

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

**Titre :**

Pour une entrée en durabilité des « territoires perdants » : une interrogation des politiques de mobilité.

**Auteur·e·s :**

Agathe Delebarre, Doctorante en aménagement des territoires, urbanisme, Université du Littoral-Côte d'Opale (ULCO), Laboratoire Territoires Villes Environnement et Société (TVES), [agathe.delebarre@etu.univ-littoral.fr](mailto:agathe.delebarre@etu.univ-littoral.fr)

Séverine Frère, Maître de Conférences en aménagement des territoires, urbanisme, ULCO, laboratoire TVES, [severine.frere@univ-littoral.fr](mailto:severine.frere@univ-littoral.fr)

Christophe Gibout, Professeur des Universités en aménagement des territoires, urbanisme, ULCO, laboratoire TVES, [christophe.gibout@univ-littoral.fr](mailto:christophe.gibout@univ-littoral.fr)

**Mots-clés :**

Périurbain, Métropole, Ville moyenne, Mobilité durable, Équité territoriale, Politiques de mobilité

**Résumé :**

Les mobilités se traduisent de manière différenciée entre les villes françaises et leur espace périurbain<sup>1</sup>.

Nous partons du constat qu'en développant surtout les alternatives modales à la voiture dans les centres urbains denses des agglomérations et métropoles, les politiques de transports et mobilité ont eu pour effet de renforcer la fragmentation des espaces urbains et périurbains. L'offre de services de transport très inégale entre des villes à l'urbanisation continue et relativement dense et leurs territoires périurbains diffus et peu denses a aussi pour effet de poser différemment leur entrée en durabilité. Dans le périurbain, l'automobilité exclusive fait « partie du mode de vie rural » et est « un mode de locomotion obligé » (Baudelle G. & Al., 2004). Dans ces territoires, être non-motorisé·e ou mal-motorisé·e<sup>2</sup> entraîne une « compétence de mobilité amoindrie » (Rougé L., 2010).

Comment alors penser l'entrée en durabilité des territoires périurbains qui apparaissent comme des « territoires perdants » ?

Pour répondre à cette question, nous présenterons dans la communication les résultats issus de plusieurs terrains d'enquête qui montrent une dichotomie entre « territoires gagnants » et « territoires perdants » de la mobilité durable :

---

<sup>1</sup> L'espace périurbain se compose des communes des couronnes périurbaines et les communes multipolarisées, c'est à dire dont 40% des actif·ve·s occupé·e·s travaillant dans au moins une aire urbaine (c'est à dire le pôle urbain, urbanisé en continu, et le couronne périurbain, à l'urbanisme diffus mais polarisé d'abord par un seul pôle). Source : INSEE, 2019

<sup>2</sup> Être mal-motorisé·e doit s'entendre comme posséder un véhicule, souvent ancien sans avoir les moyens de l'entretenir convenablement, avec le risque permanent d'une panne sans alternative pour se déplacer.

Le premier terrain portera sur la métropole de Lille dans la Région Hauts-de-France. Nous avons relevé un différentiel d'alternatives proposées à l'usage de la voiture-solo au sein de la Métropole Européenne de Lille (MEL) qui est très marqué par exemple sur l'offre de services de mobilité partagés (vélos en libre service, autopartage, covoiturage). Ce différentiel pénalise les territoires périurbains et favorise au contraire les espaces urbains centres. Les caractéristiques de densité et de centralité semblent favoriser l'émergence de solutions nouvelles, peu ou pas polluantes, alternatives aux offres de transport traditionnelles au détriment des territoires moins denses et/ou moins polarisés. Ainsi l'offre alternative à la voiture n'a cessé de se développer et de se diversifier au cours des dernières décennies dans la zone centrale de la métropole constituant ainsi des « enclaves de durabilité ». Les territoires périurbains n'ont pas bénéficié de ce renforcement de l'offre.

Le deuxième terrain d'études porte sur les villes moyennes et leur territoires périurbains à travers les cas des aires urbaines de Boulogne-sur-Mer et de Berck en Région Hauts-de-France, et de Saint-Brieuc et de Guingamp en Région Bretagne. Faire entrer en durabilité les territoires périurbains des villes moyennes et y assurer une équité territoriale apparaît particulièrement complexe pour plusieurs raisons que nous aborderons :

La conséquence de réformes institutionnelles inabouties peut constituer une première raison. L'évolution de l'intercommunalité depuis la loi NOTRe<sup>3</sup> (2015) a encouragé leur fusion, élargi les périmètres d'intervention des communautés d'agglomération existantes et créée de nouvelles communautés d'agglomération devenues nouvellement compétentes en matière de transports et mobilités. Mais dans le même temps, les modalités de financement de cette nouvelle compétence sont problématiques au regard de la baisse des dotations versées par l'État aux collectivités territoriales et d'un outil fiscal (le Versement transport) jugé inadapté au regard des compétences que transfère ou souhaite transférer l'État aux échelons locaux<sup>4</sup>. Dans ces conditions comment imaginer développer une réelle offre alternative à la voiture ?

Les défaillances du fonctionnement institutionnel et de la gouvernance qui sectorise les politiques au sein des collectivités et entre les échelons territoriaux en constitue une autre. Ainsi dans ces territoires, la loi NOTRe et les recompositions territoriales qu'elle a entraînée, a mis en place des dynamiques actorielles variées, en matière de politiques publiques de mobilité. Les politiques de mobilité des communautés d'agglomération, même quand elles sont pro-actives en matière d'alternativité<sup>5</sup>, restent souvent ambivalentes avec un développement simultané d'infrastructures en faveur des modes alternatifs, et d'autres routières. Malgré une montée en ingénierie dans les nouvelles communautés d'agglomération, les compétences transports, mobilités ou voiries, restent souvent fragmentées entre les différents échelons territoriaux (Communes, Intercommunalités, Départements, Régions), voire entre élus et services d'une même collectivité. Par ailleurs, les cultures d'élus périurbains ou ruraux restent souvent réfractaires aux dynamiques institutionnelles de

---

<sup>3</sup> Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République. Source : Assemblée Nationale, Sénat, 2015

<sup>4</sup> Notamment dans le Projet de Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) qui souhaite couvrir l'ensemble des territoires par une Autorité Organisatrice des Mobilités et donner aux Régions des compétences locales plus poussées en matière de mobilité. Source : Philippe, Borne, 2018

<sup>5</sup> L'alternativité s'entend comme « la relation entre valeurs et pratiques dans l'adoption de comportements de déplacements durables » (Vincent-Geslin, 2014)

regroupement des communautés de communes avec les communautés d'Agglomération, y voyant la perte de services dans leur territoire. Il est vrai qu'en l'absence de réelles alternatives à l'automobile, la concentration des services et des emplois dans les zones urbaines produit de l'iniquité entre les habitants du périurbain et ceux des pôles urbains. Les alternatives à l'automobile et à l'autosolisme dans ces périphéries urbaines se résument souvent à quelques lignes d'autocars à prédominance scolaire, à la construction d'aires de covoiturage répondant à des pratiques informelles de transports inter-agglomérations déjà en place, ou à des aménagements cyclables à vocation tourisme et loisirs.

La difficile articulation des politiques d'aménagement et de transport au sein des territoires périurbains constitue une dernière difficulté. Si l'articulation entre planification de l'urbanisme et des mobilités commence à être questionnée dans certains pôles urbains moyens, elle n'est pas encore effective dans leur espace périurbain.

Toutefois, quelques initiatives allant dans le sens d'une mobilité durable voient le jour dans ces territoires. Certaines collectivités se sont saisies de l'extension de leur périmètre de compétences pour étendre leur offre de Transports À la Demande déjà existante. D'autres collectivités souhaitent expérimenter des solutions alternatives, comme des formes de mini-autopartage en régie, même si la question du coût d'investissement et surtout de fonctionnement, s'impose toujours comme frein à ces initiatives.

#### **Bibliographie :**

- ASSEMBLÉE NATIONALE, SÉNAT, 2015, *Loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant sur la Nouvelle Organisation Territoriale de la République - JORF n°0182 du 8 août 2015 page 13705*, ASSEMBLÉE NATIONALE, SÉNAT, Paris
- BAUELLE G., DARRIS G., OLLIVRO J., PIHAN J., 2004. « Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages. » *Cybergeo : European Journal of Geography*, 17p.
- PHILIPPE E., BORNE E., 2018, *Projet de Loi N°157. Projet de Loi d'Orientation des Mobilités*, Ministère de la Transition écologique et solidaire, chargé des Transports, 1er Ministre, Paris, 612p.
- ROUGÉ L., 2010. « Mobilités et modes de vie dans les espaces faiblement denses du périurbain toulousain : entre recomposition des clivages socio-spatiaux et formes d'autonomisation », in: DUMONT M. (Dir.), HELLIER E. (Dir.). *Les nouvelles périphéries urbaines formes, logiques et modèles de la ville contemporaine, Espace et territoires*. Presses universitaires de Rennes, Rennes, pp. 25–37.
- VINCENT-GESLIN S., 2014, « Les altermobilités : une mise en pratique des valeurs écologiques ? », *Norois [En ligne]*, 231 | 2014, mis en ligne le 30 juin 2016, consulté le 24 janvier 2019. URL : <http://journals.openedition.org/norois/5112> ; DOI : 10.4000/norois.5112