locales permettant de repenser les modèles de développement résidentiel et de mobilité. La recherche-action que nous menons s'inscrit dans ce cadre¹. Elle vise à faire émerger des démarches de planification et de programmation qui permettent de renouveler ces modèles de développement, en intégrant les questions de transport, d'aménagement, d'urbanisme.

¹ Le projet ASTUS, conduit dans le cadre du programme Interreg de l'Espace Alpin 2014-2020, vise à identifier les enjeux de mobilité et d'aménagement qui se présentent dans les territoires de montagne pour proposer des solutions plus durables. Le projet associe 12 partenaires issus de l'ensemble des pays de l'arc alpin, sous la coordination de la Région Auvergne-Rhône-Alpes.

Les territoires de cette recherche-action présentent des situations originales en regard de la métropolisation. Le premier (Thonon-Agglomération, 86.000 hab.) regroupe des petites villes sur les rives du lac Léman polarisant les déplacements mais subissant l'influence forte de la métropole genevoise. Le second (la communauté de communes Cœur-de-Savoie, 36.000 hab.) englobe des secteurs multipolarisés essentiellement de piémont ou de vallée, tiraillés entre plusieurs grandes agglomérations et traversés par les autoroutes transalpines ou menant aux grandes stations alpines. Le troisième (Parc naturel régional des Bauges, 56.000 hab.) correspond à un massif montagneux bien identifié, rural, à forte attractivité récréative et résidentielle, bordé par plusieurs agglomérations très dynamiques. À cette diversité des dynamiques spatiales s'ajoute la diversité des contextes institutionnels. Les trois territoires relèvent d'instances aux périmètres et aux compétences variables : une communauté d'agglomération aux compétences étendues en termes de mobilité et d'aménagement du territoire mais de création récente pour Thonon ; une communauté de communes, récemment créée elle aussi par fusion d'anciennes intercommunalités, où les compétences sont encore largement déléguées aux communes pour Cœur de Savoie ; un parc naturel régional aux compétences limitées, dont le périmètre recoupe celui de plusieurs agglomérations ayant leurs propres politiques d'aménagement et de mobilité.

Ces trois configurations territoriales distinctes invitent ainsi à interroger les échelles et les leviers d'actions permettant de définir une stratégie intégrée aménagement-mobilité. En effet, si plusieurs expériences récentes témoignent d'un relatif renouveau dans les modèles et outils d'action publique intégrant ces domaines, elles sont bien souvent le fruit d'initiatives portées par de grandes agglomérations. Par ailleurs, le fait que leurs effets concrets soient encore difficiles à évaluer tend à éluder d'autres apports substantiels de ces expériences : elles constituent en effet des apprentissages cognitifs au cours desquels s'ajustent et se réajustent les représentations des acteurs en présence (Gallez et alii, 2015).

Ainsi, un premier questionnement porte sur les processus de changement dans les représentations et le rapport au(x) territoire(s) des acteurs institutionnels : l'exigence de penser ensemble les flux et les lieux induit-elle un nouveau regard de la part des acteurs ? Le second questionnement interroge la circulation des modèles urbains et territoriaux : voit-on, dans ces trois contextes, l'émergence de solutions originales, singulières, permettant de penser ensemble territoire et mobilité ? Ou reste-t-on prisonnier, comme trop souvent, de référentiels et de modèles urbains largement inspirés d'expériences métropolitaines qui peinent à trouver leur pertinence hors de ces contextes (Desjardins, 2017) ? Enfin, le troisième questionnement s'intéresse aux outils et instruments de figuration engagés dans la démarche menée avec les acteurs locaux : les cartographies « savantes », produites par des institutions expertes, ou à l'inverse celles plus « profanes », issues d'ateliers collaboratifs, contribuent-elles à renouveler la représentation de territoires où dominant souvent l'idée de dépendance fonctionnelle et la situation périphérique ? La visualisation des flux invite-t-elle à repenser celle des centralités et des pôles d'attractivité présents sur le territoire ?

Pour y répondre, la communication examinera dans un premier temps le contexte territorial et institutionnel de la production d'un projet de mobilité et d'aménagement durables. Un des objectifs principaux de ce projet européen de recherche-action est de proposer, dans chacun des trois territoires, une planification de l'urbanisation et de la mobilité intégrant pour les ménages les coûts environnementaux, sociaux et économiques liés aux mobilités. Pour cela, la démarche repose sur une compréhension fine des besoins des territoires, sur la production d'outils d'aide à la décision, et de plans d'action introduisant de nouvelles façons de penser le lien entre urbanisme et transports dans ces secteurs de montagne. La situation de ces trois

territoires conduit à des articulations complexes entre périmètres institutionnels et incite à questionner l'espace et les scènes pertinentes des politiques publiques de mobilité.

Dans un second temps, nous aborderons la démarche de coproduction et de construction collective engagée sur chacun des territoires. Celle-ci se caractérise par plusieurs temps successifs de travail collaboratif : partage et appropriation du diagnostic ; réflexion sur les scénarios possibles concernant l'avenir du territoire ; choix d'un scénario et définition d'une stratégie permettant de l'atteindre ; et enfin l'identification d'actions possibles, souhaitables et réalisables. Chacun de ces temps a donné lieu à un atelier réunissant, sur la base du volontariat, une grande diversité d'acteurs intervenant sur les champs de la mobilité et de l'aménagement : communes et collectivités locales, opérateurs de transport, représentants d'associations, acteurs économiques, etc. En tant que chercheurs ou spécialistes des études dans le champ des politiques territoriales et des déplacements, nous avons accompagné la définition de ces ateliers, conçu et mise en œuvre les méthodes d'animation, réalisé l'analyse et la formalisation des résultats. Un point de vue réflexif et critique sur ces démarches invite alors à interroger le poids des modèles normatifs dans les solutions proposées, et la difficulté à élaborer un projet propre et adapté à ces territoires.

Dans un troisième temps, nous analyserons le changement des représentations et la constitution d'un nouveau système de références chez les acteurs du territoire. Nous aborderons dans cette partie les différentes visualisations cartographiques, ainsi que leur rôle dans la production de l'action. Il s'agit d'une part des *inputs* comme les cartographies produites par les experts, destinées à différencier les enjeux de mobilité au sein d'un territoire, en fonction des liens aux métropoles et des caractéristiques des communes. Il s'agit d'autre part des *outputs*, des productions issues des ateliers : en l'occurrence des cartes mentales ayant permis d'identifier collectivement les problèmes, de décliner spatialement des visions prospectives, de proposer des pistes d'actions et de définir des interventions prioritaires. La confrontation entre *inputs* et *outputs* interroge ici la circulation des savoirs dans une visée avant tout pragmatique (comment agir, et pourquoi ?). Ainsi, les différentes visualisations expertes visent moins à l'exactitude d'un diagnostic qu'à un décalage du regard, et constituent des représentations pour une réflexion stratégique collective. Quant aux cartographies collectives issues des ateliers, leur production a supposé une réflexion sur les conditions spatiales de réalisation des actions. Leur élaboration a procédé souvent de questions mettant en évidence des articulations nouvelles entre urbanisation et flux : comment un espace de coworking dans un village peut-il être viable ? Comment tirer parti des réseaux numériques existants ? Comment jouer sur les programmes d'activités des personnes ? Les verbatim associés montrent au final un retournement des représentations, avec des propositions d'organisation de lieux structurants (pôles de services, commerces) en fonction des flux.

Cette expérience de processus participatifs nous amène à tirer plusieurs enseignements. Premièrement, elle nous montre que l'outil cartographique facilite la visualisation des articulations possibles entre mobilité et urbanisation en intégrant les emboîtements d'échelle. Ensuite, la dynamique collective associant des acteurs de compétences et de points de vue différents permet de faire émerger les contraintes croisées et oblige à trouver des terrains de compromis. Enfin, si les solutions de mobilité envisagées ne sont pas toujours innovantes, elles conduisent à repenser l'organisation et la gouvernance du territoire afin de les rendre possibles. Ne peut-on y voir l'ébauche d'une pensée de la planification orientée par les déplacements, à la manière d'un *TOD* rural ou périurbain qui serait moins préoccupé d'asseoir une urbanisation compacte et dense sur un réseau de transport collectif, que de proposer un

modèle territorial au sein duquel le primat de la mobilité automobile s'estomperait au profit d'une mobilité plus sobre ?

Bibliographie

Desjardins Xavier, 2017, Urbanisme et mobilité : de nouvelles pistes pour l'action, éd. de la Sorbonne

Gallez Caroline et al., 2015, « Le rôle des outils de coordination urbanisme-transport collectifs dans la fabrique politique urbaine », Flux, vol. 101-102, n°3.

<p>Projet ASTUS « Alpine Smart Transport and Urbanism Strategies » Programme Interreg Transnational Espace Alpin 2014-2020 Priorité 2 : Un espace alpin à faible émission de carbone OS 2.2 : Proposer davantage d'options respectueuses de l'environnement pour le transport et la mobilité Rôle de la Région Auvergne Rhône-Alpes dans le projet : Chef de file Rôle de l'UGA et du Cerema dans le projet : Partenaires Coût total du projet : 2.4 M €, dont Financement Interreg : 2,0 M€. Durée du projet : Novembre 2016 – Octobre 2019</p>
--