

COMMANDE PUBLIQUE
FORUM VIES MOBILES X UNIVERSITÉ PARIS NANTERRE

Démocratie participative, projets de transports et politiques de mobilité

M2 URBANISME ET AMÉNAGEMENT

JEANNE DEDUIT
CHARLOTTE HORNAIN
BAPTISTE MERLEAU

ENCADRANTE : HÉLÈNE NESSI

SOMMAIRE

Introduction	4
Partie 1 - La participation citoyenne dans les l'élaboration des politiques de mobilité : entre enjeux techniques, barrières géographiques et démocratiques.....	6
I. La participation citoyenne dans les projets d'aménagement : entre méthodes innovantes, réalités locales et impacts socio-spatiaux.....	8
A - Entre définitions, dispositifs et recherche de légitimité : la participation citoyenne dans la démocratie moderne	8
B - Repenser la gouvernance urbaine : la participation citoyenne comme réponse à la crise de la démocratie représentative dans les projets d'aménagement ?	12
II. Évolutions législatives, acteurs de la mobilité et diversité territoriale : comprendre les enjeux et défis pour une mobilité inclusive et durable	19
A - Du « droit au transport » au « droit à la mobilité » : une évolution législative et réglementaire importante au cours du XXème siècle	19
B - Vers une gouvernance inclusive : l'ascension des citoyens dans les politiques de transport et les projets de mobilité.....	23
C- Diversité territoriale et mobilité : différentes catégories de projets pour mieux répondre aux spécificités locales	25
Conclusion	30
Partie 2 - La mise en place de la participation citoyenne dans les projets de transports et mobilité : entre « bonnes pratiques » et réalités territoriales - Etudes de terrain.....	31
La ligne de bus T5 : Un dialogue citoyen sans illusion à Rouen	37
Communauté de communes d'Aunis Atlantique : l'adoption du schéma directeur cyclable réalisé avec les habitants.....	42
Un projet de transport par câble résultant d'une participation inclusive à Grenoble	47
Un projet controversé pour le développement du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim	52
La transformation cyclable de la ville de Montpellier	58
Partie 3 - La participation citoyenne dans les projets de transports et mobilité : des spécificités et des choix aux mains des décideurs - Analyses.....	64
I. Spécificité des processus de participation dans le cadre des projets de transport et de mobilité	65
II. Prise en compte de la participation citoyenne par les décideurs	76
Conclusion	83
Partie 4 - Recommandations.....	86
Partie 5 - Retour sur la commande	89
Annexes	90
Bibliographie	137

Introduction

Dans le cadre d'une commande passée par le Forum Vies Mobiles (FVM) au master 2 Urbanisme et Aménagement de l'Université Paris Nanterre, nous sommes chargés de produire une étude relative à la place des citoyens dans l'élaboration des politiques de mobilité et des projets de transports.

Présentation du Forum Vies Mobiles

Le Forum Vies Mobiles est un institut de recherche, soutenu par la SNCF, sur la mobilité, qui prépare la transition vers des modes de vie plus désirés et durables. Les travaux du FVM portent sur la manière dont les déplacements structurent nos modes de vies et nous permettent d'organiser nos activités en étudiant les impacts sur les personnes, la santé, le territoire ou encore l'environnement. A travers ces recherches, le FVM montre que les modes de vie contemporains sont fortement remis en cause par la crise climatique, la pollution et la congestion qu'ils engendrent.

Le Forum défend la position selon laquelle les mobilités rapides et carbonées ne peuvent plus être une simple variable d'ajustements des politiques de logement, de travail ou encore d'industrie. A travers plusieurs actions, il cherche à donner aux acteurs publics, aux entreprises et aux individus des moyens de comprendre et de débattre de la place des déplacements dans nos sociétés.

Depuis 2019, le FVM s'est positionné comme un think tank citoyen et a initié pour cela un dispositif de démocratie participative : le Forum Citoyen des Vies Mobiles.



Partant du constat selon lequel les citoyens sont peu entendus par les collectivités et les élus dans l'élaboration des politiques de mobilité et des projets de transports, une volonté d'augmenter la démocratie participative se manifeste via des actions de contestation et d'opposition. Avec le temps, le développement de nouveaux enjeux urbains, sociaux, environnementaux, et le développement des mobilités douces et actives, la place donnée au savoir d'usage se renforce et les citoyens sont amenés à participer davantage dans l'élaboration des projets. Cependant, cette participation peut être limitée en raison de plusieurs facteurs tels que les expertises techniques et le fait d'interroger les citoyens sur des sujets jugés plus anecdotiques et d'ordre secondaire.

L'objectif de cette commande est d'analyser les expertises mobilisées pour l'élaboration d'une politique de mobilité et de projets de transport ainsi que de diagnostiquer les modalités de développement des dispositifs participatifs. En s'appuyant sur différents exemples analysés,

nous proposerons un cadre méthodologique permettant d'aiguiller les décideurs politiques dans l'élaboration de futurs projets de transports et mobilité.

Pour cela, nous avons procédé en plusieurs étapes réparties sur 13 semaines.

	Janvier			Février				Mars				Avril	
	Semaine 1	Semaine 2	Semaine 3	Semaine 4	Semaine 5	Semaine 6	Semaine 7	Semaine 8	Semaine 9	Semaine 10	Semaine 11	Semaine 12	Semaine 13
Recherche de littérature sur le sujet													
Rédaction de l'état de l'art													
Recherche de cas d'étude													
Analyse des cas d'étude (documentation, terrain, entretiens...)													
Rédaction du dossier final													
Présentations orales													

Dans un premier temps nous avons établi un état de l'art afin de mieux saisir les connaissances sur la question. La participation concernant des projets de mobilité est assez peu traitée dans la littérature, nous avons ainsi cherché à saisir les spécificités que suggère la participation appliquée à des projets de mobilité et de transports afin de problématiser davantage le questionnement initial. Pour cela, nous avons lu des ouvrages, des articles scientifiques et de journaux, de la documentation concernant la participation citoyenne liée aux projets d'aménagement du territoire. Et nous nous sommes également intéressées à l'évolution de la place du citoyen dans les politiques de transport et de mobilité. Les hypothèses issues de notre état de l'art, nous ont permis de sélectionner nos études de cas, ainsi que d'établir une grille d'analyse, permettant de dérouler un fil directeur tout au long de ce travail de commande autour de trois points fondamentaux: la dimension démocratique qui concerne tout dispositif de participation et deux autres points inhérents aux politiques de transport et de mobilité celle de la dimension technique et celle de la dimension interterritoriale expliquée par la transgression des limites administratives des flux de mobilité.

Dans un second temps, nous avons effectué des recherches dans le but de recenser différents cas de projet de transport et mobilité soumis à la participation citoyenne. Après sélection des cas avec le FVM nous avons mené des analyses approfondies de ces cas en nous documentant, nous rendant sur les territoires et en rencontrant les différentes parties prenantes de ces projets.

Ces études de terrains nous ont permis de croiser notre revue de littérature avec les réalités territoriales et ainsi de pouvoir répondre à notre problématique, aux différentes hypothèses faites et de pouvoir en tirer des résultats.

Pour finir, nous proposerons des recommandations permettant d'intégrer du mieux possible la participation citoyenne dès la phase d'élaboration des projets de transport et de mobilité.

Partie 1

La participation citoyenne dans les l'élaboration des politiques de mobilité : entre enjeux techniques, barrières géographiques et démocratiques

Les transports et les mobilités occupent une place centrale dans notre société, aussi bien sur le plan économique, social et environnemental.

Le terme de « mobilité » est très générique. On peut définir la mobilité comme étant la capacité qu'ont les individus de construire la vie qu'ils souhaitent vivre, et qui suppose, entre autres, des changements et des mouvements, voulus ou subis, dans l'espace physique et dans l'espace social, pour accéder aux ressources dont ils ont besoin (Orfeuillat, Ripoll, 2015). Le terme de « transport » définit quant à lui l'objet technique qui permet de réaliser les déplacements (les mobilités).

Les politiques de transport ont un impact direct sur la vie des citoyens dans le sens où elles influent sur l'accès au travail, aux services de santé, aux équipements et aux loisirs. Il est important que les citoyens, et plus spécifiquement les usagers, qui possèdent le « savoir d'usage », puissent prendre part à l'élaboration et à la mise en œuvre de ces politiques. Yves Sintomer (2008) et Loïc Blondiaux (2004) posent tous deux l'hypothèse d'une complémentarité entre le savoir professionnel et le savoir d'usage. Cette complémentarité tendrait à rendre plus efficace l'action publique en permettant l'amélioration des projets (Blondiaux, 2004), et en répondant aux attentes et besoins des citoyens. En effet, l'usager est la personne qui pratique, qui fait usage d'un mode de transport, aussi bien de la voiture individuelle, des transports publics, de la marche à pied, du vélo ou encore du covoiturage. Grâce à sa pratique quotidienne, il est le plus à même de connaître ses besoins et les améliorations qui pourraient être apportés.

Par ailleurs, les questions relatives aux transports et à la mobilité sont étroitement liées aux questions environnementales et au bien-être. Ce lien invite ainsi à la mise en débat et à la participation des citoyens.

Les grandes transformations urbaines, notamment celles liées aux mobilités, ont longtemps été absentes du débat public et des dispositifs participatifs (Bacqué et al. 2006 ; Nez, 2011). Cependant, depuis les années 1980, les projets de grandes infrastructures de transports font face à de fortes mobilisations d'opposition (Bacqué, Gathier, 2011). Pour éviter ces mobilisations, la mise en débat de ces projets est apparue comme un impératif. Cependant, les citoyens ne sont encore que très rarement entendus concernant le fond avec comme arguments qu'ils ne disposent pas des expertises techniques et scientifiques requises par ces projets.

Aujourd'hui, les nouveaux enjeux urbains, sociaux, environnementaux et démocratiques auxquels nous faisons face ont amené le développement de nouvelles approches qui visent à intégrer les usagers et leurs expertises d'usage. De plus, le développement des réflexions sur les mobilités douces renforce également la place donnée aux savoirs d'usages et permet alors d'instaurer une démocratie participative. La démocratie participative se définit comme étant «

l'ambition politique de faire participer à la prise de décision l'ensemble de ceux qu'elle est susceptible d'affecter » (Blondiaux, 2008). Il s'agit de prendre en compte de nouveaux savoirs et de nouveaux points de vue considérés comme béotiens face aux savoirs des experts professionnels. Le développement de la démocratie participative s'accompagne d'un processus de désacralisation de l'expertise (Blondiaux, 2008).

Dans le cadre de notre travail portant sur la place des citoyens dans l'élaboration des politiques de mobilité et des projets de transports, nous venons interroger la place de ce dernier dans l'élaboration et la conception des projets de mobilité considérée jusqu'alors comme des projets nécessitant des connaissances essentiellement techniques

Dans cet état de la littérature, nous reviendrons tout d'abord sur les différentes formes et les différents dispositifs mobilisés selon les projets et les publics cibles que peut prendre la démocratie participative, et le renforcement de la participation citoyenne dans les processus décisionnels. Dans quelle mesure ces dispositifs sont-ils réellement démocratiques et participatifs ?

Nous aborderons ici à la fois l'enjeu de la représentativité des participants, la place accordée par la puissance publique à ces voix citoyennes, mais également la dimension de l'intérêt général dans les attentes des citoyens.

Dans une seconde partie, nous reviendrons sur l'évolution des lois liées aux politiques de transport, à la fois sémantique, de la notion de « transport » à celle de « mobilité », mais également de la place croissante accordée aux usagers et aux citoyens. Les politiques les plus récentes en lien avec le développement des mobilités alternatives à l'automobile (Kaufmann, 2012), positionnent le citoyen comme un acteur central de sa propre mobilité, responsable, on attend de lui qu'il s'équipe et s'organise. Initialement dans une position contestataire, dans le but de bloquer les grands projets d'infrastructures, les politiques d'austérité, traduites par la baisse des investissements dans les grandes infrastructures, l'ouverture du marché à de nombreux opérateurs privés de mobilité alternative (Huré, 2019) et également la responsabilisation des citoyens à s'auto-organiser, amènent ces derniers à participer davantage aux projets.

Nous souhaitons ainsi interroger l'apport de la participation citoyenne sur le domaine de la mobilité, la spécificité des formes qu'elle peut prendre, ainsi que les relations établies entre le citoyen et la puissance publique.

I. La participation citoyenne dans les projets d'aménagement : entre méthodes innovantes, réalités locales et impacts socio-spatiaux

A - Entre définitions, dispositifs et recherche de légitimité : la participation citoyenne dans la démocratie moderne

Un gradient de la place accordée aux citoyens dans la construction de projet

Le terme de « participation » est un terme large qui englobe plusieurs formes d'engagements citoyens. Marion Carrel et Typhanie Scognamiglio expliquent lors de l'entretien dans "La participation citoyenne : définitions, méthodologies et état des lieux" (2022) qu'il faut bien relever la différence entre participer et délibérer. Carrel nous rappelle que la délibération, c'est l'échange public d'arguments, le débat et l'échange d'idées pour arriver à la meilleure décision possible. La participation, c'est le partage du pouvoir de décision avec la population, par exemple par un vote ou un référendum. Même si ces notions peuvent se retrouver au cours de la construction d'un projet, aujourd'hui, on parle souvent de participation pour des actions qui ressemblent davantage à de la discussion qu'à de la prise de décision.

Dans son ouvrage « Ville, démocratie et citoyenneté : expérience du pouvoir partagé » (2011), Patrick Norynberg identifie plusieurs grandes étapes dans le processus de participation citoyenne. Il relève différentes implications graduelles des citoyens dans les décisions qui les concernent.

La première étape, **l'information**, bien qu'importante, n'est pas réellement de la participation active. Elle vise à partager des connaissances, qui ne sont pas toujours vulgarisées et comprises par le public. Ce dispositif à visée pédagogique nécessite de simplifier les documents, pour que les citoyens, non spécialisés dans le domaine, puissent comprendre les enjeux et se préparer aux changements. Cette étape consiste à penser pour les citoyens souvent dépourvus de réel pouvoir décisionnel, néanmoins elle est indispensable pour que les citoyens puissent participer de manière éclairée aux débats et aux réflexions.

La **consultation** va plus loin en demandant l'avis des citoyens sur des projets spécifiques, comme lors d'un référendum. Toutefois, pour l'auteur, le plus important est le débat préalable au vote, qui facilite l'expression individuelle. Selon lui, recourir uniquement au référendum accentue les clivages et entrave la discussion, ainsi que les recherches de compromis. Bien que cette étape permette de recueillir différents avis, elle ne confère toutefois aucun pouvoir décisionnel aux participants.

La **concertation**, collaboration plus active, consiste à travailler ensemble sur un sujet. Les propositions, suggestions, arguments et compromis sont discutés et réfléchis collectivement. Ce processus favorise l'apprentissage des uns et des autres et permet d'aboutir à des solutions partagées. Cette étape est encore une forme de participation plus engagée.

Enfin, la **co-élaboration ou co-construction** englobe les trois étapes précédentes dans un processus où les citoyens, élus, et techniciens évaluent et contrôlent ensemble les projets. Véritable participation démocratique, les décisions sont prises collectivement. Elle prend en compte tous les acteurs qui ont été impliqués et permet un sentiment de responsabilité commune dans les projets et leur mise en œuvre.

À ces différentes étapes, nous pourrions également ajouter un dernier gradant, celui de **la participation en acte** (Dewey, 2010; Carrel, Neveu, 2014), une « participation ordinaire » des citoyens auto-organisés émergeant souvent dans des contextes d'austérités, de situations critiques et d'absence de services publics (Dewey, 2010 ; Nessi, 2024). Cette forme de participation se manifeste quand un projet est entièrement pris en charge par les citoyens, depuis sa création jusqu'à sa gestion quotidienne. On peut considérer cette forme de participation comme la forme la plus importante en termes d'implication des citoyens.

Méthodes et dispositifs de participation

À ces étapes, s'ajoutent différentes méthodes de participation qui permettent de diversifier les moyens d'engagements pour les citoyens.

Les réunions publiques et ateliers participatifs mis en avant par Marion Carrel (2015), sont des espaces essentiels pour l'échange d'idées et la collecte d'opinions. Ils permettent aux habitants d'exprimer directement leurs besoins et permet une meilleure adaptation du projet aux enjeux locaux. Elle analyse également les défis et les contradictions de ces méthodes participatives dans le contexte de rénovation urbaine, en se concentrant sur le cas de Grenoble. En effet, la ville révèle un écart important entre les ambitions participatives et leur mise en œuvre concrète. Certains professionnels voient la participation des résidents plus comme une perte de temps que comme une opportunité, et souvent, les tentatives pour inclure les habitants se limitent à des actions de communication sans véritable impact.

Les plateformes en ligne permettent d'atteindre un public plus large, notamment les jeunes et les personnes actives pour lesquelles il peut être compliqué de participer aux réunions qui sont souvent en journée et en semaine. Comme le souligne Jodelle Zetlaoui-Léger (2015), ces plateformes en ligne permettent une participation plus flexible ce qui est important pour l'inclusion de tous les groupes sociaux. Toutefois, elles ne permettent pas l'échange qui permet de trouver des pistes de compromis.

Le tirage au sort (Bacqué et Mechmache, 2013) peut être utilisé pour choisir des représentants des habitants appelés pour un avis ou une décision politique. Cette méthode permet d'apporter divers points de vue et permet une égalité décisionnelle aux citoyens. Il est censé élargir le

cercle des citoyens au-delà des « habitués de la participation » et renforcer sa représentativité, en particulier en termes de classe, d'âge, de sexe et de nationalité (Rocke, Sintomer, 2005). L'exemple de l'Islande montre comment le tirage au sort a contribué à l'élaboration d'un projet de Constitution. Ce processus a permis d'encourager une participation citoyenne active à des débats essentiels, et a également conduit à l'émergence de propositions innovantes et constructives, qui reflètent de multiples opinions et préoccupations au sein de la société.

Les comités citoyens et conseils de quartier sont mentionnés dans l'étude de Sarolta Németh (2019) sur Kotka en Finlande. C'est un bon exemple qui montre leur importance dans le développement de l'autonomie locale. De plus, il montre la corrélation entre autonomie locale et justice spatiale qui s'est améliorée grâce à l'engagement des citoyens.

Jérémy Louis (2019) décrit les conseils citoyens, créés par la loi de programmation pour la ville et la cohésion urbaine de 2014 en France, comme un moyen d'impliquer les habitants dans les politiques publiques. La loi de 2014 suit les recommandations du rapport de Marie-Hélène Bacqué et Mohamed Mechmache (2013) pour renouveler la politique de la ville. Les conseils de quartier quant à eux sont obligatoires dans les grandes villes (plus de 80 000 habitants) depuis la loi Vaillant de 2002, mais sont laissés à l'initiative des élus sans directives précises.

Les consultations publiques de projet permettent d'intégrer l'expertise d'usage des citoyens dans la planification des politiques de transports et l'amélioration des services, comme le suggère la thèse de Sabrina Moretto sur les transports urbains. L'idée est de prendre en compte l'avis et les besoins des usagers avec des dispositifs tels que les enquêtes de satisfaction, les panels d'usagers, ou encore le dialogue et la mise en partage des connaissances avec la mise en place de groupes de travail ou encore des conseils de quartiers.

À travers les exemples de deux dispositifs participatifs, l'un axé sur la planification des déplacements urbains au sein de l'intercommunalité Nice Côte d'Azur et l'autre sur l'implication des usagers du réseau RATP, Moretto montre comment la participation active permet de relever des dysfonctionnements et de proposer des améliorations. Que ce soit en amont, pour initier des projets et suggérer de nouvelles solutions, pendant la phase de développement, pour bénéficier de l'expérience des usagers, ou en aval, pour évaluer l'efficacité des mesures adoptées.

	ETAPES	EXEMPLES
Les degrés de participation ↑	AUTO-GESTION Projet géré de sa naissance jusqu'à sa gestion par les citoyens	Jardins communautaires gérés par des résidents, coopératives d'habitation, etc.
	CO-CONSTRUCTION Processus où les citoyens, élus, et techniciens prennent les décisions ensemble	Développement d'un plan d'aménagement du quartier avec la mairie et les habitants ; ateliers participatifs travail sur table, constructions de mobilier urbain, etc;
	CONCERTATION Propositions, suggestions, arguments, et compromis sont discutés et réfléchis collectivement	Tables rondes avec habitants et experts pour débattre sur des projets d'infrastructure
	CONSULTATION Recueil d'avis et d'idées des citoyens sur un projet	Sondages en ligne, Réunion publique, plateforme numérique, référendum, marche explorative, boîtes à suggestions installées dans des lieux publics etc.
	INFORMATION Diffuser, informer et transmettre les connaissances relatives au projet et aux enjeux et mobiliser les citoyens	Affiches, plateforme numérique informative, Distribution de prospectus dans les boîtes aux lettres, etc.

*Récapitulation des gradients et dispositifs de la participation
Réalisation du groupe*

Les mécanismes de participation dans les différents projets urbains, allant des réunions aux plateformes en ligne, jouent d'après ces auteurs, un rôle important dans la création de politiques de mobilité adaptées et inclusives. Le fait d'impliquer les citoyens et valoriser leur expertise d'usage, permettrait d'augmenter les chances de créer un projet adapté et approprié, qui répond mieux aux attentes et aux besoins des usagers. Ces dispositifs participatifs servent également de contre-pouvoirs capables de réduire l'influence des groupes dominants. Par ailleurs, le fait que le citoyen participe à la production du projet le met certainement dans une position moins contestataire et critique.

Rôle clé des dispositifs participatifs dans le contre-pouvoir citoyen

Suite à l'exploration des méthodes de participation citoyenne et leur rôle qui constitue une forme de contre-pouvoir dans l'élaboration des politiques urbaines, il est important de se pencher plus profondément sur le concept du contre-pouvoir.

Le contre-pouvoir permet aux petits groupes de contester et de changer les décisions prises par ceux qui détiennent le pouvoir, afin que tout le monde puisse participer et avoir son mot à dire dans les décisions importantes.

Archon Fung et Erik Olin Wright (2005) soulignent que le contre-pouvoir se manifeste souvent à travers des actions collectives comme des manifestations, des actions en justice ou des campagnes de mobilisation. Ils distinguent la gouvernance traditionnelle (qu'il appelle la gouvernance agnostique verticale) où le pouvoir est exercé de manière hiérarchique, et la gouvernance participative délibérative, qui favorise la collaboration pour résoudre les problèmes. Selon eux, il est plus difficile de mettre en place un contre-pouvoir dans un système collaboratif, car cela nécessite souvent de travailler ensemble alors qu'avec le contre-pouvoir il s'agit de s'opposer.

Ils soulignent aussi les risques d'une gouvernance participative sans un contre-pouvoir efficace. Sans une expertise opposée ou un équilibre, les groupes puissants peuvent facilement dominer les discussions. De plus, le passage à une gouvernance plus participative pourrait en réalité réduire le rôle de l'État. Cela pourrait mener à moins de régulation, ce qui permet aux groupes puissants de minimiser les oppositions en faisant semblant de les inclure dans le processus de décision. Pour être utiles et aboutir à quelque chose, les discussions doivent donc être ouvertes à tous, sans domination d'un groupe sur les autres.

Ce sujet rejoint l'idée de la contre-expertise expliquée par Christian Leyrit (2016), qui joue un rôle important pour améliorer les discussions et le processus décisionnel. Elle aide à questionner les idées souvent données par ceux qui proposent des projets ou par les autorités, en apportant de nouveaux points de vue et informations. Ainsi, la contre-expertise ne fait pas qu'ajouter des informations, elle rend les discussions plus riches en intégrant différents savoirs et opinions, ce qui fait que les décisions prises sont mieux acceptées et considérées comme plus légitimes.

Ces idées de contre-pouvoir et contre-expertise qui passent à travers l'application des différents dispositifs participatifs, mettent en avant l'importance d'une participation des citoyens dans la démocratie. Elles proposent des manières de rendre la gouvernance plus ouverte et équitable, où les décisions sont prises de manière participative, en tenant compte de divers points de vue et intérêts.

B - Repenser la gouvernance urbaine : la participation citoyenne comme réponse à la crise de la démocratie représentative dans les projets d'aménagement ?

Crise démocratique et émergence de la contestation citoyenne

La démocratie représentative est confrontée à une crise, manifestée par une augmentation de l'abstention lors des élections. Cela est visible lors des élections municipales où, parfois, moins de 30% des électeurs votent : lors du second tour des municipales de juin 2020, un record d'abstention de 58,4% a été atteint, d'après les chiffres officiels du ministère de l'Intérieur (Roger, 2020). Cette tendance soulève des questions sur la représentativité et l'engagement citoyen dans le processus démocratique.

Marion Carrel met en avant un problème crucial de représentation des citoyens dans la politique, signalant un danger pour la démocratie. Elle évoque le fait que l'Assemblée nationale compte très peu d'ouvriers et d'employés alors que ces catégories socio-professionnelles

dominant la population active en France, montrant ainsi une sous-représentation des classes populaires.

Cette situation renforce d'autant plus le sentiment d'impuissance des citoyens face au système démocratique actuel. En 2009, 64% des personnes interrogées ont répondu par la négative à la question : « Dans notre démocratie, aujourd'hui, le peuple a-t-il vraiment le pouvoir de changer les choses ? » Cela souligne une crise de la démocratie inquiétante pour un pays comme la France, qui aspire à être démocratique (Roquefort-Cook, 2015).

Depuis la 3ème République, la France repose sur un système représentatif, avec une certaine méfiance envers la démocratie directe et un manque de transparence de l'administration. Longtemps, l'usager n'a pas été considéré comme un collaborateur dans l'amélioration des services publics (Hubrecht, 2007).

Avec l'avènement de l'État providence, il y a eu une volonté d'étendre significativement les politiques publiques pendant les Trente Glorieuses. Ces politiques ont souvent été décidées sans l'avis de la population et ont tenu les usagers à l'écart des décisions, ce qui a créé une verticalité des services publics. Parallèlement, une demande croissante de la population pour revendiquer un droit à la parole et à l'expression s'est manifestée, pour que leur avis soit pris en compte. Les événements de mai 68, marqués par une révolte étudiante, en sont un bon exemple, ils illustrent le besoin des usagers des services publics à prendre part aux décisions dans la conception des politiques publiques (Roquefort-Cook, 2015).

Ceci rejoint l'idée de Pierre Rosanvallon qui étudie les changements récents dans la démocratie, en mettant en avant ce qu'il appelle la « contre-démocratie » (Dupin, 2006). Cela désigne les manières dont les citoyens surveillent, contestent et évaluent les actions du gouvernement, ce qui montre un engagement citoyen actif contrairement à l'idée qu'ils sont passifs. Selon Rosanvallon, ces actions montrent une méfiance entre les dirigeants et le peuple, et représentent une réponse aux problèmes actuels de la politique.

Une dynamique de contestation s'est alors mise en place, en particulier contre de grands projets d'infrastructures, qui témoigne également des préoccupations qui sont exprimées face à la démocratie représentative en difficulté. Ces mouvements de protestation, ont pris de l'ampleur depuis les années 80' notamment sur des projets d'autoroutes et ferroviaires. Durant les décennies suivantes, les protestations contre les projets d'infrastructures se sont multipliées et, plus récemment, une phase de contestations de « grands projets » a émergé.

On retrouve parmi ces contestations, le projet d'aéroport Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes devenu emblématique de cette tendance. Pour 2016, il était initialement prévu pour décentraliser l'activité aérienne mais a suscité l'opposition des exploitants agricoles, des riverains, et des associations écologistes ou altermondialistes. Ces derniers ont souligné l'inutilité présumée du projet face à la non-saturation de l'aéroport existant, les risques environnementaux, et les profits du concessionnaire, ce qui a conduit finalement à l'abandon du projet aéroportuaire (Guibert, 2013).

Un autre exemple, à une échelle plus locale, est celui de l'Alma Gare à Roubaix. Face à un projet de rénovation urbaine, les habitants ont formé une association pour s'assurer que leur voix soit entendue dans le processus décisionnel (Roquefort-Cook, 2015). L'organisation des citoyens qui permettent d'influencer les projets qui les touchent montre la potentielle volonté

d'une plus grande participation. Ce projet dépasse la simple contestation pour mettre en place une démarche de collaboration et de co-construction avec les autorités.

Évolution législative et encouragement de l'implication citoyenne

Afin de répondre à ces contestations, rétablir la confiance avec les usagers, et éviter les potentiels conflits, l'État a peu à peu mis en place des procédures pour associer les citoyens aux futurs projets d'aménagement urbain, comme les routes et aéroports. Face aux conflits suscités par des projets d'aménagement durant les années 1980 et 1990, il y a eu une nécessité d'intégrer la participation citoyenne dans le processus décisionnel.

La loi Barnier de 1995 en a été l'initiatrice en créant la procédure des débats publics et en créant la Commission nationale du débat public (CNDP) (Guibert, 2013).

Ce dispositif a été élargi par la loi sur la démocratie de proximité de 2002. Ainsi que d'autres réformes législatives qui ont renforcé le cadre de la participation citoyenne, en mettant en avant la concertation et en créant des structures telles que les conseils de quartier. Ces instances, dont certaines, rendues obligatoires selon la démographie dans les territoires, permettent aux habitants de s'impliquer dans la réflexion sur les services publics, les projets d'aménagement ou les questions d'intérêt communal (Girod, 2003).

En 2016, les règles ont été renforcées pour mieux impliquer les citoyens dans les décisions sur de grands projets, comme la construction de routes ou d'aéroports. Une nouvelle version de la charte de la concertation a été présentée et une loi spéciale a été mise en place le 3 août 2016. Cette loi crée des règles claires pour discuter des projets avant de les commencer. Elle introduit aussi les garants de la concertation, choisis par la Commission nationale du débat public, afin de garantir le bon déroulement et la transparence de ces échanges (Papon, 2017).

Selon Mwendo (2011), la mise en place de ces lois montrent un désir d'impliquer davantage les citoyens dans les décisions qui les concerne. Cela souligne l'importance de leur avis pour créer une gestion des villes plus ouverte et attentive aux besoins des habitants. Ce changement s'inscrit d'un effort plus large visant à améliorer la manière le fonctionnement de la démocratie fonctionne au niveau local.

L'implication des citoyens, qui utilisent leur "expertise d'usage", permet d'aider les collectivités à prendre les meilleures décisions dans la planification. Cette pratique collective vise à adapter au mieux le plan de mobilité et créer des projets qui rendent la mobilité plus accessible à l'ensemble des personnes concernées. En effet, les personnes qui se déplacent en ville savent ce qui fonctionne et ce qui dysfonctionne, et peuvent donc proposer des améliorations pertinentes (Pantic, 2022). Cela témoigne également de la volonté de l'État de regagner une nouvelle légitimité et tenter de faire davantage adhérer les citoyens aux décisions et aux nouvelles institutions.

Un instrument de gouvernance parmi d'autres

Toutefois, la plupart des processus de participation portent sur des questions d'ordre secondaire. Les autorités publiques hésitent parfois à soumettre des projets à la participation par peur de la

confrontation. Et quand ils le font, dans une grande majorité des cas, la participation n'influence pas vraiment la décision finale et reste plus de l'ordre de la consultation et de la délibération (Carrel, Scognamiglio, 2022).

La participation citoyenne est parfois utilisée par les gouvernements pour gérer les critiques et donner l'impression que les citoyens ont leur mot à dire. Cela peut aider à calmer les tensions, comme on l'a vu avec le grand débat national en France, mais souvent, les résultats de cette participation sont ignorés (Blondiaux, 2022). Ce principe est ce que certains auteurs, dont Marion Carrel (2017), appellent « l'injonction participative ». Ce terme fait référence à la pression mise sur les citoyens pour qu'ils participent à la vie publique et aux processus décisionnels. Cela peut sembler positif, mais cela représente souvent une façade, sans réel impact sur les décisions ou sans offrir un véritable espace d'expression pour tous. Cette injonction peut parfois donner l'impression aux citoyens que leur participation est souhaitée, alors que les décisions sont déjà prises, ce qui peut entraîner frustration et sentiment d'exclusion.

Malgré la diversité des dispositifs de participation, la législation reste parfois peu contraignante. Les formes de participation vont de la consultation simple à des processus plus impliqués comme les comités d'usagers et la concertation sur l'aménagement urbain (comme vu précédemment). Cependant, ces lois sont souvent facultatives. Certains pensent que la participation citoyenne pourrait être renforcée avec une implication plus importante des usagers (Hubrecht, 2007).

Ceci fait référence à ce qui a été dit précédemment dans le texte de Archon Fung et Olin Wright (2005) à propos de la "pseudo" gouvernance participative délibérative, qui pourrait réduire l'impact du contre-pouvoir et de la contre-expertise en donnant l'illusion d'une participation citoyenne au processus décisionnel. Cela permettrait aux décideurs de contrôler le débat et de légitimer leurs projets en faisant croire aux citoyens qu'ils ont une influence, alors qu'en réalité, leurs contributions pourraient ne pas être prises en compte de manière significative.

Marion Carrel (2022) vient appuyer ce discours, pour elle, l'institutionnalisation de la participation comporte deux risques. Le premier est de réduire la participation à une question méthodologique, où des consultants peuvent être engagés pour créer une illusion de participation, ayant pour but de légitimer des décisions déjà prises. Le deuxième risque concerne le contrôle par les pouvoirs publics de la mise en place de la participation, ce qui limite l'action des associations, du secteur associatif et de la société civile à mener leurs propres initiatives participatives. Elle considère qu'il est important de faire attention à ce que cette institutionnalisation n'aille pas contre l'engagement des citoyens de manière autonome.

Obstacles et réalités de la participation citoyenne dans les politiques publiques

De plus, mobiliser les citoyens pour la participation démocratique est complexe, surtout dans un monde centré sur le travail et la consommation. Des tentatives sont mises en place pour rendre la participation plus accessible, par exemple en ajustant les horaires et en s'assurant que leur contribution ait un réel impact sur les décisions. Comme on l'a vu précédemment, il y a une faible influence des discussions citoyennes sur les politiques, ce qui peut donc décourager la participation. En outre, inclure les jeunes et les personnes appartenant à des groupes culturels

minoritaires, souvent sous-représentés dans les projets de concertation citoyenne, est une des difficultés majeures.

En effet, l'implication politique est souvent dominée par les individus qui bénéficient d'une bonne intégration sociale et intellectuelle. Ces écarts de représentation posent problème car les conseils de quartier prennent des décisions qui ont un impact sur toute la population (Blondiaux, 2001).

En plus du problème de représentation des citoyens, qui limite une participation citoyenne efficace, il y a aussi le défi posé par l'échelle territoriale, car la facilité de participer varie selon la taille de la zone concernée.

En effet, il est généralement plus simple d'impliquer les citoyens au niveau du quartier par rapport à des territoires plus vastes avec des enjeux plus étendus. La « démocratie de proximité » se distingue de la démocratie participative car elle se concentre sur des espaces de participation plus restreints, ce qui peut limiter son impact et son intérêt global (Blondiaux, 2021).

La conception participative a tout d'abord été (plus ou moins) investie par l'État, mais, avec le processus de décentralisation dans les années 80', les collectivités territoriales se sont emparées des mécanismes de participation pour les politiques publiques. Car en effet, la participation s'avérait plus simple en raison de la proximité. « Les français identifient le niveau local comme un espace où ils peuvent plus facilement participer. Une majorité (54%) estiment que les citoyens peuvent faire entendre leur voix quand les décisions sont prises au niveau des communes ou des agglomérations » (Requefort-Cook, 2015).

Les réseaux de transport sont d'autant plus concernés qu'ils dépassent souvent les limites communales et concernent plusieurs communes. En effet, il est d'autant plus difficile de fédérer des citoyens de différentes communes, au profil parfois très varié, qui n'auront certainement pas les mêmes attentes.

L'exemple de Nice où un débat fait rage autour de l'extension de la ligne 1 du tramway vers le quartier sensible de l'Ariane et la commune de La Trinité illustre bien cette problématique. Rejetée par le président de la métropole Nice Côte d'Azur, cette proposition est soutenue par des élus et des associations qui y voient un moyen de lutter contre la ségrégation urbaine et de promouvoir l'égalité territoriale. Ils critiquent cette décision, la qualifiant de « politique volontaire de ségrégation urbaine » et mettent en avant le fait que ce projet favoriserait le désenclavement et la revitalisation du quartier. (Binacchi, 2018)

Cela met en avant le défi des pouvoirs publics ayant pour objectif l'intérêt général en garantissant l'égalité d'accès aux transports et également l'accès à l'emploi pour tous les citoyens, en particulier les plus modestes.

Pour faire face aux problèmes de participation des citoyens dans les décisions qui les touchent, l'empowerment est une solution clé. Cela veut dire aider les citoyens à avoir plus de pouvoir pour agir et prendre part aux décisions importantes.

L'empowerment pour surmonter les défis de la participation

Le terme Empowerment signifie donner aux individus et aux groupes les moyens de prendre en main leur « destin », en développant leur capacité à agir, à s'exprimer et à influencer les décisions qui les concernent. Cela passe par l'organisation autonome des personnes les plus défavorisées pour qu'elles deviennent une force politique et soit impliquées activement dans l'élaboration des politiques publiques. L'empowerment vise donc à transformer les "sans voix" en acteurs de changement (Carrel, 2017).

L'idée derrière l'empowerment est d'aider les gens à se percevoir comme capables de transformer leur propre avenir, de sortir de la domination et de prendre le contrôle de leur destin. Cela peut se faire dans des centres sociaux où on encourage les gens à participer à la vie de la communauté. Cependant, même si ces programmes aident les gens à se sentir plus légitime et d'appartenance à la société, ils ne parviennent pas toujours à avoir un impact significatif sur la situation économique ou sociale des individus.

Bien que ces efforts visent à donner plus de pouvoir aux individus, ils ne changent pas toujours les structures sociales et économiques qui limitent ce pouvoir. Ainsi, bien que l'empowerment constitue une étape positive, une transformation sociétale est également nécessaire pour vraiment soutenir l'amélioration des conditions des personnes (Bernadet, Thalineau, 2018).

L'empowerment donne plus de pouvoir aux citoyens pour qu'ils puissent mieux participer aux décisions importantes. Certains projets montrent comment cette idée aide les habitants à avoir un mot à dire sur ce qui se passe autour d'eux. Cependant, cette idée d'autonomisation peut aussi être critiquée pour favoriser davantage les initiatives individuelles que les actions collectives.

Exemples concrets de participation citoyenne

Cette notion de participation se matérialise à travers différents projets, tels que celui du quartier Malakoff Pré Gauchet à Nantes, développé par Donzelot et Epstein (2006) qui en est un exemple. Ce quartier défavorisé, près de la Loire, était au centre d'un grand projet de développement durant l'année 2001. La ville visait à diminuer le logement social à Malakoff et à transformer Pré Gauchet. Ce projet a suscité des interrogations quant à l'inclusion des résidents défavorisés dans ces changements. La municipalité a cherché à impliquer les habitants dès le début en sollicitant leur avis sur le diagnostic du quartier et en leur présentant trois propositions de projets d'architectes à choisir. Pour mieux comprendre les attentes et les usages des résidents, une enquête sociologique a été réalisée, et un groupe composé d'habitants, d'associations et de professionnels a été constitué, se réunissant douze fois sur une période de dix mois. Par la suite, une consultation publique a présenté les trois projets en compétition, attirant plus de 400 visiteurs, tandis qu'une réunion publique a permis aux équipes de présenter leurs idées et de répondre aux questions des habitants.

Malgré la préférence des habitants pour un projet en particulier, le jury en a choisi un autre. Cette expérience à Malakoff révèle une tentative d'impliquer les résidents dans le processus de

transformation urbaine en informant et en les consultant, bien que les détenteurs du pouvoir aient conservé le contrôle final. Toutefois, cette concertation a conduit à une réduction du nombre de démolitions initialement prévues, démontrant ainsi une certaine influence de la participation des résidents.

Dans une étude menée par Patrick Norynberg (2011), l'accent est mis sur l'engagement des habitants dans le projet de démolition d'une cité au Blanc Mesnil en 1999. Le plan garantissait le maintien du nombre de logements sociaux et promettait un relogement dans de nouveaux appartements. Pour parvenir à cet objectif, des négociations et des débats ont été organisés afin de trouver un accord pour les habitants, la municipalité et le bailleur, avec la création d'un groupe de travail opérant en toute transparence.

La municipalité s'est efforcée d'impliquer les résidents dès le début du processus, menant une enquête sociale auprès des familles concernées pour comprendre leurs situations et leurs attentes. Lorsque l'opération a débuté, les locataires ont été relogés selon leurs préférences, avec la possibilité de rester dans la cité s'ils le souhaitaient.

Pour soutenir le relogement, des permanences sociales ont été instaurées, offrant des rendez-vous réguliers et considérant des enquêtes sociales auprès des familles concernées. Si le nouveau logement ne convenait pas, plusieurs options étaient proposées aux habitants.

Parallèlement, à la demande des habitants, le projet "maison pour tous" a été lancé, offrant un espace dédié aux rencontres et aux activités sociales, éducatives et culturelles. La concertation entre les professionnels et les résidents a permis de définir les services et l'aménagement de ce centre, qui est aujourd'hui un équipement neuf de 1 500 m² avec plus de 500 membres actifs.

En outre, la municipalité a également mis en place des conseils de ville et de voisinage, créés par la politique de la ville, en tant qu'espaces de parole et de co-création. Ces conseils se réunissent tous les trimestres et rassemblent parfois plus de 200 personnes.

Ces initiatives participatives ont conduit à l'organisation de réunions publiques en 2006, débouchant sur l'élaboration d'une charte de la démocratie locale en 2007. Cette charte inclut des mesures telles que l'ajout de points à l'ordre du jour du conseil municipal par pétition et l'obligation de réaliser une fiche de "processus de concertation respecté".

Cette démarche, selon l'auteur, donne aux habitants les moyens d'agir plutôt que de subir, en contribuant à une véritable participation citoyenne.

Actuellement, à Grenoble Alpes Métropole, territoire pionnier en matière de participation citoyenne, une concertation pour l'élaboration du Plan Local d'Urbanisme intercommunal (PLUi) est en cours. La métropole a pris en charge la planification locale depuis le 1er janvier 2015 et travaille sur la modification du PLUi. En collaboration avec les communes, elle organise une concertation publique pour cette modification, en associant la Mission Régionale d'Autorité Environnementale pour évaluer les impacts environnementaux du projet.

Le calendrier détaillé du projet, allant de la collecte des besoins à la phase finale prévue pour l'automne 2024, comprend diverses étapes de concertation et d'enquête publique, ainsi qu'une série d'activités participatives comme des réunions, des interventions publiques, des

conférences débats, des panels de citoyens tirés au sort, des saisines du conseil de développement et une exposition itinérante (Roth, 2019).

Cette initiative témoigne de l'engagement fort de la ville de Grenoble envers la participation citoyenne et sa volonté de renforcer le rôle des citoyens dans les décisions qui les concernent.

La participation citoyenne dans les projets d'aménagement se décline à travers diverses méthodes et dispositifs qui visent à rendre les espaces urbains plus inclusifs et adaptés aux besoins des citoyens. Cependant, des questions persistent quant à l'efficacité réelle de cette participation et quant à la représentativité des participants. Malgré cela, on observe une volonté croissante d'intégrer les citoyens dans les processus décisionnels, en reconnaissant la valeur de leur savoir d'usage et en cherchant à répondre de manière plus appropriée à leurs attentes.

Face à ces constats, nous nous intéressons désormais à l'évolution des lois sur les politiques de transport pour lesquelles la législation a, également, évolué afin d'accorder une plus grande place aux usagers et aux citoyens.

II. Évolutions législatives, acteurs de la mobilité et diversité territoriale : comprendre les enjeux et défis pour une mobilité inclusive et durable

A - Du « droit au transport » au « droit à la mobilité » : une évolution législative et réglementaire importante au cours du XX^{ème} siècle

De l'essor de l'automobile individuelle à la multimodalité

Après la seconde guerre mondiale, les projets de transports et de mobilité sont majoritairement axés sur la voiture. La planification, en matière de mobilité, s'opère par le développement d'infrastructures autoroutières et une mise en place d'une connectivité routière à travers le territoire (Demoli, Lannoy, 2019). Avec le développement de l'automobile individuelle, et la congestion routière que cela engendre, les politiques de transport s'orientent vers l'augmentation de la capacité du système routier et la rapidité des flux (Bourdages, Champagne, 2012). Le « plan directeur d'aménagement du réseau routier » fait son apparition en 1960 et prévoit la construction de plus de 3 500 kilomètres d'autoroutes sur le territoire national. Avec l'essor du réseau routier, les périphéries deviennent de plus en plus accessibles et accueillent de nombreux nouveaux ménages. Cette nouvelle accessibilité ne cesse de faire augmenter les distances à parcourir et créer une dépendance aux déplacements automobiles (Baldasseroni, 2022).

La forte dépendance à l'automobile soulève de nombreux problèmes analysés par les sociologues, les aménageurs mais surtout par les citoyens eux-mêmes. Cela crée des nuisances pour ceux vivants proches des axes fréquentés, une forte pollution engendrant des problèmes de santé et une dégradation de l'environnement (Bourdages, Champagne, 2012). La place occupée par l'automobile en milieu urbain est alors remise en question en raison des structures encombrantes qu'elle demande, telles que les voies de circulation et les parcs de stationnement qui fracturent le territoire, la congestion routière ainsi que les diverses nuisances qu'elle génère

(Baldasseroni, 2019). En plus de ces problèmes, la crise pétrolière des années 70' est venue freiner le développement de la voiture permettant ainsi un regain d'intérêt pour les mobilités douces telles que le vélo et la marche, et le développement des transports en commun (Baldasseroni, 2022).

A partir des années 1980, les politiques de mobilité se déploient au niveau local. Elles deviennent un instrument de légitimation politique et permettent le développement économique des territoires. Pour rééquilibrer l'usage des différents modes de transports face à l'automobile, les pouvoirs publics locaux multiplient les projets en faveur des transports collectifs et des modes actifs, la marche et le vélo (Huré, 2022).

Plusieurs lois se sont succédées intégrant au fur et à mesure des enjeux sociaux et environnementaux.

Avec la Loi d'Organisation des Transports Intérieurs (LOTI, 1982), les élus locaux héritent d'une compétence visible sur l'espace public et la vie quotidienne des citoyens. Cette nouvelle compétence permet aux maires de construire de grosses infrastructures de niveau national tel que des tronçons d'autoroutes ou encore des gares TGV. Elle donne aussi la possibilité d'élaborer des projets urbains visibles comme la piétonisation, l'implantation de tramway ou encore les zones de circulation apaisée. Ces grands projets permettent aux territoires d'afficher un dynamisme local et de pouvoir se distinguer et rayonner. Ils s'inscrivent dans une vision moderniste et dans une croyance en la technicité pour permettre le développement social, technique et économique des territoires.

Cependant, ces nombreux projets de développement, jugés souvent comme non-négociables par les pouvoirs publics locaux et ayant un impact majeur sur les territoires, ne sont pas soumis à la participation citoyenne. Les questions de la temporalité du projet, des tracés de lignes ou encore des dessertes ne sont pas posées aux citoyens et démontrent une fermeture démocratique de la part des élus (Hamman, 2011). De plus, ces nombreux projets ont renforcé les inégalités sociales et territoriales d'accès à la mobilité (Huré, 2022).

Quelques années plus tard, les lois LAURE (1996) et SRU (2000), assurent une plus grande cohérence entre les politiques d'urbanismes et les politiques de déplacements dans une perspective de développement durable (Muller, 2018).

En 2009, à la suite du « Grenelle de l'environnement », la loi Grenelle 1 fait de la réduction des émissions de GES des transports une priorité. La loi Grenelle 1 approfondit le lien entre déplacements et urbanisme avec comme idée que l'urbanisme peut participer à la réduction des distances de déplacements et peut favoriser et développer les modes de transport moins polluants. La loi Grenelle 2 (2010), qui s'inscrit dans la continuité de la première, traduit la conversion d'objectifs (loi Grenelle 1) sous la forme juridique. La loi Grenelle 2 contient de nombreuses mesures en faveur des transports en commun. En plus de faciliter les déplacements, les transports en commun sont une alternative écologique à l'automobile. Au fur et à mesure des lois, de nombreuses dispositions sont prises en faveur de la multimodalité.

En 2014, la loi de Modernisation de l'Action Publique Territoriale et d'Affirmation des Métropoles (MAPTAM) transforme les Autorités Organisatrices de Transports Urbains

(chargées de la gestion et de l'organisation des transports publics) en Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM). Ce changement de terme permet aux AOM d'organiser tous types de mobilités, qu'elles soient motorisées ou non, et non plus seulement les transports publics urbains. Cette évolution favorise ainsi une approche plus globale de la mobilité.

La loi d'orientation des mobilités : le défi des modalités durables pour les territoires

La "mobilité durable" est une notion sans définition consacrée mais que l'on peut relier à une politique d'aménagement et de gestion du territoire qui favorise une modalité pratique, peu polluante et respectueuse de l'environnement ainsi que du cadre de vie (Dupéron, 2020).

En 2017, se sont tenues les Assises nationales de la mobilité. Regroupant des citoyens et des acteurs de la mobilité (élus, associations professionnelles et syndicales, ONG et entreprises), afin d'identifier les besoins et les attentes prioritaires, ces assises avaient pour objectif de « faire émerger de nouvelles solutions de mobilités plus propres, plus autonomes, plus connectées et plus solidaires ».

A la suite de ces assises, en 2019, la loi d'orientation des mobilités (loi LOM) est promulguée. L'utilisation du pluriel, "mobilités", laisse entendre une volonté de prendre en considération tous les types de mobilités.

La loi commence par modifier la notion de droit au transport (loi LOTI) qui se transforme en droit à la mobilité pour permettre la prise en compte de toutes les sortes de moyens de déplacement. Au sein de la LOM, le terme de mobilité est décliné en plusieurs types : les mobilités actives, les usages partagés de véhicules terrestres à moteur ou encore la mobilité solidaire. L'individu est alors responsable de sa mobilité, l'idée d'offre et de développement de transport public n'est plus le cœur de la loi.

La ministre de la transition écologique et solidaire de l'époque, Mme Elisabeth Borne, anciennement ministre en charge des transports, déclare :

"Avec ce projet de loi, nous transformons en profondeur la politique des mobilités, avec un objectif simple : des transports du quotidien à la fois plus faciles, moins coûteux et plus propres. Ce texte apporte une réponse forte aux fractures et au sentiment d'injustice que vivent beaucoup de Français qui galèrent pour leurs transports, et une réponse aussi à l'urgence environnementale".

Afin d'inciter les individus à utiliser des modes de déplacements respectueux de l'environnement, la LOM instaure trois incitations différentes :

- l'incitation financière, qui permet d'accompagner les individus à travers l'indemnité kilométrique vélo et covoiturage sur les trajets domicile-travail par exemple ;
- l'incitation par l'aménagement, qui impose l'évolution des infrastructures afin de permettre aux usagers de pouvoir stationner ou recharger leur véhicule ;
- l'incitation par le découragement, c'est à dire décourager les usagers à utiliser des modes de transports polluants en rendant plus contraignant ou plus coûteux leurs usages.

L'évolution des politiques démontre que l'État se dote de moins en moins de grandes infrastructures et peine à entretenir celles existantes (Conseil d'orientation des infrastructures,

2022). De ce fait, le rôle et la responsabilité du citoyen sont essentiels et c'est à lui de s'équiper et de s'organiser de manière durable.

Concernant sa réalisation, un projet de transport implique la conduite de diverses études et diagnostics, comprenant notamment des analyses financières et de faisabilité. Ces investigations englobent également un diagnostic des emplacements potentiels du projet et de sa cible démographique. Il devient ainsi essentiel de se pencher sur le public visé, c'est-à-dire les futurs utilisateurs du moyen de transport envisagé, alors même que le tracé d'une ligne peut être en débat. Les différents acteurs en charge de cette étude analysent des données et des entretiens pour savoir comment les citoyens se déplacent, pourquoi, pour aller où, voir même ce qu'ils font durant ces trajets (Maulat, 2020). Les pratiques des citoyens sont alors considérées et étudiées, cependant elles peuvent être conditionnées par l'absence de prise en compte des besoins et/ou de l'offre de transport.

Dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants, le plan de mobilité (PdM) est obligatoire. Il est soumis de manière obligatoire à la concertation et respecte les étapes édictées par les codes de l'urbanisme et de l'environnement en mettant en place une étude d'impact et une enquête publique. Pour les collectivités non soumises à la mise en place d'un PdM, la LOM offre la possibilité d'organiser les déplacements à travers un plan de mobilité simplifié (PdMS). La collectivité peut choisir les thèmes qu'elle souhaite traiter et leur niveau de détail. Le document de projet doit être soumis aux différents organismes publics, pour avis ; à la consultation des acteurs associatifs, à leur demande ; à la consultation du public, sous forme de note de présentation (ADMA, 2023).

Pour les projets de mobilités actives, une concertation volontaire peut être mise en place. En définissant en amont les objectifs, le cadre de participation, le public cible et les besoins dans les différentes étapes du projet, la concertation est un véritable outil de projet (ADMA, 2023).

La mobilité : l'un des grands enjeux politique du XXIème siècle

Les recherches du sociologue J. Urry (2000) ont démontré l'impact croissant des mobilités individuelles dans notre société et leur influence sur l'ensemble des institutions et organisations collectives. Le concept de mobilité vise à articuler les systèmes de transport et leurs implications individuelles et collectives dans l'ensemble des processus sociaux qui permettent, organisent et sont la conséquence de nos sociétés (Huré, 2020).

Les transports sont au cœur des politiques d'aménagement urbain et la question des transports devient un objet politique. Les différents mouvements de décentralisation ont conduit les collectivités territoriales à structurer une nouvelle compétence relative aux transports. La répartition de cette compétence a été divisée : les communes et les intercommunalités ont en charge la gestion des transports urbains, les départements ont récupéré les transports interurbains et scolaires et les régions ont hérité des transports régionaux, notamment ferroviaires. Par la suite, les réformes ont renforcé le rôle des intercommunalités, des métropoles et des régions dans la gestion des politiques de mobilité.

Les transports sont devenus un enjeu politique majeur pour les collectivités territoriales, en représentant souvent le premier budget en matière de fonctionnement et d'investissement. Cependant, le désengagement financier politique de l'État et les politiques de rigueur suite aux différentes crises connues ont poussé les élus territoriaux à chercher de l'expertise chez de nouveaux acteurs comme des associations, des entreprises ou encore des bureaux d'études (Huré, 2019). Cette ouverture permet à chaque territoire de définir le contenu des politiques de mobilité.

Les politiques de mobilités occupent une place croissante dans les agendas politiques des collectivités. Elles s'appuient sur de nouveaux acteurs afin de répondre aux enjeux sociaux, environnementaux et numériques de la mobilité. Cependant ces politiques ont accentué le morcellement institutionnel et leur complexité de pilotage. La mobilité confronte les collectivités à des enjeux de régulation pour encadrer les nouveaux dispositifs mis en place par des acteurs privés : vélos en libre service, autopartage, application numérique, etc.

Malgré le retrait financier de l'État, ce dernier continue de donner les lignes directrices à suivre en termes d'objectifs à atteindre aussi bien sur le plan social qu'environnemental. Le droit à la mobilité (article L1111-1 du code des transports) est au cœur de la promesse républicaine avec la LOM. Ce droit conditionne la plupart des autres droits socio-économiques (travailler, s'éduquer, se nourrir...). La mobilité est un enjeu social majeur, elle est perspective d'une meilleure vie relationnelle, familiale, personnelle et professionnelle (Laboratoire des Mobilité Inclusive, 2018).

“Qu'il s'agisse de l'accès à l'emploi, l'insertion sociale et professionnelle, la santé, le logement, l'éducation et la culture, la mobilité conditionne l'efficacité des autres politiques publiques, surtout pour les habitants des zones rurales, périurbaines ou des quartiers sensibles” - Valérie Dreyfuss, déléguée générale du Laboratoire de la Mobilité Inclusive

Les nombreuses évolutions législatives et le retrait de l'Etat n'ont de cesse de modifier la gouvernance des politiques et des projets liés à la mobilité et aux transports.

Bien que les AOM assurent l'organisation du réseau de transport sur leur territoire, les citoyens, de manière individuelle ou organisés sous forme de collectif, ont un poids de plus en plus important dans les projets. Force de propositions et de revendication, ils se sont imposés au fil du temps comme des acteurs incontournables, à prendre en compte mais surtout à solliciter.

B - Vers une gouvernance inclusive : l'ascension des citoyens dans les politiques de transport et les projets de mobilité

Une privatisation des mobilités partagées et une responsabilisation des citoyens : les résultats des politiques d'austérité

Le retrait de l'État dans la question des transports et mobilités et le développement de nouveaux modes de mobilités amènent de nouveaux acteurs privés à se positionner sur le marché de la mobilité et donnent aux citoyens une responsabilisation croissante en leur demandant de s'auto-

organiser pour se déplacer. Le covoiturage, le vélo et la marche, les nouveaux modes de déplacement mis en avant par l'État via le développement et le financement de mobilier, font reposer une forte responsabilité sur le citoyen en lui demandant de s'équiper de manière adéquate et de s'auto-organiser en fonction de ses propres moyens et besoins.

Les acteurs privés prennent une place de plus en plus grande dans la construction et la conduite des politiques urbaines. Dans son ouvrage "Les mobilités partagées. Nouveau capitalisme urbain", Maxime Huré (2017), met en avant les paradoxes des politiques de mobilité durable en ville.

A la fin des années 1990, dans un contexte de décentralisation, les dispositifs de mobilités partagées se multiplient notamment avec les vélos en libre-service. Ces dispositifs sont gérés selon un mode de gouvernance "public-privé" (élus territoriaux et entreprises de services). Contrairement aux collectivités, les entreprises disposent d'une capacité industrielle de production et s'adaptent à la durée du mandat politique. En réduisant l'incertitude des collectivités en termes de risques financiers, d'efforts à fournir et de calendrier politique, les entreprises se rendent ainsi indispensables. Maxime Huré rappelle que les usagers ne sont jamais en contact avec l'entreprise prestataire. De plus ce modèle conduit à une standardisation du service, identique d'une ville à une autre, sans tenir compte des demandes et besoins locaux spécifiques. C'est par exemple le cas dans l'agglomération de Perpignan, où des vélos en libre-service ont été mis à disposition puis rapidement suspendus car trop coûteux et surtout ne répondant pas à la demande des habitants. Il ajoute que ces entreprises participent au marketing territorial et valorisent l'attractivité du territoire en promouvant l'image d'une ville où il fait bon vivre.

Les services de mobilités partagées renforcent les inégalités socio-spatiales (Huré, 2017). Ils révèlent aussi les contradictions de politiques de régulation de l'usage de la voiture en milieu urbain. Ces politiques visent à la fois à apaiser les centres-villes en encourageant les mobilités actives et les transports en commun, tout en améliorant les infrastructures routières (Reigner et al., 2013 ; Crozet 2015) pour promouvoir l'autopartage au détriment des transports collectifs et des mobilités actives (6t-bureau de recherche, 2013).

Dans une optique d'alternative à la voiture et de réponse aux défis environnementaux actuels, certains services de mobilité partagée engendrent toutefois des effets rebonds remettant en question leur durabilité. Par exemple, selon le CGDD (2016), Blablacar aurait entraîné une augmentation du trafic plutôt que de le réduire.

Cependant, la fabrique de la ville ne repose pas exclusivement sur des PPP, d'autres acteurs entrent en jeu : l'Etat régulateur, l'Union européenne qui fédère des réseaux de villes et d'entreprises ou encore des associations d'usagers qui cherchent à participer à la régulation de ces services.

Les associations, un acteur incontournable dans les projets de mobilité et de transports

La plupart du temps, la participation citoyenne est mise en place par les collectivités territoriales, mais d'autres acteurs publics comme les universités, les entreprises, les syndicats

mixtes, les groupes de citoyens et les associations, s'engagent également dans ces démarches. Les associations, au même titre que les citoyens, sont souvent intégrées dans ces processus de concertation, soit pour leur expertise spécifique, soit comme parties prenantes actives (Ferrando Y Puig, 2020).

Les associations se sont développées en réaction aux lacunes institutionnelles et aux contraintes du système politique représentatif classique. Elles revendiquent une certaine indépendance et elles sont considérées comme fondamentales de la démocratie locale qui participent activement aux processus décisionnels pour influencer les politiques publiques (Rui, Dupont, 2005).

Les associations représentent une grande part du public dans les concertations. Cependant, tous les participants ne sont pas sur un même pied d'égalité, car certaines associations possèdent déjà une expertise approfondie des sujets abordés lors des concertations. Il est donc important de veiller à ce que ces associations partagent leurs connaissances sans monopoliser le débat, afin de favoriser une représentation équilibrée et inclusive, notamment des groupes sous-représentés tels que les associations de résidents de quartiers défavorisés, qui peuvent ainsi faire entendre indirectement les besoins et les voix de ces personnes.

Par ailleurs, les associations jouent un rôle important dans la mobilisation et l'élaboration des dispositifs de participation, grâce à leur connaissance approfondie des publics concernés. En exerçant une pression, elles peuvent contribuer à la formulation de projets (Rui, Dupont, 2005). Les associations apportent une expertise unique, nourrie par des expériences vécues, telles celles liées à l'usage du vélo pour les associations de cyclistes, favorisant ainsi la création d'une intelligence collective.

L'implication et la participation active des associations sont essentielles pour garantir une représentation diversifiée des usages et pour représenter les citoyens lorsque ceux-ci ne peuvent pas se déplacer lors des processus participatifs. En effet, ces organisations offrent une expertise spécifique et une connaissance des enjeux locaux et territoriaux. La diversité territoriale et les différentes perspectives portées par les associations permettent parfois de proposer des projets d'intérêt commun adaptés à chaque territoire et à sa population. Les spécificités locales sont nombreuses et variées, et les initiatives visant à lutter contre l'autosolisme et à promouvoir les modes de transports alternatifs sont toutes aussi nombreuses.

C- Diversité territoriale et mobilité : différentes catégories de projets pour mieux répondre aux spécificités locales

L'objectif actuel des politiques publiques sur le territoire français est de réduire au maximum les trajets en voiture et principalement l'autosolisme. Pour ce faire de nombreux moyens, cités précédemment, sont mis en place pour atteindre cet objectif. Nous proposons ici de revenir sur le rôle du citoyen dans le cadre de ces différentes solutions alternatives.

Évolution du covoiturage : des pratiques urbaines aux initiatives locales

Cette pratique est enracinée dans notre territoire depuis les années 50'. Selon une recherche réalisée par Nacima Baron (2023), la rareté des voitures à cette époque favorise le

covoiturage car tout le monde ne possède pas de véhicule, et les commerces comme les industries étaient généralement regroupés en un centre. Cependant avec la démocratisation de la voiture et son accessibilité accrue à une partie de la population, un déclin du partage des trajets a été constaté. De plus, avec l'expansion urbaine et la dispersion des déplacements, il est devenu plus compliqué d'acheminer les personnes à destination sans faire de détours. Il existe de nombreuses formes de covoiturage, et les besoins varient en fonction du territoire. En milieu urbain, le covoiturage est principalement utilisé pour les trajets longue distance et peu fréquents. Dans ces zones denses, il est majoritairement géré par un service privé qui met en relation les conducteurs et les passagers intéressés par le même trajet. Ce que Nacima Baron qualifie de covoiturage occasionnel s'oppose au covoiturage régulier, qui, concerne davantage les trajets quotidiens domicile-travail. Le covoiturage occasionnel implique souvent une contrepartie financière du fait de la longue distance à parcourir, alors que le covoiturage régulier tend à être gratuit ou basé sur une participation libre pour des trajets plus courts.

À ce jour, il existe encore peu de projets de covoiturage pour des trajets quotidiens de courte distance. Nacima Baron mentionne toutefois quelques initiatives de "covoiturage événementiel" sur des territoires ruraux. Par exemple, un cinéma associatif propose de vérifier si un trajet est disponible pour se rendre aux séances prévues, en fonction du lieu de départ. Un autre dispositif est mis en place sur la presqu'île de Crozon, dans l'Ouest de la France, où des conducteurs bénévoles transportent des groupes de musique ou des festivaliers jusqu'au lieu du festival. Ce qui est intéressant dans ce type de projet, c'est qu'il n'y a pas d'opérateur professionnel du covoiturage impliqué, ce sont les citoyens qui sont acteurs du projet.

Pour autant, de nombreux projets sont en essai sur le territoire français pour favoriser le covoiturage sur des trajets courts. Par exemple, en Bretagne, à Concarneau, un projet de covoiturage de proximité est en phase d'essai. Des habitants ont discuté avec certains élus de l'agglomération et ont fait part de leurs problèmes pour se déplacer, qu'il s'agisse d'aller faire des courses ou d'aller travailler, étant donné que certains vivent dans des zones enclavées. Ces citoyens ont été entendus et l'agglomération s'est alors associée avec l'association Ethop 35, qui a pour mission de développer la pratique du covoiturage quotidien. Cette phase d'essai permet de comprendre les déplacements et la population qui a besoin du covoiturage. Ce projet repose entièrement sur les citoyens et leur esprit solidaire, sans conducteurs bénévoles, le projet n'aboutira à rien (Ouest France, 2018). Un premier bilan du projet, en 2021, met en avant les bénéfices de ce projet. Près de 150 conducteurs se sont inscrits et au total 220 trajets ont été enregistrés. La majorité des trajets demandés sont pour des rendez-vous médicaux et pour aller faire des courses (23% chacun). Les autres trajets réalisés sont pour des démarches administratives et pour des sorties et loisirs. Le profil des personnes qui demande ce covoiturage est assez diverse, on retrouve des personnes âgées qui ne peuvent plus forcément conduire, des personnes plus jeunes qui n'ont pas les moyens pour se déplacer et des personnes qui ne souhaitent pas, ou ne peuvent pas, dépenser beaucoup d'argent dans l'essence (Ouest France, 2022).

L'autopartage en milieu urbain : une distinction forte entre grandes métropoles et zones rurales

Des offres d'autopartage se déploient également dans les milieux urbains denses tels que Paris ou Lyon (Huré, 2017). Cependant, le système et sa mise en place se distinguent des projets

portés par les municipalités rurales. Ces services offrent aux résidents et aux visiteurs de ces grandes métropoles l'accès à des véhicules pour se déplacer d'un point A à un point B. Ils sont généralement proposés par le biais de partenariats publics-privés et sont conçus à grande échelle, avec un grand nombre de véhicules et de bornes de recharge. Les budgets et les besoins diffèrent des municipalités plus rurales, qui ne disposent pas nécessairement des ressources nécessaires pour établir de tels projets en partenariat avec le secteur privé. De plus, la participation des habitants est souvent davantage valorisée dans les municipalités rurales que dans les environnements urbains denses.

Dans l'Aude, au sein d'une commune de 150 habitants, un projet de voiture électrique partagée a été mis en place. Cette voiture permet un service d'autopartage communal pour les citoyens, afin de réaliser des trajets de courte durée. Ce projet résulte d'une impulsion des citoyens, certains résidents ayant envisagé d'acquérir une voiture à plusieurs afin de pouvoir aller faire leurs courses dans une commune voisine. Le maire a eu vent de ce besoin et a fait en sorte de proposer à ces citoyens une voiture en libre-service pour qu'ils puissent l'utiliser en covoiturage pour limiter l'autosolisme (Région Occitanie, 2021). Ce type de projet offre aux habitants la possibilité d'effectuer des déplacements sans avoir la nécessité de posséder une voiture personnelle.

L'essor des modes de transports actifs : une présence de plus en plus forte sur le territoire

La marche et le vélo sont également de plus en plus encouragés et depuis la crise sanitaire de 2020, on constate une augmentation de l'usage du vélo et une demande des citoyens pour créer des aménagements cyclables. Cela montre le changement dans les modes de déplacement des citoyens.

Le Plan Vélo de Grand Paris Seine Ouest (GPSO), adopté le 22 juin 2022, en est un exemple. C'est un projet qui vise à promouvoir l'usage du vélo et des mobilités durables dans le territoire d'ici 2025. Ce plan s'inscrit dans une démarche écologique en corrélation avec le Plan Climat-Air-Energie Territorial (PCAET) pour réduire les émissions de gaz à effet de serre et favoriser la transition vers la neutralité carbone. GPSO prévoit la création de nouvelles pistes cyclables, l'amélioration de la signalisation, le développement de parkings vélos, et l'organisation d'ateliers de réparation et de formation à la pratique du vélo avec pour objectif de rendre le vélo plus accessible et sécurisé.

L'élaboration du Plan Vélo a été marquée par une forte concertation avec les habitants et différents acteurs du territoire à partir de 2019. Cette co-construction a permis de prendre en compte les attentes et suggestions de tous pour créer une politique vélo adaptée aux besoins des usagers. Sa mise en place a débuté par un état des lieux et des réunions de lancement en 2019, avec par la suite, différentes actions pour encourager l'usage du vélo. Un diagnostic a permis d'identifier les aménagements et les actions prioritaires pour le territoire. Des consultations ont ensuite été organisées dans trois secteurs pour échanger sur les besoins en aménagements cyclables. Les retours de ces consultations ont souligné la demande pour plus d'aménagements simples favorisant le vélo, le développement de pistes cyclables sur les axes principaux, et l'amélioration de la traversée de certains lieux dangereux. Les participants ont également demandé la mise en place d'une instance de participation régulière en lien avec les questions du vélo et pour des actions éducatives sur le partage de l'espace public. De mars à mai 2022 il y a eu une phase de restitution qui a permis de partager et d'affiner le projet avec l'ensemble des partenaires. Cette concertation a permis la mise en place d'itinéraires prioritaires. Ce processus participatif a aussi adapté les aménagements en réponse aux changements liés au COVID-19, et soutenir l'augmentation du vélo durant le déconfinement. Et également la mise en place des ateliers vélo organisés par GPSO qui ont lieu chaque mois visent à mettre en avant une culture du vélo, en offrant des formations pour les réparations légères, des solutions contre le vol, et en encourageant la pratique du vélo (GPSE, 2022).

Les transports en communs : une omniprésence dans les milieux urbains et péri-urbains

Les bus, tramway et métros sont les principaux modes de transport en zone urbaine qui permettent la réduction de la dépendance à la voiture.

Le dispositif "Témoins de lignes" de la RATP (Régie autonome des transports parisiens) est un exemple de participation citoyenne dans l'amélioration du réseau de transport parisien, dont parle Sabrina Moretto dans son article sur l'expertise d'usage (2009). Ce dispositif fonctionne grâce à l'engagement des usagers volontaires qui observent et rapportent les problèmes qu'ils rencontrent durant leurs trajets. Ces témoins utilisent une fiche spécifique pour évaluer différents aspects du service, comme la ponctualité, l'accessibilité, l'information aux voyageurs, l'accueil et le comportement du personnel, la propreté des installations, et la sécurité générale.

Un exemple de l'impact de ce dispositif est la question des poussettes dans les bus. De nombreux témoins ont signalé la difficulté de circulation et le manque de place quand plusieurs poussettes étaient dépliées en même temps, ce qui crée des tensions entre les passagers. Ces témoignages ont attiré l'attention sur ce problème et ont incité la RATP à réfléchir à des solutions pour améliorer la situation.

Les témoignages recueillis sont transmis aux services concernés de la RATP, qui doivent répondre et agir pour résoudre les problèmes signalés. L'ensemble des retours et des actions de la RATP sont répertoriés dans un rapport mensuel ce qui assure une certaine transparence et qui permet de suivre les améliorations réalisées.

L'expertise d'usage, c'est-à-dire la connaissance pratique que les usagers ont, du fait qu'ils utilisent les transports, joue un rôle important dans les différentes étapes du processus de mise en place du dispositif. Avant la mise en œuvre des projets, elle aide à identifier les problèmes et à proposer des solutions innovantes. Pendant la réalisation des actions, l'expertise des usagers permet d'ajuster et d'optimiser les interventions. Après les améliorations, elle permet d'évaluer leur efficacité et leur pertinence.

Cette expertise d'usage a conduit à des interventions vraiment concrètes, comme la réparation d'équipements signalés par les témoins ou l'ajustement de services pour mieux répondre aux besoins des usagers. Par exemple, des retours sur la climatisation défectueuse, des informations erronées affichées aux arrêts, ou des équipements endommagés ont mené à des corrections plus rapides.

Le rôle de l'association des usagers joue également un rôle important dans ce dispositif. En tant que médiateur entre les témoins et la RATP, elle facilite la communication et fait en sorte que les témoignages soient pris au sérieux et traités efficacement. Cette collaboration en trois parties : les usagers, l'association des usagers, et la RATP, montre comment un dispositif participatif peut renforcer le dialogue et améliorer la qualité du service public.

Le dispositif "Témoins de lignes" montre bien l'importance de l'expertise d'usage dans le développement et l'amélioration des services de transport. Même si les usagers n'ont pas un pouvoir décisionnel direct, leurs interventions sont d'une grande aide pour identifier les problèmes, permettre des améliorations, et évaluer l'impact des actions menées.

Les transports à la demande (TAD) : un service peu développé, mais complémentaire aux transports en commun

Les transports à la demande font également partie des moyens mis en place pour réduire la dépendance à la voiture. Contrairement aux transports en commun traditionnels qui suivent des horaires fixes et des itinéraires préétablis, le transport à la demande offre un service personnalisé qui répond aux demandes des usagers. Ces services sont de plus en plus expérimentés dans les villes françaises, y compris dans les moyennes et petites villes, afin de compléter les réseaux de transport conventionnels, notamment dans les zones mal desservies. Cependant, malgré leur flexibilité, ces services ont été confrontés à des défis, notamment en termes de faible fréquentation. En effet, le nombre d'utilisateurs des services de transport à la demande reste généralement limité, ne dépassant que rarement quelques centaines voire quelques milliers de personnes. Néanmoins, le TAD offre un service complémentaire important, en particulier dans les zones mal desservies par les transports en commun traditionnels, ce qui souligne l'importance de l'innovation dans le domaine de la mobilité pour répondre aux besoins diversifiés des usagers (Le Breton et al., 2000).

À Poitiers, le TAD a été développé pour répondre à des besoins spécifiques comme le transport des personnes handicapées, la desserte de l'hôpital pour les employés avec des horaires atypiques, et le service pour des communes éloignées. Le système repose sur un partenariat entre la Société des transports de Poitiers (STP) et un groupement d'intérêt économique (GIE) de taxis, où les services sont sous-traités aux taxis. Les usagers doivent s'abonner et réserver leur trajet à l'avance, avec un tarif égal à celui du réseau régulier, car la différence de coût est couverte par l'autorité organisatrice.

Dans les années 1970, les politiques de mobilités commencent à se diversifier, en intégrant plus fortement les dimensions sociales et environnementales. Des lois telles que la LOTI, la LAURE et la SRU, ainsi que les Grenelles de l'environnement, ont promu des objectifs de développement durable et de réduction des émissions de gaz à effet de serre. La loi LOM de 2019 a marqué un tournant majeur en définissant le droit à la mobilité et en mettant l'accent sur une approche plurimodale et durable.

De manière parallèle, l'évolution des politiques a également impliqué une privatisation croissante des services de mobilité partagée, suscitant des questions sur l'équité sociale et l'efficacité environnementale de ces initiatives. Les acteurs privés ont pris une place assez importante dans la mise en œuvre des politiques urbaines, suscitant des préoccupations quant à la standardisation des services et à la prise en compte insuffisante des besoins de chaque territoire. Pour faire face à ces enjeux et ces nouveaux défis, les associations font leur place et deviennent des acteurs clés dans la promotion de politiques de mobilités inclusives et adaptées aux besoins des citoyens. L'enjeu majeur qui fait l'actualité sur une grande partie du territoire est la diminution des courts trajets en voiture qui peuvent être effectués avec un mode de transport plus durable. Des initiatives variées font face à cet enjeu comme le covoiturage, l'autopartage, les transports en commun et à la demande, ainsi que les modes actifs tels que le vélo ou la marche. Les politiques de transports ont subi une évolution significative durant ces

dernières années, caractérisée par une transition vers des modes de transport plus durables et d'une meilleure écoute des besoins des usagers.

Conclusion

Longtemps non concertés, les projets de transports, surtout de grosses infrastructures, ont fait face à de grandes mobilisations d'oppositions. La montée d'un "impératif participatif" (Bacqué, 2005) tend à ouvrir le système décisionnel aux différentes parties prenantes. C'est dans ce sens que la législation a évolué au fil des années. Cependant la question de la participation citoyenne soulève plusieurs points sur son côté démocratique et inclusif. Il est légitime de se demander si les avis de tous les citoyens sont réellement pris en compte, si la transparence d'informations est respectée, si l'intérêt général est réellement priorisé, etc. La multiplicité des processus et des dispositifs de participation permet d'intégrer les citoyens à des niveaux différents en fonction des objectifs souhaités.

En ce qui concerne le domaine des transports, la place de la participation citoyenne peut être remise en question en raison de la dimension technique et de gestion des flux inhérentes à ces projets. Pendant longtemps, les citoyens n'étaient pas invités à participer, sous prétexte qu'ils ne disposaient pas des connaissances techniques requises. Cette analyse de la littérature a permis de montrer que le savoir d'usage prenait une importance croissante, incitant les citoyens à participer davantage.

Un autre aspect soulevé concerne l'échelle géographique. Les infrastructures de mobilités et de transports transcendent les frontières communales. Les objectifs et les ambitions des différentes collectivités concernés par ces projets peuvent diverger, entraînant des désaccords. En ce qui concerne la participation citoyenne, en plus de divergences possibles, il convient de tenir compte du sentiment d'appartenance et de l'intérêt pour les projets. La participation ne sera pas la même à l'échelle d'un quartier, qu'à l'échelle d'une commune ou encore d'une communauté de communes. Par ailleurs, les porteurs institutionnels de ces processus de participation peuvent être plus ou moins connus des habitants. Par exemple, la métropole ou encore les intercommunalités sont des entités institutionnelles relativement abstraites au regard d'un élu municipal.

Ces résultats soulèvent plusieurs questions:

Comment surmonter les obstacles techniques, géographiques, politiques et sociaux qui entravent la participation citoyenne dans les politiques de mobilité, afin de favoriser une prise de décision plus inclusive et démocratique ?

Quelles sont les caractéristiques spécifiques de la participation citoyenne dans les projets de mobilité par rapport à d'autres domaines d'aménagement urbain ? En quoi la complexité technique des projets de transport complique-t-elle cette participation ? Comment les frontières géographiques, politiques et sociales influencent-elles la participation citoyenne et les décisions prises dans l'élaboration de ces politiques et projets, et comment peuvent-elles être surmontées?

Partie 2

La mise en place de la participation citoyenne dans les projets de transports et mobilité : entre « bonnes pratiques » et réalités territoriales

Etudes de terrain

Nous avons pu voir que plusieurs obstacles entravent la participation citoyenne dans les projets de transports et les politiques de mobilités. Suite à notre état de la littérature nous formulons les hypothèses suivantes :

- Le défi technique : La concertation est obligatoire mais se fait très peu en phase avant-projet. Elle se fait plus sur des questions d'ordre secondaires que sur des questions ayant un réel impact sur le projet.
- Le défi géographique : Plus le territoire est grand, plus il est difficile de se sentir concerné par le projet et donc les citoyens sont moins amenés à participer. Il est aussi plus complexe de mettre en place de la participation citoyenne dans des projets à échelle interterritoriale.
- Le défi démocratique : La participation citoyenne dans les projets de transports et de mobilités n'est pas toujours inclusive et représentative (socialement, territorialement, usagers...)

Afin d'évaluer nos hypothèses et de pouvoir répondre à notre problématique, nous avons sélectionné plusieurs projets de mobilité dans lesquels il y avait une dimension de participation citoyenne. Pour sélectionner nos cas, nous nous sommes basés sur différents critères afin d'avoir un échantillon large et diversifié.

Pour l'hypothèse de la technicité, à savoir comment la complexité technique des projets de transport affecte la participation, nous avons inclus des projets avec des infrastructures variées, allant de projets légers comme les aménagements piétons et cyclables, à des projets plus lourds tels que le tramway, le train ou le réaménagement de gares.

Concernant les hypothèses sur l'échelle et la démocratie, qui consistent à dire que la taille du territoire affecte l'engagement citoyen, et que plus le territoire est grand, moins les citoyens sont susceptibles de se sentir impliqués, nous avons sélectionné des projets situés dans des territoires de tailles variées : de communes individuelles, plusieurs communes, des départements jusqu'à des échelles régionales. Nous avons aussi pris en compte la nature du porteur de projet, qu'il s'agisse de municipalités, métropoles, associations, etc. pour étudier comment différents initiateurs de projets influencent la participation citoyenne.

Nous nous sommes basés sur ces critères pour élaborer notre grille d'analyse et choisir nos cas d'étude, afin d'étudier une diversité de projets et faire en sorte que notre analyse ne se limite pas à des projets similaires mais plutôt qu'elle soit représentative et couvre un éventail de typologies de projets différents.

Lors de cette recherche de projets sur internet, nous avons fait plusieurs observations :
Premièrement, nous avons constaté qu'il avait été difficile de trouver des exemples de projets où il y avait eu une réelle dimension de participation citoyenne. Les projets avec des processus participatifs étaient relativement rares et il était souvent compliqué d'en trouver des concluants ou bien documentés.

De plus, nous avons constaté que les informations disponibles en ligne concernant ces projets étaient souvent orientées vers la communication ou le marketing. Les informations mettaient souvent en avant des aspects positifs des projets, sans offrir une analyse critique des processus participatifs.

Nous avons finalement sélectionné 15 projets différents que nous avons soumis au FVM lors d'un de nos COPIL¹.

Nous avons hésité à inclure des projets où le processus participatif n'avait pas bien fonctionné. Parmi nos études de cas, certains projets avaient une participation concluante, d'autres avaient une participation moins efficace ou simplement réglementaire. Nous avons tout de même inclus ces projets pour étudier les raisons de l'absence de processus participatif, comprendre pourquoi les décideurs n'avaient pas cherché à impliquer davantage les citoyens, et quels avaient été les impacts.

Cependant, lors de la présentation du benchmark, les commanditaires ont exprimé leur préférence pour une analyse qui portait plutôt sur les processus participatifs qui avaient fonctionné et qui avaient été d'apparence un succès dans leur mise en place, dès les phases en amont du projet. Ils souhaitent comprendre pourquoi ces processus avaient fonctionné, plutôt que de se concentrer sur les échecs.

Pour répondre à nos trois hypothèses, nous avons, avec l'aide du FVM et Mme Nessi, décidé de sélectionner 5 cas parmi tous ceux que nous avons présentés :

- Une nouvelle ligne de tramway dans la métropole strasbourgeoise
- Un transport par câble à Grenoble Alpes Métropole
- Une nouvelle ligne de bus à Rouen Normandie
- La transformation cyclable de Montpellier
- Le schéma directeur cyclable de la communauté de communes d'Aunis Atlantique

Nous avons choisi parmi ces cas des projets qui ont été médiatisés pour leurs processus participatifs et qui se trouvent dans des territoires variés, tant urbains que ruraux. Cette sélection a aussi pour but de représenter une diversité de projets avec différentes typologies de mobilité, incluant une ligne de bus, un tramway, un téléphérique urbain, ainsi qu'un schéma directeur cyclable et une initiative cyclable. Ces projets varient également en termes d'échelle géographique, allant de la commune individuelle à plusieurs communes, et jusqu'à une communauté de communes. Les porteurs de projet sont également variés et incluent des métropoles, des associations, et des communautés de communes. De plus, en accord avec les commanditaires, nous avons décidé d'exclure les projets en Île-de-France, car cette région n'est

¹ Voir annexe 1

pas représentative de la diversité des compétences en mobilité et transport du reste de la France étant donné que c'est Île-de-France Mobilités qui y détient ces compétences.

Après avoir sélectionné nos 5 terrains d'étude, notre objectif était d'entrer en contact avec les acteurs clefs de chaque projet afin de réaliser des entretiens. Ces entretiens devaient nous permettre de compléter notre analyse des projets et nous permettre d'obtenir plus d'informations sur le processus de participation citoyenne, son organisation, les dispositifs mis en place, les résultats obtenus, l'opposition au projet, etc. Ces informations étaient importantes pour enrichir notre étude et répondre à notre problématique et à nos trois hypothèses.

Dans un premier temps, nous avons fait des recherches sur internet pour identifier les acteurs susceptibles de nous apporter des informations intéressantes, tels que des élus, du personnel des collectivités en charge de la concertation, des techniciens, des associations et des bureaux d'études (car certaines collectivités ne possèdent pas de service de participation citoyenne, par manque de ressources humaines et/ou financière) . Nous avons également pour ambition d'interroger directement des habitants, mais il a été compliqué de les contacter et nous avons manqué de temps ce qui nous a plutôt orienté vers les associations qui pouvaient nous transmettre un aperçu de l'opinion des habitants grâce à leur proximité avec eux.

Durant nos recherches préalables aux entretiens, nous avons observé que la participation faisait souvent face à de l'opposition au projet. Cela nous a poussés à interroger des porteurs de cette opposition pour comprendre leurs actions et leurs motivations.

Si nous avions disposé de plus de temps, nous aurions cherché à interroger un plus grand nombre d'acteurs et tenté d'entrer en contact directement avec les habitants pour obtenir une vision encore plus complète de chaque projet.

Nous avons donc pris contact avec les acteurs des différents projets par plusieurs moyens - mail, Facebook, téléphone - ce qui nous a permis de réaliser au total 15 entretiens avec 18 personnes différentes.

Tableau récapitulatif des acteurs rencontrés et contactés lors de nos études de terrain

Ligne de bus T5 dans la Métropole Rouen Normandie			
Acteurs rencontrés			
Métropole de Rouen Normandie	Ludovic Letellier	Responsable du projet T5	
	Isadora Guerra	Responsable du service participation et citoyenneté	
Ingetec Ingenierie	Alexandre Lebas	Responsable d'affaire et développement	
Acteur contacté			
Association SABINE			Association vélo de Rouen et sa métropole
Schéma directeur cyclable de la Communauté de communes d'Aunis Atlantique			
Acteurs rencontrés			
CC d'Aunis Atlantique	Carole Chassagnoux	Responsable de service Transition écologique et mobilités	
BL Evolution	Julien Langé	Consultant senior	
Acteurs contactés			
CC d'Aunis Atlantique	Heini Demougeot	Cheffe de projet vélo	
Club Vélo VALAA			
Projet de métro câble à Grenoble Alpes Métropole			
Acteur rencontré			
Grenoble Alpes Métropole	Bastien Dalmasso	Chargé de mission participation citoyenne	
Acteurs contactés			
SMMAG (syndicat mixte des mobilités)			
Collectif métrocâble Sassenage			Collectif d'opposition
Collectif Stop Métrocâble			Collectif d'opposition
Ligne de tram centre - nord de l'Eurométropole de Strasbourg			
Acteurs rencontrés			
Eurométropole de Strasbourg Mairie de Strasbourg	Gérard Schann	Conseiller eurométropolitain	Groupe de la majorité "Strasbourg Ecologiste et Citoyenne"
	Carole Zielinski	Adjointe à la maire en charge de la démocratie locale, de la participation et des initiatives citoyennes	
	Damien Poirel	Secrétaire général	
	Didier Serfasse	Collaborateur de l'élu Jean-Philippe Vetter	Groupe d'opposition : Union de la droite et du centre
Association Astus			Association en faveur du projet
Collectif de la Noesdat Apaisé			Association d'opposition
Mairie de Bischheim	Jean-Louis Hoéré	Maire	Union de la droite et du centre
Acteurs contactés			
Association Col'Schick			Association d'opposition
Eurométropole de Strasbourg Mairie de Strasbourg	Pierre Jakubowicz	Conseiller municipal	Groupe d'opposition : Centristes et Progressistes
	Catherine Trautmann	Conseillère municipale et eurométropolitaine	Groupe d'opposition : Faire Ensemble Strasbourg
	Thierry Sother	Collaborateur de Catherine Trautmann	
Transformation cyclable de Montpellier Méditerranée Métropole			
Acteurs rencontrés			
Midi Libre	Guillaume Richard	Journaliste sur les questions de mobilité depuis 2018	
Montpellier Méditerranée Métropole	Thomas Lavaur	Coordinateur de la mission vélo	
Association Vélocité Montpellier			Association apolitique et transpartisane pour la promotion du vélo
Acteur contacté			
Montpellier Méditerranée Métropole	Julie Frêche	Vice-présidente déléguée aux transport et mobilités actives	

Le tableau présenté ci-dessus met en évidence les entretiens que nous avons pu faire. On se retrouve avec des cas où il y a moins d'entretien que les autres comme Grenoble avec seulement un entretien. Pour ce cas, nous avons pu étudier de la documentation mise en ligne par l'opposition au projet afin d'essayer de comprendre leur point de vue. Le projet de Grenoble sera donc un peu moins développé lors de notre analyse par manque d'information par rapport aux autres projets.

Pendant notre recherche de contact, nous avons également élaboré une grille d'entretien générale afin de préparer nos grandes thématiques de questions qui seront les mêmes pour tous les projets et des questions spécifiques à chaque projet².

Lorsque nous avons une réponse, nous répondions en transmettant cette grille afin que chaque interlocuteur puisse commencer à préparer et connaître la trame de l'entretien. Pour le cas de Rouen et de Strasbourg, nous avons réussi à avoir nos entretiens sur deux journées consécutives, ce qui nous a permis de nous déplacer afin de rencontrer ces personnes en présentiel. Nous avons aussi pu rencontrer Monsieur Langé, du bureau d'études B&L évolution, en présentiel pour le projet à Aunis Atlantique. Les entretiens restants ont été réalisés en visioconférence, car certains étaient trop espacés dans le temps, ce qui rendait difficile nos déplacements sur le terrain. De plus, se déplacer pour un ou deux entretiens ne nous semblait pas pertinent au vu du temps que nous avions. Ces échanges étaient semi-directifs, nous laissions l'interlocuteur libre de commencer la discussion puis nous posions les questions auxquels il n'a pas forcément répondu ou qu'il nous semblait nécessaire de poser. Chaque entretien à durer en moyenne une heure.

Lors de ces échanges nous cherchions à comprendre comment le processus de participation citoyenne a été mis en place, comment ils ont informé la population du besoin de recueillir leur avis et de les faire participer au projet, connaître les résultats de cette participation, les leçons tirées de ce processus et savoir si la voix des habitants a été écouté³. Nous avons également l'intention d'aller au-delà de la communication émanant des organismes ayant les compétences de mobilité et de participation. Il y a forcément une mise en valeur de leur travail dans leur communication et dans tout ce qui est médiatisé, et nous voulions avoir plusieurs avis plus ou moins objectif afin de comparer ce qui est dit dans leur communication et ce qu'il en est réellement. L'avis le plus objectif par rapport à cette médiatisation, serait pour nous celui des habitants ayant participé au dispositif citoyen. Cependant il est très difficile d'avoir le contact de ces personnes et donc les contacter fut une contrainte pour nous. Nous n'avons pas réussi à contacter des habitants mais malgré cela, nous avons quand même réussi à surmonter la dimension de marketing et de communication de la participation citoyenne lors de nos entretiens avec les différents acteurs.

Bien entendu, l'objectif premier de ces entretiens et de ces questions est de nous amener à répondre à nos hypothèses portant sur la technicité, la démocratie, l'échelle et à l'opposition

² Voir annexe 2

³ Voir annexe 3

sur chaque projet. Nous avons prévu des questions spécifiques pour chaque projet afin de rester ouvert aux spécificités de chacun⁴.

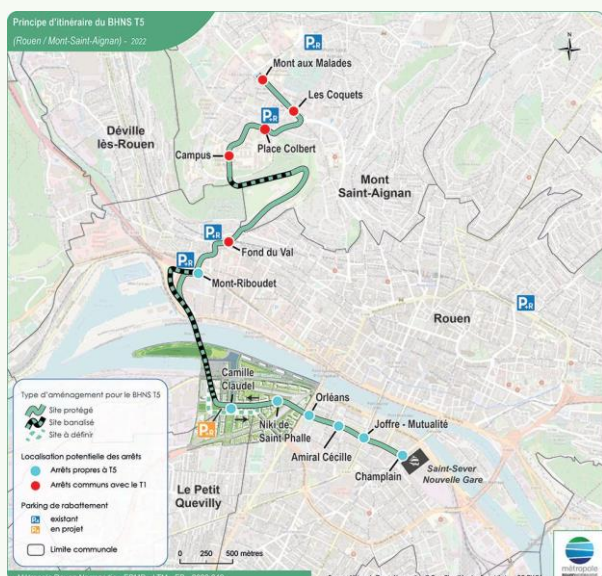
De plus, pour que le projet soit plus clair, nous avons établi une « fiche projet », qui nous permet de synthétiser l'histoire de celui-ci, de comprendre quels sont les processus de participation et comment ils sont médiatisés, ainsi que notre ressenti lors des entretiens afin de valider ce qui a pu être mis en avant sur les différents canaux de communication. Cela nous permet de résumer le projet et de comprendre les grandes lignes de celui-ci. Nous avons accompagné ces fiches d'un organigramme pour mettre en avant le jeu d'acteur, qui est important dans la compréhension de la construction du projet et de la participation citoyenne. La dernière fiche, est une « fiche résultat », qui reprend tous les points importants qui ont été mentionnés lors des entretiens. Cette fiche nous permet de synthétiser les résultats de nos entretiens sur les problématiques que nous nous sommes posées.

Pour finir, nous avons croisé tous nos terrains dans une grille d'analyse. Cette grille nous permet de faciliter l'évaluation et la mise en commun de tous les projets afin de pouvoir en tirer des résultats. Nous avons analysé les projets par thématiques, relevés dans la revue de littérature, afin de faciliter la réponse à notre problématique et nos hypothèses.

⁴ Voir annexe 2

La ligne de bus T5 : Un dialogue citoyen sans illusion à Rouen

Depuis 2019, la métropole Rouen Normandie porte de nombreux projets en impliquant ses citoyens et a adopté depuis peu une charte de participation citoyenne. Un de leurs objectifs pour les prochaines années est d'associer plus largement et de manière systématique la population dans les différents projets initiés par la Métropole.



Source : Métropole de Rouen Normandie

La démarche participative mise en place pour ce projet a permis à la Métropole d'améliorer et d'actualiser ses connaissances sur les usages de l'espace public au bord du tracé de la future ligne. Cependant, la Métropole est claire sur les attendus de la participation et ne cache pas aux participants et aux citoyens que le tracé ne pourra être modifié, ainsi que les deux terminus et d'autres invariants techniques du projet.

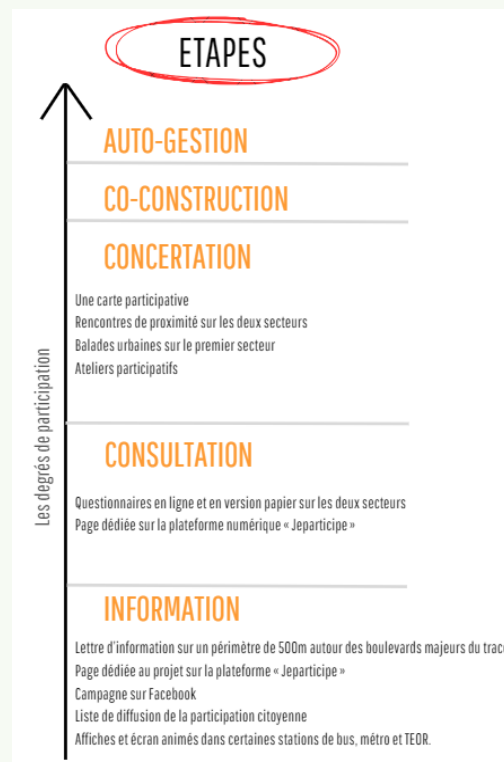
La concertation faite concerne donc seulement un linéaire, en cours de construction, d'environ 1km (entre l'arrêt Champlain et l'arrêt Orléans), le reste existant déjà (partie commune avec le T1 et ne nécessitant aucun travaux) ou passant dans un quartier non habité pour l'instant.

Différentes thématiques sont proposées à la concertation : l'aménagement qualitatif de l'espace public le long de la ligne, le partage de l'espace public et la phase travaux. Elles permettront de recueillir les avis des citoyens sur la circulation et le stationnement des véhicules motorisés, la manière d'éviter les îlots de chaleur, la pratique cyclable sur ces secteurs...

Le projet de la nouvelle ligne de bus T5, porté par la Métropole Rouen Normandie a débuté en octobre 2021 avec un dialogue citoyen.

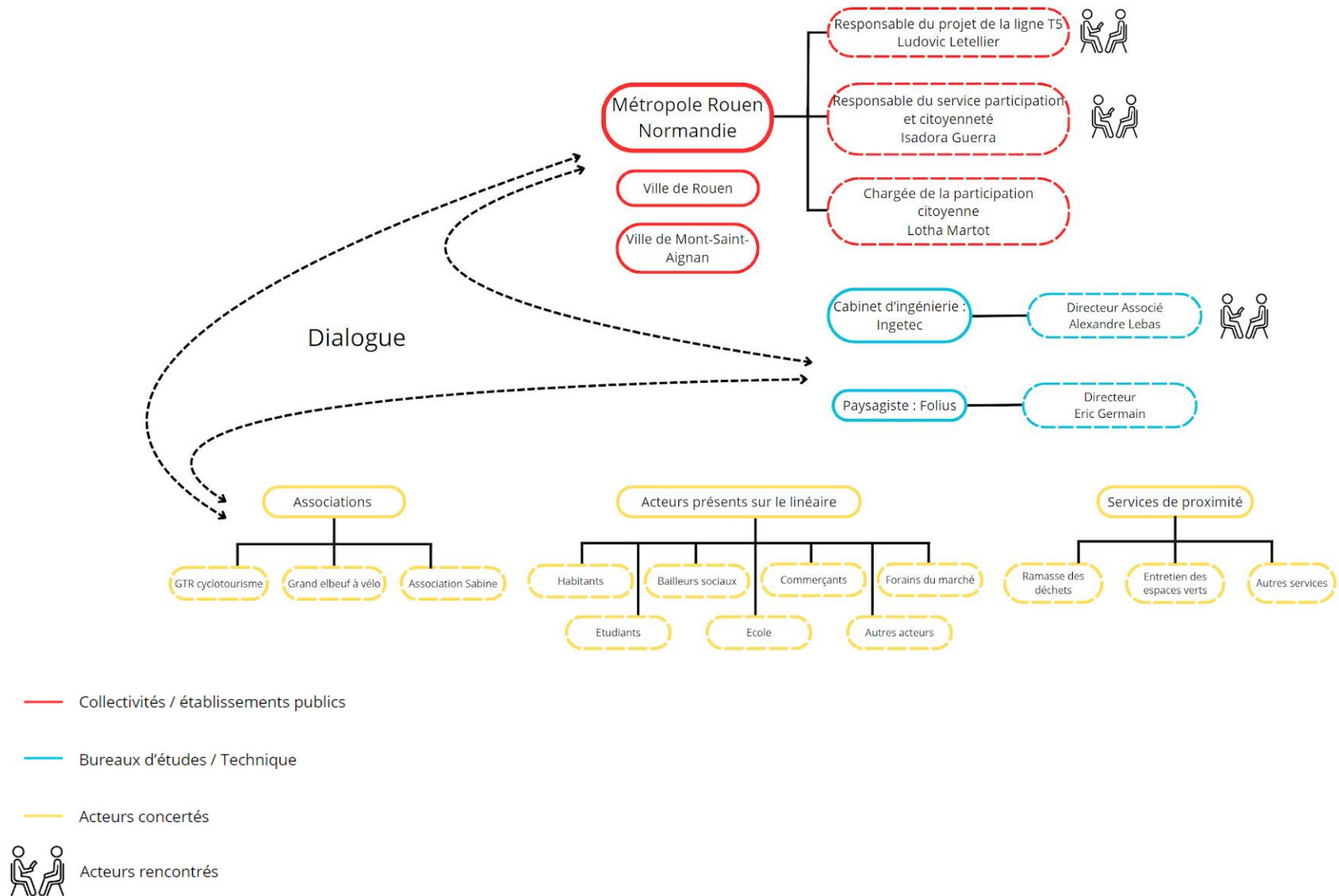
Cette nouvelle ligne permet de proposer une alternative à l'usage de la voiture et surtout d'adapter le réseau de bus aux évolutions du territoire. Elle permet de répondre à plusieurs enjeux majeurs, comme seconder la ligne T1, saturée aux heures de pointes, de mieux desservir le campus universitaire de Mont-Saint-Aignan, de créer des liens entre les différents quartiers et améliorer la qualité des espaces publics.

Ce projet de ligne T5 est directement lié à d'autres projets de la Métropole. En effet, sur le tracé de la ligne nous pouvons trouver un nouvel éco-quartier en train de sortir de terre ou encore une future gare SNCF qui accueillera les trains Paris-Rouen.



Les dispositifs de participation énoncés et mis en avant par la Métropole ont bien été mis en place. Il y a eu une recherche de compromis et une réelle prise en compte des réflexions et des besoins faits par les participants. Cependant, nous nous sommes aperçus que le terme de « consultation » n'est jamais utilisé, ils ne parlent que de « concertation ». Selon eux, le questionnaire est considéré comme étant un dispositif de concertation alors que si on se réfère aux définitions posé dans notre partie I. nous remarquons que le questionnaire mis en place s'apparente plus à de la consultation.

Organigramme du dialogue citoyen du projet de la ligne de bus T5



Résultats

Une multitude de dispositifs de participation citoyenne

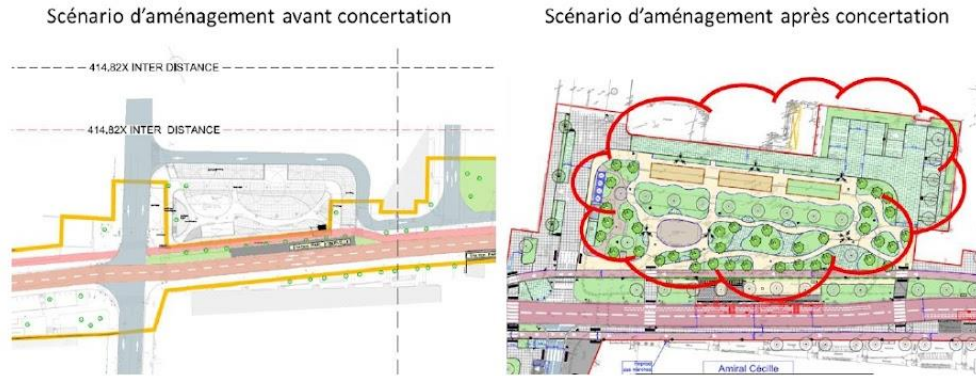
La métropole a mis en œuvre de nombreux dispositifs afin de communiquer, aux habitants, la future concertation pour mettre en place le projet de la nouvelle ligne de bus T5. Ces nombreux dispositifs, que l'on retrouve sur la "fiche projet", ont permis de communiquer aux citoyens le besoin de recueillir leurs avis sur ce projet. Il est difficile de mesurer l'impact de cette communication et connaître le nombre de personnes qui ont été informés du projet grâce à ce processus d'information. Il nous semblerait alors intéressant d'ajouter une question au questionnaire pour connaître comment les répondants ont eu connaissance de ce dispositif participatif. Cela permettrait alors de mettre en avant les dispositifs les plus efficaces en termes de communication et d'information afin de ne pas mettre en place trop de dispositifs et d'y perdre du temps et de l'argent.

Afin de réaliser une concertation efficace, il est essentiel que la consultation soit correctement effectuée. Pour ce faire, les questionnaires ont été fait avec des questions à réponses multiples, dans le but de découvrir les principales thématiques sur lesquelles les répondants s'intéressent et seraient prêts à contribuer lors de la concertation. On retrouve des thématiques majeures comme la sécurité, la nature ou encore le partage des voiries, qui seront au cœur des concertations pour permettre aux participants et à la métropole d'élaborer un aménagement conciliant toutes ces problématiques.

Les dispositifs de concertation, comme les ateliers participatifs ou les balades urbaines, ont été aussi organisés par la métropole afin que les participants puissent donner leurs avis et trouver des compromis par rapport aux demandes qui sont faites. Mr Letellier et Mme Guerra estiment qu'il n'y avait pas suffisamment de monde lors de ces dispositifs. D'après les propos de Mr Letellier, il est compliqué de toucher les personnes des quartiers en difficultés du fait du manque de temps pour se déplacer à ces événements et parfois la barrière de la langue pose problème. Pour remédier à cela et recueillir les avis de ces personnes, il est important de se déplacer sur le terrain et de discuter avec elles.

Du côté de Mr Lebas, qui a aussi participé à cette concertation, il pense que cet échantillon de personnes était suffisant pour faire avancer le projet. Il a pris le temps d'aller discuter avec tous les acteurs présents sur le linéaire afin de recueillir leur parole et de les motiver à participer aux dispositifs de concertation. On retrouve les commerçants, les bailleurs sociaux et bien d'autres que l'on retrouve sur l'organigramme. Ce qui ressort de ces deux points de vue, c'est qu'il faut se déplacer sur le terrain et discuter avec les personnes concernés afin de comprendre leurs besoins, attentes, inquiétudes, pour trouver des compromis et solutions avec eux, en gardant toujours l'intérêt général en tête.

Plusieurs enseignements ont pu être tirés de cette concertation, tel que la nécessité d'intégrer le parc d'Iberville dans le périmètre du projet, de repenser les l'aménagement des arrêts, de maintenir du stationnement pour les commerçants et leur clientèle, et d'autres encore.



*Scénario du parc d'Iberville avant et après concertation
Source : Métropole de Rouen Normandie*

Les contraintes techniques

Les trois personnes que nous avons rencontrées pour ce projet ont le même constat sur la dimension technique de la nouvelle ligne de bus. De nombreuses contraintes techniques sont présentes pour pouvoir produire ce nouvel aménagement, et c'est pour cette raison qu'aucune participation n'a été proposée pour le tracé de la ligne. Le bus est équipé d'un système complexe qui lit des marques au sol afin de rester sur sa trajectoire et de pouvoir se ranger au niveau des arrêts de la meilleure manière. De plus, les dimensions des quais et des voies sont aussi définies techniquement, ce qui permet très peu de manœuvre pour la métropole. Faire participer les habitants et usagers sur cette dimension n'aurait pu faire changer le tracé et aurait été une perte de temps pour le projet. Cependant, d'après Mme Guerra, il est possible de faire participer les citoyens sur les projets de transports en commun, sur le tracé de la ligne. Il suffirait de proposer plusieurs tracés réalisables financièrement et techniquement, et de les soumettre au vote de la population. Il se trouve que sur ce projet, les possibilités d'un autre tracé étaient assez faibles, en raison de la largeur des voies nécessaire au passage des bus sur voies propres. Très peu de rues existantes répondaient à cette contrainte, d'où la difficulté de proposer un autre tracé.

Il était important pour la métropole d'être transparente sur le fait qu'il y ait des invariants, lors de sa communication sur le projet. C'est un point sur lequel il faut travailler en amont du projet et de la communication afin d'être le plus clair possible sur les attendus et les points à travailler lors de la concertation. C'est un temps à prendre pour éviter des problèmes durant la suite du projet avec des oppositions de la part des habitants, pouvant aller jusqu'à un blocage de celui-ci.

Une faible opposition

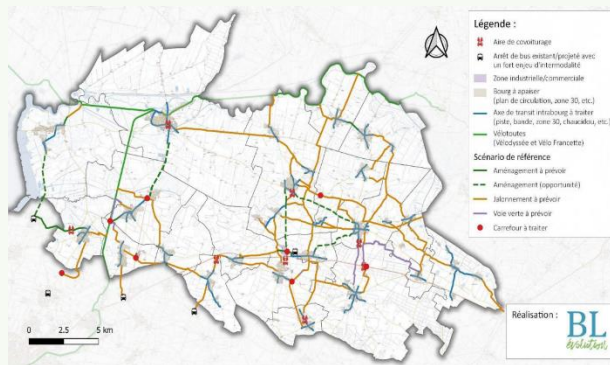
Lors de ce projet, il n'y a pas forcément eu d'opposition. Les personnes qui avaient des revendications, portant majoritairement sur la place de la voiture et les places de stationnement, ont pu se faire entendre lors des ateliers ou des rencontres sur le terrain. La métropole engage alors la discussion avec eux afin de trouver des solutions et de comprendre leurs craintes par

rapport à la voiture. Des compromis ont été trouvés, notamment avec les commerçants qui avaient besoin de ces places pour faire fonctionner leur boutique. De même pour l'école de musique, où l'idée de laisser des places dépose minute à émerger grâce à la discussion avec les principaux concernés. En termes de contestation, c'est tout ce que l'on peut remarquer dans ce projet. Le fait que la métropole ait été transparente dans ces idées et dans ce qu'allait provoquer le projet a permis d'anticiper les craintes des habitants et de pouvoir les résoudre ensemble.

En conclusion, la concertation pour ce projet a été très enrichissante pour la métropole, et a permis de développer des aménagements qui n'étaient pas forcément pris en compte au début du projet. Une diversité de personnes ont pu participer aux différents processus de concertation et travailler avec les acteurs du projet afin d'enrichir les connaissances de chacun. La technique est bel et bien une difficulté lors de ce processus participatif, pour différentes raisons qui, en approfondissant le sujet, peuvent être traitées avec les participants. Cela demande plus de temps et d'étape de concertation. La transparence sur les sujets à traiter lors des concertations semble être un point non négligeable pour que le processus se passe bien. Un long travail en amont est nécessaire pour savoir à quoi va nous servir la participation et surtout comment on va la mettre en place. Sur ce territoire, le projet était soumis à concertation sur une petite partie du tracé, ce qui permet à la métropole et aux différents acteurs de la concertation de se déplacer et d'aller à la rencontre des personnes affectées par ce projet.

Communauté de communes d'Aunis Atlantique : l'adoption du schéma directeur cyclable réalisé avec les habitants

La communauté de communes (C.C) Aunis Atlantique, située en Charente-Maritime, est un territoire qui souhaite développer sa communication avec ses habitants et les faire participer davantage lors des différents projets proposés par la C.C. Elle prend la compétence de la mobilité en mars 2021 et donc ce type de projet participatif, en termes de mobilité, reste encore minoritaire.



Source : BL Evolution

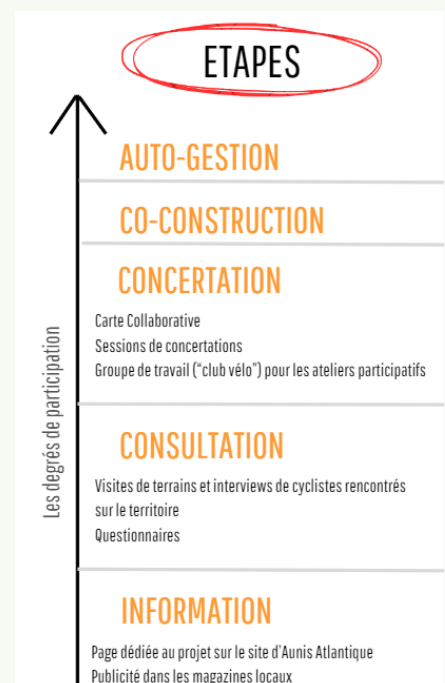
C'est en juillet 2021 que le conseil communautaire adopte le schéma directeur cyclable. Celui-ci permettra de mettre en œuvre des services et infrastructures utiles au développement de l'usage du vélo au quotidien. Le territoire est en majorité rural et diminuer l'utilisation de la voiture leur semble nécessaire.

Cet outil est mis en place pour créer un réseau distinguant les liaisons structurantes des liaisons de maillage du territoire. Pour le mettre en œuvre, la C.C Aunis

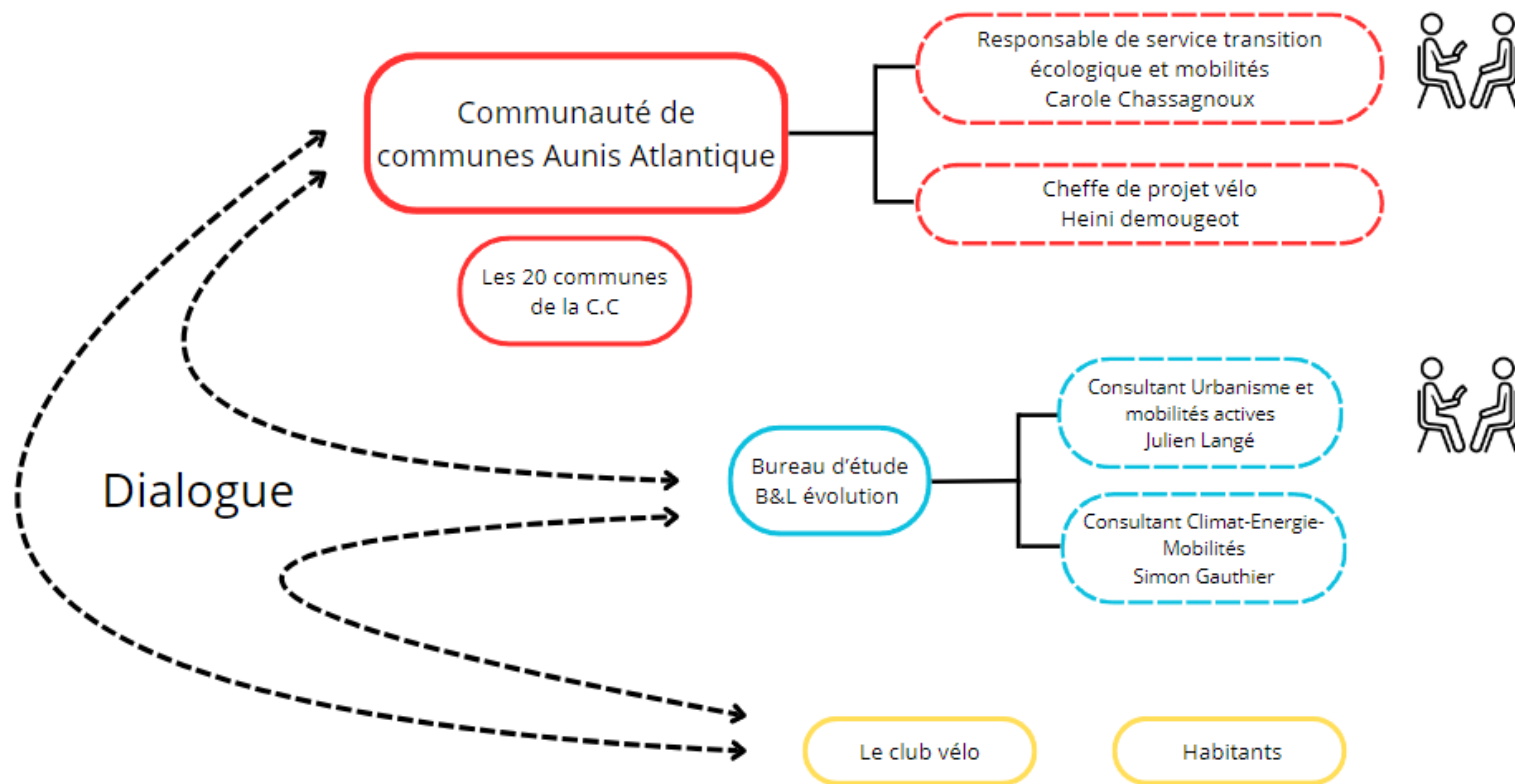
Atlantique a fait appel à un bureau d'études (B&L évolution), ainsi qu'à la participation citoyenne des habitants.

Le dispositif de participation citoyenne doit permettre de mieux comprendre et connaître le terrain pour la C.C et le bureau d'études, de connaître les différents besoins des habitants et usagers et de pouvoir proposer des scénarios divers aux participants.

En 2022, la C.C est lauréate lors de l'appel à projet lancé par l'ADEME pour son programme AVELO2 qui s'articule autour de quatre axes pour Aunis Atlantique : le développement d'infrastructures cyclables, l'animation et la promotion de politiques cyclables intégrées, l'expérimentation de services vélo et le recrutement de chargé.es de mission vélo.




Organigramme du dialogue citoyen de l'élaboration du schéma directeur cyclable de la CC d'Aunis Atlantique



— Collectivités / établissements publics

— Bureaux d'études / Technique

— Acteurs concernés

 Acteurs rencontrés

Résultats

Des dispositifs de participation basés sur la qualité et non la quantité

L'information d'un dispositif citoyen pour la co-construction d'un schéma directeur cyclable, a été faite par la communauté de commune (C.C), via les réseaux sociaux et les magazines locaux. Une fois que l'information a été diffusé sur le territoire, le bureau d'étude prend les choses en main, et commence par envoyer un questionnaire à toute la population de la C.C, dans l'objectif de recevoir un maximum de retour et une diversité d'avis, en particulier sur les habitudes de mobilité, les besoins et les attentes de chacun. Cependant, le questionnaire reste un dispositif imprévisible, dans le sens où nous ne pouvons prévoir le nombre de répondant et qu'il est difficile d'avoir une représentation totale de la population. Ce questionnaire prévu pour toute la population doit viser un maximum de personnes et ne peut donc être axé que sur un type ou groupe de personnes. Au terme du questionnaire, il était proposé aux répondants de laisser leur adresse mail s'ils étaient intéressés par le suivi, l'avancée et la participation dans le projet, et surtout de leur permettre d'être informés des dispositifs de participation afin de pouvoir y participer.

Un premier diagnostic a été fait en amont par le bureau d'étude et il à été présenté aux participants du premier conseil citoyen. Cela à permis de discuter avec eux de ce premier jet de diagnostic, d'apporter le point de vue des habitants sur celui-ci et de commencer à établir un diagnostic partagé. Ce conseil citoyen, devient le "club vélo", encadré par la C.C et le bureau d'étude pour ce projet. Il est possible de s'inscrire librement et gratuitement dans ce club afin de recevoir l'actualité sur le projet et donc de pouvoir participer aux futurs ateliers de travail. Plusieurs ateliers participatifs sont mis en place sur différentes thématiques, et selon l'avancé du projet concerté. Un des dispositifs le plus important et inédit créé pour ce projet, est la carte de Gulliver. C'est une carte de grande taille (environ 20-25m²), qui est imperméable, facilement pliable pour le transport et sur laquelle on peut dessiner au feutre et effacer afin de faire de nouveaux tracés et se mettre d'accord sur les points à améliorer ou à approfondir. Cependant, cet outil peut coûter assez cher et il est donc parfois difficile à mettre en place.

Il est nécessaire de se déplacer sur le terrain et d'aller à la rencontre des habitants via des stands sur des places publiques où il y a du passage ou des usagers en pratiquant le vélo. C'est un point sur lequel appuie Mr Langé, car cela permet de recueillir l'avis des personnes qui ne se sentent pas forcément concernées par le projet ou qui n'ont pas le temps de se déplacer aux ateliers. De même pour la pratique du vélo, où il a arpenté le territoire avec son collègue pour se mettre vraiment à la place des usagers et de diagnostiquer les aménagements présents. Cela leur permet de s'entretenir avec des cyclistes et de discuter des difficultés qu'ils rencontrent au quotidien dans leur pratique cyclable. Ces déplacements sur le terrain et ces rencontres enrichissent concrètement leur diagnostic.

Les attentes et besoins des habitants participants aux ateliers ont été écoutés lors des ateliers participatifs, puisqu'ils pouvaient mettre leur réseau cyclable souhaité sur la carte de Gulliver. Le bureau d'étude à proposer aux citoyens de réaliser le réseau cyclable idéale selon eux, avec différents niveaux d'aménagement possible (3 niveaux), avant de le présenter au comité technique et d'élus. Ces comités analysent ensuite les différentes demandes et jugent s'il est

possible de mettre en œuvre tous les aménagements souhaités. Bien évidemment, tout n'est pas réalisable, notamment pour des questions financières.

Le club vélo, est aujourd'hui dans l'optique d'intégrer une diversité de personnes intéressées par le sujet du vélo et de créer une identité collective. Lors de la mise en place du comité citoyen en 2017, les personnes qui étaient visées avaient du temps pour se présenter, comme les retraités et des personnes qui étaient en difficulté sociale.

L'expertise d'usage et les contraintes techniques

Il est nécessaire, pour que le diagnostic soit complet, d'avoir un retour d'expertise d'usage des habitants sur le vélo. Cela permet de se rendre compte des besoins des usagers, en fonction de leur pratique, car les besoins ne seront pas les mêmes pour une personne qui fait du vélo tous les jours pour aller travailler et qui fait du vélo en tant que loisir. Cela offre l'opportunité au bureau d'étude d'écouter les expériences de chacun et de pointer les zones qui peuvent être aménagées, ou les zones dangereuses ou impraticables, sans avoir besoin de parcourir tout le territoire en vélo.

En termes de technicité, la participation citoyenne ne se prête pas toujours à toutes les phases d'un projet. Selon les phases du projet, on peut se retrouver avec beaucoup de notions techniques régies par la réglementation, des structures politiques et administratives, sur lesquelles les citoyens n'ont aucun pouvoir pour modifier cela. Leur implication dans ces étapes du projet présenterait le risque que les habitants viennent avec des demandes qui ne rencontreraient pas de réponse à cause de la contrainte du cadre réglementaire.

Un territoire vaste et rural

Le fait que le territoire soit aussi étendu, pose des difficultés au bureau d'étude pour propager l'information d'une participation citoyenne sur le projet. C'est alors à la C.C d'informer au mieux les habitants en mettant en place une page dédiée au projet sur leur site officiel et de faire de la publicité dans les magazines locaux. Il est difficile de faire des tracts et de les distribuer à toute la population, pour des questions de temps, mais aussi financière.

L'outil de la carte de Gulliver est d'une grande utilité pour un projet sur une grande échelle, car elle permet d'avoir un visuel sur tout le territoire et de pouvoir travailler dessus en collaboration avec les habitants, en gardant un aspect ludique.

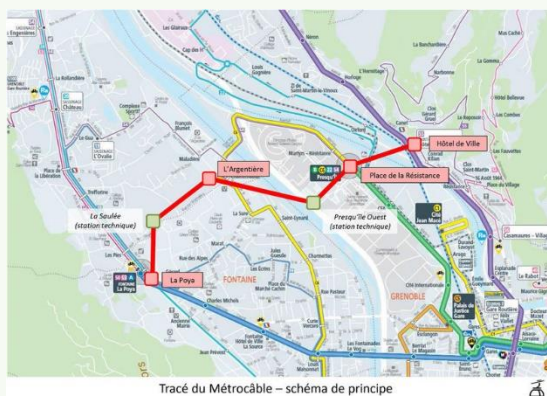
Sur ce territoire rural, les élus connaissent beaucoup d'habitants, communiquent et échangent souvent avec eux, ce qui permet un lien quasi permanent et une proximité avec eux qu'il est difficile d'avoir dans un milieu plus urbain.

On retrouve une forte dépendance à la voiture dans les milieux ruraux, mais pour autant celle-ci ne pose pas de problème d'opposition comme on a pu le voir sur d'autres projets. Les habitants ont leurs propres places de parking devant chez et celles qui se situent en centre-ville ne sont pas amenées à disparaître. Sur ce projet on ne distingue aucune protestation et opposition au projet.

En conclusion, le dispositif participatif s'est bien déroulé et a été enrichissant pour la C.C et le bureau d'étude. La majorité des souhaits des habitants a pu être acceptée, grâce à la pertinence de chaque atelier et à la communication entre les habitants, le bureau d'étude et le C.C. La communication et l'information ont été primordiales pour faire comprendre aux habitants les ambitions du projet et ce qu'il était possible ou non de faire pour réussir ce projet. De plus, la diversité de participants a permis d'enrichir le projet et même s'il n'y avait pas beaucoup de monde aux ateliers, cela était suffisant, d'une part pour que tout le monde puisse s'écouter et participer, et surtout qu'accueillir un grand nombre de personnes pour ce genre d'ateliers peut causer des problèmes d'organisation. Le club vélo est une réelle réussite notamment grâce à son efficacité, à l'écoute, au partage et que les propositions sont prises au sérieux, ce qui donne confiance aux membres pour continuer à participer. Même si l'on pense que sur un projet cyclable, la dimension technique ne serait pas forcément un frein à la participation, on se rend compte que malgré la volonté de faire participer les habitants sur tout le projet, cette dimension reste un blocage pour des raisons évidentes qu'on ne peut les modifier et que le C.C se doit de respecter lors de la mise en place des aménagements. Selon ces entretiens, il est important d'avoir une neutralité politique lors des ateliers et des échanges, d'où l'importance de faire appel à un bureau d'étude extérieur qui permet de préserver une certaine neutralité lors des échanges, et de les rendre plus efficaces.

Un projet de transport par câble résultant d'une participation inclusive à Grenoble

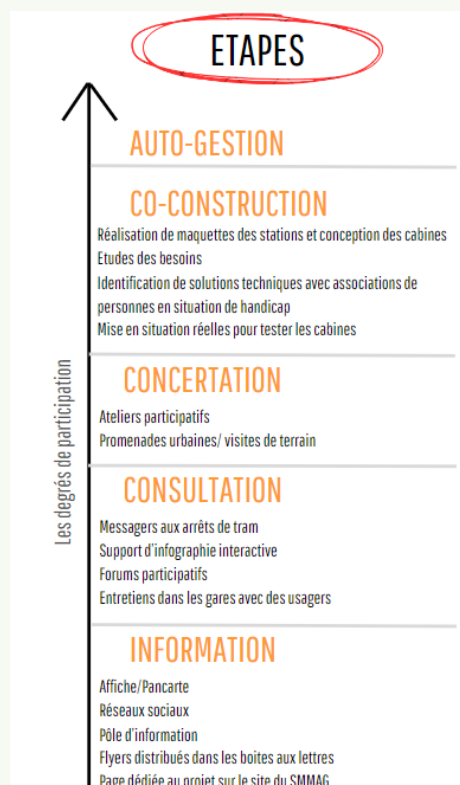
La Métropole de Grenoble, connue pour son engagement de longue date en matière de participation citoyenne, place la concertation publique pour les projets d'urbanisme et de mobilité au cœur de sa démarche. Concernant les mobilités, elles sont portées par le Syndicat Mixtes des Mobilités de l'Aire Grenobloise (SMMAG). Grenoble vise non seulement à améliorer les connexions entre les différents quartiers et à promouvoir une mobilité plus durable, mais aussi à intensifier l'implication des citoyens dans le processus de décision.



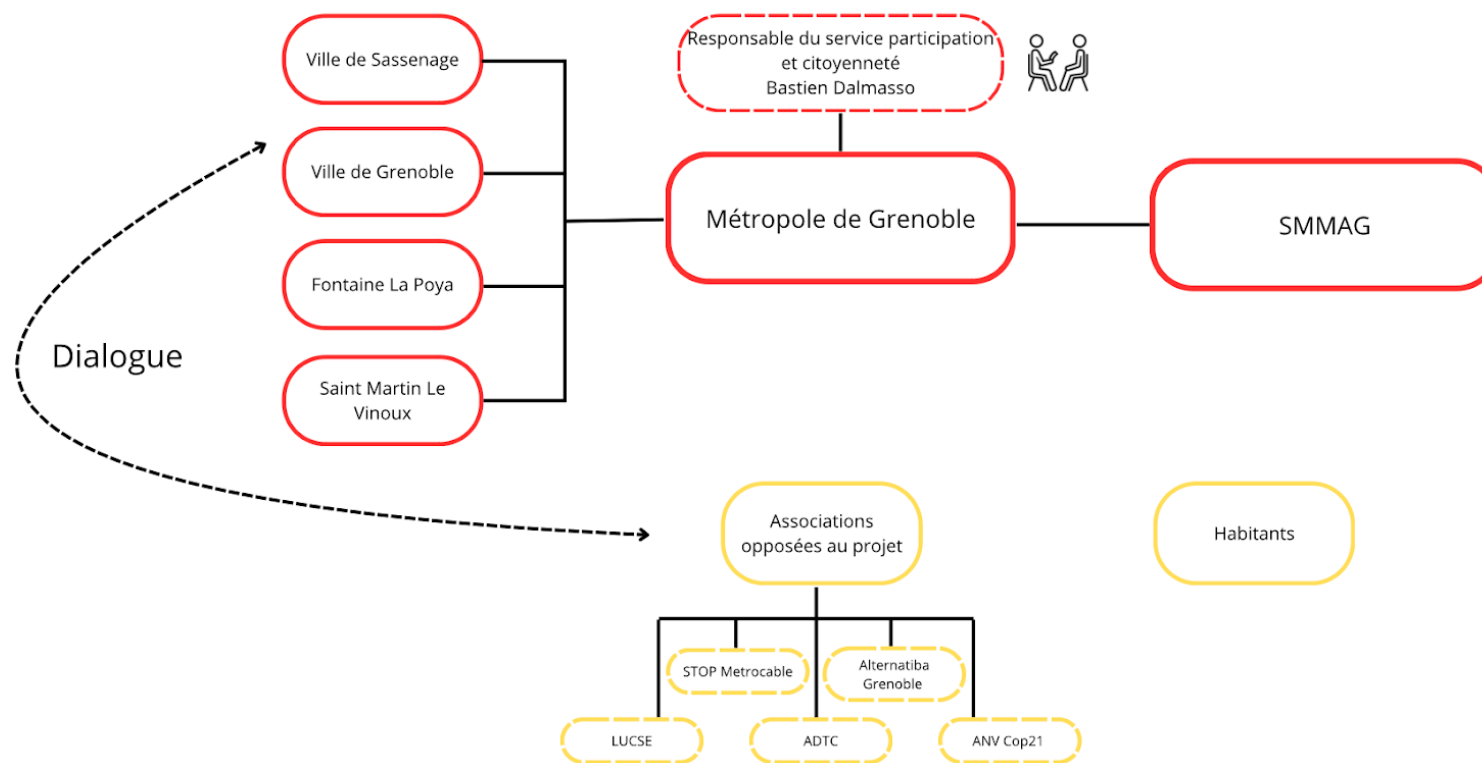
Source : Grenoble Alpes Métropole

En 2014 la métropole de Grenoble lance le projet de métrocâble qui vise à créer une liaison par câble entre Fontaine La Poya et Saint-Martin-le-Vinoux. Ce projet répond à un besoin croissant de mobilité dans cette région caractérisée par des obstacles géographiques et une forte densité de population. La liaison par câble est considérée par le SMMAG comme une solution adaptée à ces contraintes et un moyen efficace de répondre aux besoins de déplacement des habitants et des travailleurs, en offrant une alternative à la voiture.

La participation citoyenne a joué un rôle important dans la planification de ce projet. Des consultations préalables et des ateliers de concertation ont été menés entre 2015 et 2022. Le projet a été soumis à l'enquête publique, qui a rendu un avis défavorable ce 26 mars sur la déclaration d'utilité publique. Cependant, malgré les efforts de concertation, le projet de métrocâble a suscité une opposition importante. Certains opposants estiment que ce montant est disproportionné par rapport aux avantages attendus du projet, notamment en termes de temps de trajet et de fréquentation. Malgré ces contestations, le SMMAG défend le projet en soulignant son importance pour surmonter les obstacles naturels et améliorer les liaisons dans la région.



Organigramme du dialogue citoyen du projet de métrocâble dans la Métropole de Grenoble



— Collectivités / établissements publics

— Acteurs concertés



Acteurs rencontrés

Résultats

Grenoble est une ville reconnue pour son engagement en matière de participation citoyenne. Ce projet, porté initialement par la métropole puis par le SMMAG (Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise), est innovant et cherche à promouvoir l'inclusivité à travers un grand nombre de dispositifs participatifs.

Le métrocâble vise à améliorer la mobilité dans la région grenobloise, qui est caractérisée par ses vallées et montagnes, en offrant une alternative moins coûteuse et plus efficace aux ponts existants qui se retrouvent souvent congestionnés. L'objectif principal est de faciliter le franchissement de la vallée pour mieux relier les territoires, notamment en connectant un futur quartier d'habitation et d'emplois qui sera développé sur des terres agricoles actuellement au cœur de la métropole. Le projet, estimé à 64,56 millions d'euros, s'étend sur 3,5 kilomètres, relie quatre communes via six stations, et le trajet total est de 13 minutes et demi à une vitesse moyenne de 20 km/h.

Les deux phases de participation citoyenne

La participation s'est articulée en deux phases :

Première phase: Portée par la métropole, cette phase a bénéficié de l'expérience de Grenoble dans la mise en œuvre de processus participatifs. Elle a inclus l'utilisation d'un outil numérique innovant qui est la data-visualisation pour engager le public et lui permettre d'interagir avec les propositions de tracés. La métropole a aussi organisé plusieurs ateliers, réunions et interventions en gare, et a installé une exposition pour sensibiliser les usagers.

Deuxième phase: Portée par le SMMAG, cette phase s'est concentrée sur l'aménagement des espaces publics et la configuration des cabines et l'adaptation des documents d'urbanisme. Cependant, le SMMAG, étant une structure plus jeune et moins expérimentée en matière de participation citoyenne que la métropole, a rencontré des difficultés, notamment la capacité de mobiliser le public comme lors de la première phase s'est avéré compliqué. Cela a conduit à des réactions mitigées de la part des citoyens, certains étant hostiles au principe du transport par câble. Mais malgré cela, des dispositifs de co-construction avec les habitants et les usagers ont tout de même été réalisés, incluant la création de maquettes des stations et l'aménagement des cabines en collaboration avec des associations de personnes à mobilité réduite ont été réalisés. D'autres dispositifs ont eu lieu avec des forums publics, des ateliers-visites et des consultations aux arrêts de tram.

Pour ce terrain, nous avons réalisé un entretien avec seulement un acteur, en raison de contraintes de temps et de disponibilité pour rencontrer d'autres personnes. L'interviewé était le responsable du service participation et citoyenneté de la métropole de Grenoble. En complément, nous avons également mené d'autres recherches pour enrichir nos données concernant ce projet.

Une forte opposition qui se mobilise

La deuxième phase de concertation du projet a laissé place à de l'opposition. Cette opposition au projet de métrocâble est due à une réticence à adopter de nouveaux types de mobilité urbaine, notamment car il y a des inquiétudes sur l'impact sur l'identité locale et l'environnement qu'aura le projet. Certains critiquent également le projet pour son coût jugé trop élevé, certains le voient comme une dépense inutile et un gaspillage de fonds publics.

L'opposition est également dû à un projet d'urbanisation, qui prévoit de transformer des terres agricoles au cœur de l'agglomération en un nouveau quartier résidentiel qui vise à accueillir environ 10 000 nouveaux habitants. Ce développement vise à concentrer l'expansion urbaine au centre de la métropole plutôt que de s'étendre dans les zones périphériques de la vallée. Le métro câble et ce projet sont donc liés car il permettrait de desservir le futur quartier d'habitat. Le projet a suscité une opposition entre Fontaine et Sassenage, deux communes aux profils socio-politiques très différents. Fontaine, avec est une ville avec un passé ouvrier et plutôt communiste, il y a un contraste avec Sassenage, qui est une commune plus bourgeoise et conservatrice. La métropole prévoyait d'inclure des logements sociaux dans ce nouveau projet de quartier résidentiel, notamment pour répondre au manque de logements sociaux à Sassenage. Cependant, Sassenage a rejeté le projet, notamment pour éviter de construire des logements sociaux. Cette opposition s'est en quelque sorte transformée en un conflit politique, avec des élus de Sassenage qui luttent contre le projet de logement et, par extension, contre le métrocâble lui-même.

Différents groupes aux intérêts totalement différents, des associations environnementales et des résidents de Sassenage, une commune perçue comme plus aisée et conservatrice, se sont alors unis contre le développement du projet de métrocâble à Grenoble autour de la crainte liée à cette urbanisation de terres agricoles et à la construction de logements sociaux.

Au niveau politique, les positions varient : Sassenage est opposée, d'autres communes comme Saint-Égrève et Seyssinet-Pariset sont réservées, et la ville de Grenoble était initialement supportrice, mais elle a exprimé des doutes récemment sur la priorité du projet. L'association ADTC (Association pour le Développement des Transports en Commun) a également jugé le projet non prioritaire et a recommandé son abandon.

Ces opposants, malgré leurs objectifs différents, se sont unis. Ils ont organisé des campagnes d'information pour renforcer leur mouvement, en distribuant des tracts, en placardant des affiches, en mettant en place des réunions et des manifestations pour mobiliser l'opinion publique contre le projet. Cette union a eu un impact sur l'enquête publique du 26 mars 2024, qui a donné un avis défavorable. Des actions de contestation ont été mises en place avec des manifestations à vélo, ou devant le siège de Grenoble Alpes Métropole, l'installation d'épouvantails dans les champs agricoles de Sassenage pour symboliser le refus du téléphérique.

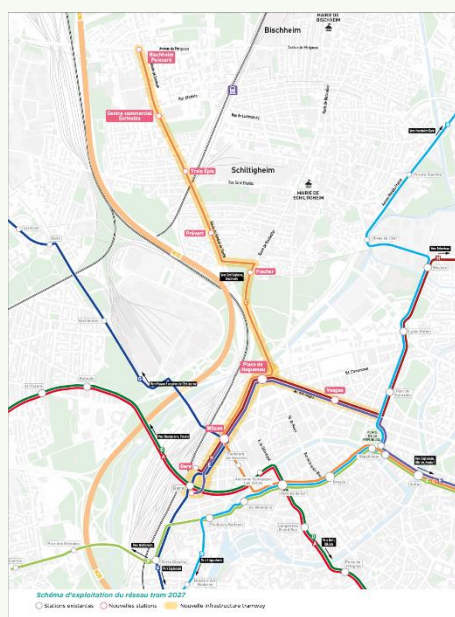
La critique de ce projet

Le projet de métrocâble n'avait pas une large marge de manœuvre en raison de sa complexité technique. Il y avait des contraintes limitées pour traverser la vallée sans que cela mène à des coûts trop élevés. Cependant sur ce qui était soumis à la concertation, même s'il s'agit de phase secondaire, les contributions des citoyens ont été prises en compte et des ajustements du plan initial ont été faites. Par exemple, la configuration initiale des cabines ne prévoyait pas l'inclusion de vélos, mais après des demandes de participants cette fonctionnalité a été intégrée aux cabines, ce qui permet l'accès à plusieurs vélos par cabine. Cela a également été fait pour les personnes à mobilité réduite, avec des mises en situation réelles pour adapter les cabines à leurs besoins.

Malgré cela, le projet a rencontré de l'opposition due à un manque de suivi durant le processus participatif, entre la première et la deuxième phase, et même au cours de la deuxième phase. Les préoccupations des résidents n'obtiennent pas toujours de réponse, ce qui a laissé les habitants dans l'incompréhension par rapport à la justification et aux motivations derrière le projet.

Un projet controversé pour le développement du réseau tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim

L'Eurométropole de Strasbourg vise à renforcer l'offre de mobilité, en envisageant une révision complète du plan de mobilités dans les années à venir. Le projet repose sur le développement de divers modes de transport tels que le train, le bus, et le tram, afin de proposer une gamme variée de services adaptés aux besoins de tous. En ce qui concerne la participation, la ville de Strasbourg s'engage vers une plus grande concertation citoyenne, faisant de la participation des habitants une priorité.



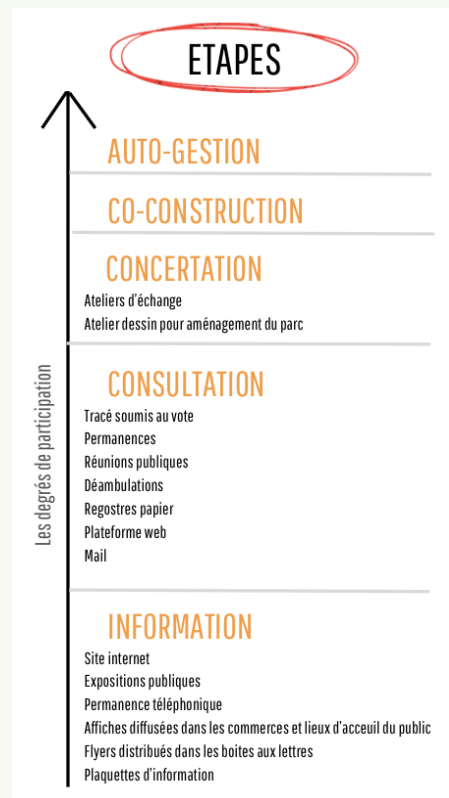
Source : Eurométropole de Strasbourg

Dès les premières étapes de planification, ce projet a été ouvert à la consultation, permettant aux participants de s'exprimer sur les tracés proposés. Cette démarche participative s'est poursuivie avec l'aménagement des espaces publics avoisinants la ligne puis avec l'examen de l'ajustement du PLUi à ce nouveau tracé, avant d'entrer dans la phase d'enquête publique.

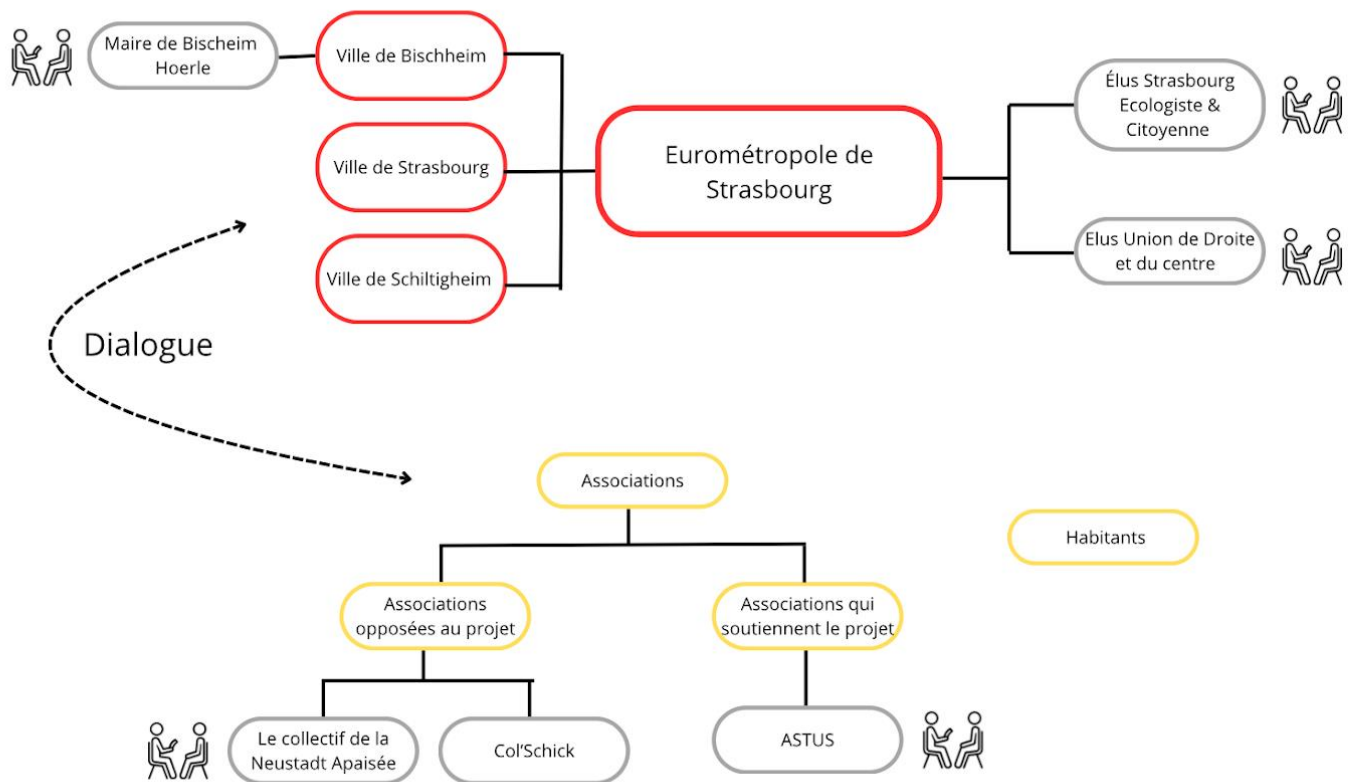
Cependant, ce projet a rencontré une forte opposition. Élus locaux, habitants et diverses associations ont exprimé des critiques quant à la sélection du tracé, reprochant un manque d'écoute et de transparence dans le processus de consultation, ainsi qu'une augmentation importante des coûts, qui auraient selon eux doublé. En réponse, ils se sont organisés pour contester le projet en se mobilisant dans l'espoir de faire réévaluer le projet. Un contre-projet a notamment été proposé.

En 2021, l'Eurométropole de Strasbourg a lancé un projet de développement du réseau de tramway entre Strasbourg, Schiltigheim et Bischheim. Ce projet a pour objectif d'améliorer les connexions entre les différents quartiers strasbourgeois et les communes au nord de l'agglomération, caractérisé par une population plus modeste à Bischheim. Il vise également à limiter le trafic automobile tout en donnant davantage de place aux mobilités douces.

Dès les premières étapes de planification, ce projet a été ouvert à la consultation, permettant aux participants de s'exprimer sur les tracés




Organigramme du dialogue citoyen du projet de tramway centre-nord au sein de l'Eurométropole de Strasbourg



— Collectivités / établissements publics

— Acteurs concertés

 Acteurs rencontrés

Fiche résultat

Nous avons choisi le cas de Strasbourg pour notre étude car il représente un grand projet de tramway qui s'étend sur trois communes : Strasbourg, Bischheim et Schiltigheim. Ce projet, porté par la métropole, a dès le départ cherché à impliquer les citoyens. Lors de la première phase de planification, les participants ont pu voter pour leur tracé préféré parmi plusieurs options, suivie d'une phase de concertation sur l'aménagement des espaces publics et l'ajustement du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi).

Ce tramway vise à étendre le centre-ville, à valoriser le secteur UNESCO de l'avenue des Vosges, à réduire le trafic automobile, à desservir le Parlement Européen, à végétaliser des zones, et à aménager un parc. En particulier, le tram est censé améliorer la desserte du quartier des Écrivains, l'un des plus défavorisés de l'eurométropole, qui est actuellement le seul sans accès au tram.

Malgré ces intentions, nos recherches et entretiens ont révélé que la participation citoyenne ne s'était pas déroulée aussi bien que présentée. Bien que le site internet de l'Eurométropole donne l'impression que la participation a été très réussie et très large, avec de nombreux dispositifs de concertation mis en œuvre et qui vante une participation "d'une telle ampleur et d'une forme inédite, pour la première fois dans l'histoire », en réalité, nos entretiens sur le terrain ont montré que cette impression était surtout liée à une stratégie de communication et de marketing et que la réalité ne correspondait pas tout à fait à ce qui était présenté en ligne.

Pour notre étude, nous avons mené des entretiens avec neuf personnes, dont des élus, des membres d'associations, des opposants et des partisans du projet, pour comprendre les enjeux de ce projet et la participation mise en place et les différents points de vue.

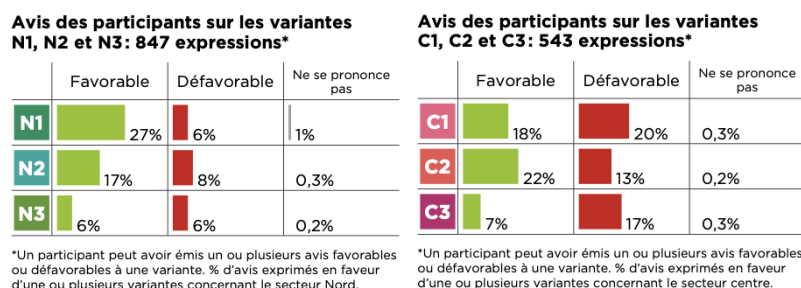
Différents types de participation citoyenne

Le projet de tramway à Strasbourg a fait l'objet de trois types de participation: la première portait sur le tracé à l'échelle de plusieurs communes de la métropole ; la deuxième portait sur l'aménagement des espaces publics à l'échelle communale ; et la troisième était portée par diverses associations et par des groupes d'opposition.

- Le choix des tracés

Pour la première phase de concertation pour choisir les tracés, de nombreux dispositifs ont été mis en place et au-delà des exigences réglementaires, incluant des réunions publiques, des ateliers, des permanences, des déambulations publiques, etc. Trois tracés étaient proposés pour le vote pour le nord du projet et trois pour le centre. Malgré le vote du public qui préférait le tracé C2, la métropole a choisi le tracé C1, traversant l'avenue des Vosges, justifiant que la consultation n'était pas un vote contraignant, il ont donc estimé que le tracé C1 était la meilleure option.

La synthèse des avis exprimés par variante



Source : Eurométropole de Strasbourg

- L'aménagement des espaces publics autour du tracé

L'Eurométropole de Strasbourg a porté la participation pour l'aménagement autour du tracé de tramway, en collaboration avec les élus des trois communes concernées. Cependant, à Bischheim, le processus a été compliqué car la municipalité s'oppose à l'arrivée du tram et a voté contre le projet.

De nombreux dispositifs d'information et de consultation ont également été mis en place pour cette deuxième phase de concertation, avec des réunions et expositions dans les mairies des trois communes. Les ateliers ont permis aux habitants de participer à l'aménagement des espaces publics, avec l'aide d'illustrateurs pour visualiser les attentes. Ce processus participatif a abouti à des transformations de plusieurs espaces notamment d'un échangeur autoroutier en parc, l'ajout de nouvelles pistes cyclables, la revalorisation de boulevards avec végétalisation, etc. Durant cette phase, de nombreuses suggestions des habitants ont été prises en compte, l'Eurométropole a cherché à rendre la concertation plus inclusive que pour la première phase et semble vouloir compenser pour renforcer la légitimité et l'acceptabilité du projet.

- Une démarche participative portée par l'opposition

Un opposition s'est formée autour de ce projet notamment du fait du manque de transparence et d'écoute dans le projet, surtout sur la question des tracés évoqué plus haut, ainsi que du budget. En effet, le tracé choisi en majorité par les participants n'est pas celui qui a été retenu et le budget initial de 120 millions d'euros a plus que doublé, jusqu'à atteindre 270 millions. De plus, les modifications du plan initial du projet, comme la suppression d'une voie pour les voitures, ont participé à l'augmentation du budget et ont changé le concept du projet. Cette évolution signifie que les estimations de budget sur lesquelles les citoyens avaient été consultés et ont voté en première phase ne sont plus valables.

L'opposition a également mis en avant des inquiétudes sur l'impact des travaux sur la circulation en ville et la suppression des places de stationnement. Le fait de ne pas suivre le tracé préféré

par les citoyens malgré leur implication et leur temps consacré à la concertation, a été ressentie comme un manque de respect pour leur contribution.

L'opposition au projet de tramway à Strasbourg a mobilisé de nombreux groupes, dont des habitants, des associations, et des élus, chacun avec ses propres revendications mais unis pour former un front commun contre le projet. Ils ont organisé leurs propres réunions publiques et autres actions participatives pour exprimer leur mécontentement face à la concertation officielle de l'Eurométropole de Strasbourg qu'ils jugent insatisfaisante.

Des collectifs se sont formés pour soutenir le projet (comme l'association ASTUS, qui a créé un collectif qui regroupe 26 associations) que pour s'opposer au projet (comme Col'Schick). Cette opposition a permis de réunir différents acteurs ayant différentes préoccupations comme le tracé, le budget jugé excessif, les impacts sur la circulation et l'aménagement urbain, particulièrement en ce qui concerne la place de la voiture et les transformations des quartiers traversés par le tram avec la circulation qui serait reportée dans le reste des quartiers ou des communes avoisinantes.

L'opposition a pris plusieurs formes : des réunions dans des cafés, des campagnes de porte-à-porte, des pétitions, et même des recours en justice. Un tracé alternatif a même été proposé par Catherine Trautmann, ex-maire de Strasbourg et élue métropolitaine, autour duquel l'opposition s'est unifiée. Pour avoir plus de visibilité et mobiliser le public, des actions ont été mises en place notamment l'utilisation des réseaux sociaux, la distribution de tracts ou encore l'organisation de conférences et pétitions.

Ces démarches collectives ont permis de contester les décisions prises mais aussi de mettre en place un contre-pouvoir uni avec des dispositifs participatifs parallèles ainsi qu'un tracé alternatif, ce qui fait l'objet d'une contre-expertise.

La critique de ce projet

La participation au projet de tramway centre-nord ressemble davantage à une consultation qu'à une véritable concertation, même si certaines discussions sur des détails secondaires ont été prises en compte comme l'installation de bancs aux arrêts de tram, ou la mise en place d'un kiosque dans le parc. L'Eurométropole de Strasbourg a mis en avant une concertation sur le choix du tracé, mais cela s'est révélé être plutôt une simple consultation.

Dès le départ, il y a eu des lacunes en termes de communication et d'information concernant les travaux annexes et les différentes opérations associées au projet, ce qui a contribué à donner une impression de désorganisation et un manque de clarté. La communication sur les retours de cette consultation n'est pas cohérente avec les réactions réelles des participants, en particulier ceux qui s'opposent au projet.

Il semble que l'Eurométropole avait déjà arrêté son choix avant même de consulter la population, et semble avoir utilisé la participation comme un moyen de légitimer le projet.

Cette démarche donne l'impression que l'objectif était plus de faire accepter le projet par les citoyens que de réellement co-construire avec eux.

Ce processus contribue à renforcer la méfiance des citoyens, déjà soulignée dans notre état de l'art, par rapport aux institutions publiques et aux initiatives de participation et complique la mobilisation des citoyens pour les concertations, car cela donne l'impression que leur investissement en temps et en énergie n'est pas utile si leurs voix ne sont pas prises en compte. Cela risque de rendre encore plus difficile la participation effective des habitants aux futures concertations.

La transformation cyclable de la ville de Montpellier

Pendant longtemps la ville de Montpellier était considérée comme une mauvaise élève des politiques vélo. Aujourd'hui elle est devenue l'une des villes les plus dynamiques en la matière.

En 2018, Philippe Saurel, ancien maire de Montpellier et président de la Métropole, inaugure une nouvelle route au sud de l'agglomération. Interpellé par un journaliste sur l'absence de pistes cyclables, P. Saurel répond *“faire une infrastructure pour qu'elle soit utilisée par deux personnes, ce n'est peut-être pas l'idéal”*. Quelques jours plus tard, 1 200 vélos défilent dans les rues de la ville pour *“faire savoir qu'ils font partie des deux cyclistes qui aimeraient rouler en sécurité”*. Cet événement donnera le coup d'envoi d'une dynamique citoyenne autour du vélo.



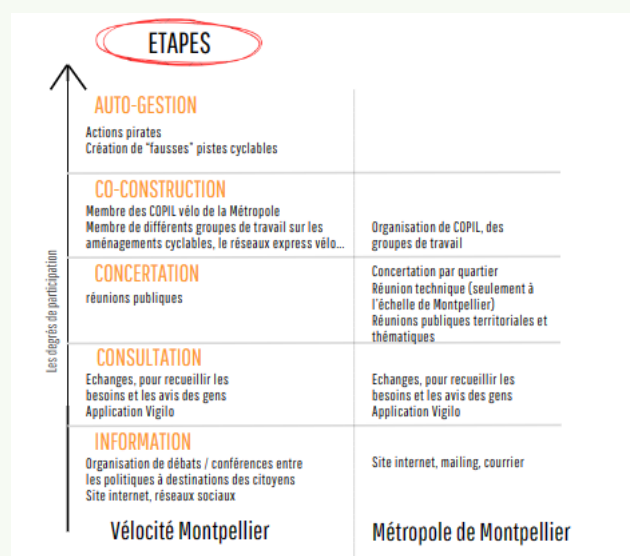
Source : 20minutes

Derrière cette mobilisation citoyenne il y a l'association Vélocité Montpellier qui s'est imposée comme un acteur incontournable du territoire. L'association se démarque par son dynamisme et sa créativité pour promouvoir l'usage du vélo en ville et gagner la *“bataille de l'opinion”*. Ne comptant qu'une petite centaine d'adhérents en 2018 et fort d'un millier d'adhérents aujourd'hui, l'association ne défend pas que l'intérêt des cyclistes, ils se mobilisent pour un partage plus juste de l'espace public avec des rues faites pour les gens.

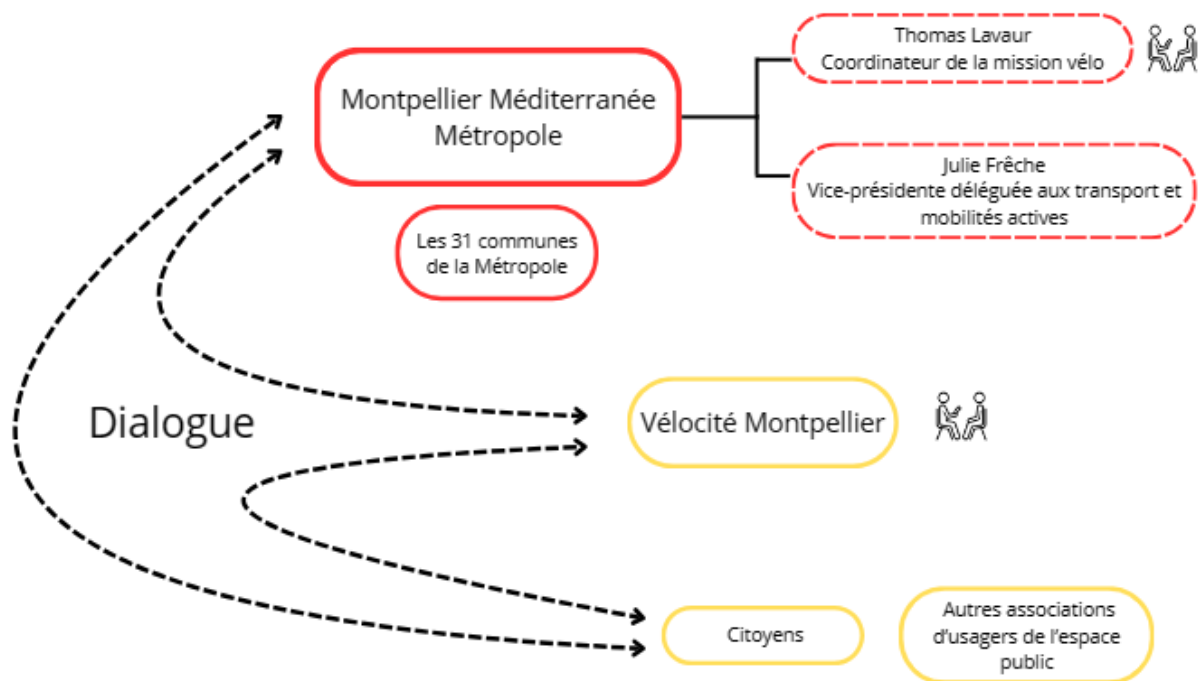
Quelques exemples de la mobilisation citoyenne :

Cinq ans plus tard, la métropole de Montpellier compte plus de 160km de pistes cyclables. En 2022, la Baromètre des Villes Cyclables élit Montpellier comme la grande ville de France où l'amélioration du réseau cyclable se fait plus rapidement.

En mars 2019, une marche pour le climat réunit plus de 10 000 personnes dans les rues de Montpellier, et à l'initiative de Vélocité des centaines de vélos s'installent sur l'avenue de Toulouse, un axe principal du centre-ville sans aménagement pour les vélos. Deux jours après, l'association rencontre le Président de la Métropole et un an plus tard, deux des quatre voies sont aménagées pour les cyclistes et les piétons.




Organigramme du dialogue citoyen dans la transformation cyclable de la ville de Montpellier



— Collectivités / établissements publics

— Acteurs concertés

 Acteurs rencontrés

Résultats

Le cas de la ville de Montpellier est différents des cas précédents. Il ne s'agit pas d'un projet porté et amené par des décideurs politiques mais d'une dynamique globale qui participe à l'aménagement et aux politiques mises en places. Cette dynamique est portée par une association qui se veut être la voix des citoyens.

Une dynamique citoyenne émanant de la contestation ...

Le mouvement citoyen porté par l'association Vélocité Montpellier est né dans un mouvement de contestation. Une indignation sur les réseaux sociaux suite aux propos de l'ancien maire, P. Saurel, s'est transformée en une indignation dans la rue. L'association lance un appel à rassemblement pour montrer la colère des cyclistes et qu'ils ne sont pas seulement deux, comme pourrait le penser P. Saurel : entre 1 200 et 1 500 vélos se réunissent dans les rues de Montpellier.

Suite à cela, Vélocité s'est imposée comme un acteur central dans les questions de mobilité du territoire et, avec la dynamique citoyenne, ont été médiatisés. Suite à cela, il y a eu un affrontement entre deux mondes : le monde politique et les cyclistes.

De nombreuses autres actions ont été menées : organisation de manifestations regroupant toujours de plus en plus de cyclistes, dénonciation des problèmes sur le baromètre des villes cyclables (baromètres 100% citoyens), création de pistes cyclables non effaçables, organisation d'une conférence - débat à l'aune des municipales...

La population, à travers Vélocité, a fait du vélo un enjeu politique.

L'association se définit comme transpartisane et apartisane : ils ne sont pas en faveur d'un candidat ou contre un candidat, ils sont pour le vélo et n'hésitent pas à faire savoir quand les propositions et les aménagements ne sont pas biens.

... pour une co-construction des politiques cyclables

Suite à ces nombreuses actions réalisées et au poids médiatique que prend Vélocité, la mairie a mis en place une méthodologie de travail, avec des COPIL et des groupes de travail réguliers. L'association fait office d'aide à la décision pour la municipalité et propose des plans, des aménagements suite aux différentes remarques et retours faits par les citoyens.

Les décideurs politiques s'appuient sur les actions de l'association, comme les fausses pistes cyclables, pour les transformer en vraies pistes.

Pendant le confinement COVID, l'association a vu qu'au niveau international de nombreuses villes faisaient de plus en plus de place au vélo. Elle a réussi à convaincre le maire de faire des pistes cyclables temporaires, des "corona pistes". Montpellier a donc été la première ville de France à mettre en place ces pistes cyclables grâce à une combinaison de propositions des citoyens qui ont été portées par la municipalité. Il y a un véritable travail conjoint entre les citoyens et la municipalité.

Aujourd'hui, ces pistes n'ont pas été rendues aux voitures et sont toujours cyclables.

Vélocité et les citoyens ont aussi eu un poids important sur les élections municipales de 2020 en challengeant les candidats et en leur soumettant des propositions. Ils ont fait du vélo un véritable enjeu de ces élections.

Un nouveau maire, M. Delafosse, est élu avec un programme en faveur de la réduction de la place de la voiture, du développement des mobilités douces, des transports en commun... De nombreuses actions sont menées par le maire en faveur des piétons et des mobilités douces : gratuité du tram, piétonnisation du centre ville, multiplication des pistes cyclables...

Les groupes de travail se font de plus en plus difficiles et le niveau de concertation est corrélé à la présence du vélo dans les médias et dans l'espace public.

Vélocité continue donc d'investir l'espace public et d'être force de proposition en organisant des réunions publiques et en faisant remonter les besoins des citoyens, les remarques sur les aménagements réalisés, les problèmes rencontrés. Ils proposent aussi directement des projets d'aménagements et n'hésitent pas à faire des contre-propositions quand les aménagements non concertés de la mairie ne conviennent pas.

L'association se concerta et organise de nombreuses actions avec les citoyens afin de récolter leurs avis, leurs besoins et de trouver un consensus qui irait à tout le monde puis présente ensuite à la métropole. Il y a donc deux phases dans cette co-construction et Vélocité en est l'intermédiaire.

Un savoir d'usage transformé en un savoir d'expert

Les cyclistes et les piétons ont un véritable savoir d'usage. Il est facile pour eux de savoir si un aménagement convient ou au contraire, empêche la pratique du vélo en toute sécurité. Il arrive que les citoyens possèdent un savoir plus expert que les agents de la collectivité. Les propositions faites par l'association répondent aux besoins des citoyens. A plusieurs reprises, Vélocité a proposé des aménagements à la municipalité qui se sont avérés efficaces, utiles et qui ont été adoptés par tous les usagers de l'espace public.

L'association revendique une prise en compte plus importante encore du savoir d'usage.

Une prise en compte de l'ensemble des usagers de l'espace public

Bien que Vélocité soit une association qui défend la place du vélo, la prise en compte de l'ensemble des usagers (piétons, PMR, personnes âgées, enfants...) est importante pour eux. Les aménagements proposés intègrent toujours un regard piétons et PMR. L'association échange beaucoup avec d'autres associations de piétons et PMR afin de proposer et trouver des solutions viables.

La Métropole va aussi dans ce sens. Les différents aménagements réalisés sont principalement dans un but piétons. Même si les pistes cyclables se multiplient, c'est d'abord pour assurer la sécurité des piétons en permettant aux cyclistes d'avoir des voies sécurisées et ainsi ne plus rouler sur les trottoirs.

Cependant, il ne faut pas oublier que la raison d'être de Vélocité est le vélo, c'est donc à la Métropole de permettre l'intégration de tous si des propositions ne correspondent pas à tout le monde.

Des propositions qui vont au delà des frontières

La Métropole n'a pas une volonté très forte d'intégrer l'ensemble des communes et des ses citoyens dans les processus de participation. Bien qu'un réseau express vélo ait été décidé à l'échelle de la Métropole (car il s'étend sur le territoire) avec les 31 communes qui la composent et que des associations d'un peu tout le territoire soient présentes dans les groupes de travail (qui se font de plus en plus rares), les réunions techniques ne se font qu'à l'échelle de Montpellier, la ville centre.

A contrario, l'association Vélocité va plus loin dans son raisonnement et pousse sa réflexion à l'ensemble de l'aire urbaine de Montpellier et pas seulement de la Métropole. Selon eux, pour faire du vélo un transport de masse on ne peut pas raisonner qu'en termes de métropole car des villes n'appartenant pas à la Métropole se trouvent à 30 min en vélo de la place centre du Montpellier. De ce fait, dans l'organisation de l'association, on retrouve un groupe de travail sur la communauté de communes du Pic Saint-Loup, CC avoisinante à la Métropole de Montpellier.

Une opposition présente mais diverse

Bien que la majorité des citoyens de Montpellier soit satisfaite de l'évolution que prend la ville, il y a quand même quelques oppositions. Les oppositions sont diverses, on peut retrouver :

- les habitants des communes voisines qui se retrouvent impactés par la diminution de la voiture à Montpellier alors qu'ils n'ont pas d'autres alternatives (pratiques) pour se rendre dans la ville,
- les commerçants et artisans du centre-ville qui pense que la piétonnisation du centre-ville et la réduction des voitures va impacter leur activité,
- le collectif des 4 boulevards. Pour permettre la traversée de la ville, quatre boulevards ont été choisis par la Métropole ce qui augmente les circulations et engendre des bouchons sur ces boulevards.
- les citoyens prenant leur voiture de manière quotidienne.

Grille d'analyse des projets étudiés

	Aunis	Montpellier	Strasbourg	Rouen	Grenoble
Echelle / Périmètre géographique					
Echelle communale				OUI	
Echelles intercommunale	Ensemble de la communauté de communes	Oui mais principalement la ville de Montpellier	3 communes de la Métropole	X	4 communes de la Métropole
Information et communication sur l'ensemble du territoire	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Pannel diversifié de participants sur le territoire dans la PC	OUI	Oui Vélocité intègre l'ensemble du territoire même plus La métropole se concentre principalement sur la ville centre	Oui pour les communes concernées	Oui mais se focalise plus sur linéaire	Oui pour les communes concernées
Opposition et divergence entre les communes	NON	Oui entre la ville centre et les communes plus reculées	Oui entre les couleurs politiques des communes	NON	Oui entre les couleurs politiques des communes
Democratie					
Volonté d'inclusivité et représentation de différentes catégories sociales	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Inclusivité et représentation de différentes catégories sociales	De manière générale, les populations les plus précaires ont du mal à venir et se sentir légitimes				
Inclusivité de tous les usagers de l'espace public	Non essentiellement les cyclistes	OUI	OUI	OUI	OUI
Transparence sur les invariants	OUI	Pas d'invariants pour l'association et la Métropole, prise en compte du savoir d'usage	NON	OUI	OUI
Transparence sur les informations	OUI	OUI	Oui mais difficile d'accès	OUI	OUI
Prise en compte des voix des citoyens	OUI	OUI	Non sur le tracé mais oui sur la phase secondaire : les aménagements	OUI	OUI
Recherche de compromis	OUI	OUI	Non sur le tracé	OUI	OUI
Technique					
Contraintes techniques réglementaires	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Contraintes expertise technique	NON	NON	OUI	OUI	OUI
Prise en compte de l'expertise d'usage	OUI	OUI	NON	OUI	OUI
Opposition	X	Place de l'automobile : pour les personnes extérieures à Montpellier et les personnes qui ont une utilisation quotidienne Commerçant sur la piétonnisation Habitants des 4 boulevards	Place de l'automobile Associations qui se regroupent pour porter la voie Pas de prise en compte des voix des citoyens Manque de transparence sur les invariants et sur les informations	Place de l'automobile : stationnement (minime par rapport aux autres projets)	Associations qui se regroupent pour porter la voie : création de collectif contre le projet

Partie 3

La participation citoyenne dans les projets de transports et mobilité : des spécificités et des choix aux mains des décideurs

Analyses

Les projets de mobilité et de transports permettent de désenclaver et connecter, des territoires entre eux. Après analyse des projets étudiés, nous pouvons constater que ces projets de mobilité et de transports émanent des décideurs politiques.

Nos observations sur le terrain et notre revue de la littérature indiquent que la consultation préalable à la conception du projet est rarement réalisée, et que les sujets abordés ne portent pas souvent sur l'essence même de l'offre de transport, et encore moins sur sa finalité. Par exemple, il est rare que les résidents soient consultés sur le type d'infrastructures qu'ils jugent les plus appropriées dans leur commune, ou sur la pertinence de l'implantation d'une nouvelle ligne de transport.

Sur les questions de mobilité, la participation citoyenne commence donc une fois l'idée du projet déjà pensée par les autorités organisatrices. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ce choix de la part des AOM comme les dimensions techniques et territoriales de ces projets.

A travers les différents cas étudiés nous venons répondre aux différents questionnements découlant de notre étude de la littérature :

Comment surmonter les obstacles techniques, géographiques, politiques et sociaux qui entravent la participation citoyenne dans les politiques de mobilité, afin de favoriser une prise de décision plus inclusive et démocratique ?

Quelles sont les caractéristiques spécifiques de la participation citoyenne dans les projets de mobilité par rapport à d'autres domaines d'aménagement urbain ? En quoi la complexité technique des projets de transport complique-t-elle cette participation ? Comment les frontières géographiques, politiques et sociales influencent-elles la participation citoyenne et les décisions prises dans l'élaboration de ces politiques et projets, et comment peuvent-elles être surmontées ?

Nous étudierons ainsi les spécificités des processus de participation dans le cadre de projets de transport et de mobilité, leurs enjeux, et comment rendre ces derniers réellement démocratique en prenant en compte le poids des dimensions techniques et trans-scalaires qui caractérisent ces projets (partie 1). Plus précisément, nous cherchons à analyser sur quoi on participe, avec quel dispositif et qui participe. Dans une seconde partie nous analyserons la manière dont les décideurs politiques intègrent et prennent en compte les voix des citoyens et sont amenés à gérer les oppositions soulevées lors de projets.

I. Spécificité des processus de participation dans le cadre des projets de transport et de mobilité

a. Influence du poids des dimensions techniques et transcalsaires dans la participation citoyenne des projets de mobilités sur les sujets sur lesquels portent la participation

Le domaine des transports et des mobilités s'inscrit dans une logique technocratique de l'action publique (Moretto, 2009). Dans les projets de mobilité, les élus et les technostructures ne demandent que très rarement aux habitants ce qu'ils souhaitent ou ce dont ils ont besoin. Les projets de transports, mobilisant les expertises techniques des acteurs, placent les figures d'experts au centre des processus décisionnels.

Bien que, suite à des fortes mobilisations contre de nombreux grands projets d'aménagement, la montée d'un impératif participatif ouvre le processus décisionnel aux différentes parties prenantes des projets, les citoyens ne sont encore que très rarement amenés à participer, donner leurs avis et faire remonter leurs besoins dans les phases d'élaboration des projets. Le choix des tracés, la fréquence des passages, les horaires de fonctionnement ne font pas l'objet de discussion et de participation avec les citoyens. Dans les différents projets étudiés, aucun n'incluait ces caractéristiques, et non des moindres, dans les questions soumises à la participation. La raison principale à cette non-participation est l'argument technique.

“On va ouvrir à la concertation, mais il y a des choses sur lesquelles on ne peut pas revenir ou même ouvrir à la concertation parce que c'est des sujets techniques”, Ludovic Letellier, Responsable du projet de la ligne de bus T5 à la Métropole de Rouen Normandie

“Toutes ces contraintes techniques n'ont pas été beaucoup concertées car il n'y a pas matière à discuter. [...] Nous aussi on a été bridé à certains moment concernant les pistes cyclables, le schéma directeur d'aménagement cyclable voté à l'échelle de la métropole nous imposait certaines choses. Après on n'a pas besoin de concerter sur tout”, Alexandre Lebas, Ingétec Rouen

Contrairement aux autres, le cas de Strasbourg s'est révélé être un peu plus ambitieux sur la question du tracé puisque le choix de ce dernier a été soumis à un vote. Les citoyens avaient le choix entre trois tracés par secteur. Néanmoins, les itinéraires proposés avaient été préalablement tracés par les services techniques de la Métropole, sans consultation préalable des citoyens sur ce point.

Les questions techniques directement liées aux transports sont souvent désignées comme des invariants à la participation citoyenne. Certains moyens de transport mis en place demandent une homogénéité sur l'ensemble du territoire pour des raisons techniques ou réglementaires : largeur des voies, distance entre les arrêts, revêtement des sols, vitesse... De ce fait, les citoyens sont le plus souvent amenés à participer à des questions d'ordre secondaire ou ne relevant pas directement du transport comme l'aménagement de l'espace aux abords de ce dernier.

C'est notamment ce qu'il s'est passé dans le projet de ligne de bus à Rouen. Les bus Téo sont équipés de caméras reconnaissantes, grâce à des marquages au sol, les arrêts et l'endroit et à quel moment précis ils doivent s'arrêter. Les caméras sont paramétrées au centimètre près et reconnaissent une largeur et un revêtement de sol précis. Les citoyens ne disposaient d'aucun moyen pour influencer ces paramètres. De plus, un des objectifs de cette nouvelle ligne était de permettre le désengorgement d'une autre ligne, la question du tracé était donc pour plus de la moitié de la ligne commune à l'autre. La concertation a donc uniquement porté sur les aménagements publics dans le quartier concerné.

"Tout est déjà calé parce que techniquement on n'avait pas le choix sur les tracés (...) pour pouvoir désengorger la ligne principale de métro. En plus c'est vraiment une technologie particulière, les bus en sites propres donc il faut tenir compte aussi des gabarits particuliers, et cetera", Isadora Guerra, Responsable du service participation et citoyenneté à la Métropole Rouen Normandie.

Dans le cas du projet de métrocâble dans la Métropole de Grenoble, les contraintes techniques sont principalement liées à la topographie du territoire. Malgré la volonté de consultation, certaines décisions techniques ne pourraient donc pas être modifiées en raison de limitations géographiques ou de normes de sécurité. La participation citoyenne fait donc face à des marges de manœuvre réduites, où le débat s'oriente plus vers les impacts secondaires du projet que sur ses caractéristiques fondamentales.

"Mais il y avait peu de marge de manœuvre sur cette première phase parce que l'essentiel du tracé était en fait techniquement assez limité en termes de marge de manœuvre", Bastien Dalmasso, chargé de mission participation citoyenne, Grenoble Alpes Métropole

Cependant, nous pouvons observer une différence entre les transports en commun nécessite une infrastructure lourde et les mobilités douces telles que le vélo et la marche. Avec le développement des pratiques de mobilité douce, l'expertise d'usage prend une place de plus en plus importante au détriment des savoirs exclusivement techniques et scientifiques. C'est ce que nous avons pu remarquer sur les deux projets cyclables étudiés. *"Sur le vélo il y a une expertise citoyenne qui est assez inédite et qui déstabilise. Et des fois il y a des citoyens qui sont très calés et qui sont capables de dessiner des ronds-points à la hollandaise alors que certains agents de la CT ne sont pas en mesure de faire des projets de ce niveau-là", Vélocité Montpellier*

Contrairement aux projets de transports en commun, les citoyens sont davantage intégrés dans les processus décisionnels concernant les tracés cyclables. Les cyclistes et piétons sont en capacité de repérer très rapidement les aménagements qui compliquent leurs pratiques et leurs déplacements.

Par exemple, pour la mise en place du schéma directeur cyclable de la communauté de communes d'Aunis Atlantique, les habitants de la CC ont participé à l'élaboration du tracé en faisant savoir les connectivités souhaitées. Après accord entre tous les citoyens, ces souhaits sont remontés auprès des techniciens et des élus afin de savoir si cela était techniquement réalisable.

Dans le cas de la transformation de la ville de Montpellier, les projets et les aménagements cyclables entrepris par la Métropole sont concertés, co-construits avec les associations d'usagers et des fois mêmes proposés directement par ces derniers.

Le savoir d'usage ne vient donc pas remplacer le savoir technique, il vient le compléter et faire en sorte que les infrastructures mises en place répondent aux besoins et aux attentes des citoyens et des usagers.

Les projets de transports et de mobilité transforment et ont des impacts sur l'espace public. Comme énoncé précédemment, les citoyens sont amenés à participer sur des questions d'aménagement de l'espace. Avec les politiques de décentralisation, la compétence des transports et celle liée à l'aménagement ne sont pas détenues par la même strate territoriale. Les transports et la mobilité sont de compétence intercommunale tandis que l'aménagement est une compétence communale. De ce fait, il peut y avoir une superposition des démarches participatives en fonction des collectivités organisatrices. Pour illustrer cela, nous pouvons prendre l'exemple du tramway dans l'Eurométropole de Strasbourg.

L'Eurométropole a été chargée de l'organisation de la consultation sur les différents tracés proposés. Cette dernière a donc été ouverte à l'ensemble du territoire et tous les habitants de la Métropole pouvaient faire remonter leurs avis. Des registres étaient tenus dans les mairies où le tramway est prévu et pour le reste de la métropole la participation pouvait se faire par internet. Ils n'avaient donc pas besoin de se déplacer. Cependant, dans les résultats de la participation publiée par l'Eurométropole, on peut remarquer une faible participation des citoyens des villes non concernées par le projet.

Concernant l'aménagement, chaque ville était chargée de l'organisation des différents dispositifs mis en place pour les aménagements touchant sa propre commune. En fonction des lieux et de l'envergure des projets d'aménagement les dispositifs étaient différents mais dans la majorité ils étaient tous à direction des habitants même des villes.

En plus de ces démarches, il y a aussi les démarches participatives organisées par l'opposition. A Strasbourg de nombreuses réunions publiques et pétitions ont été organisées par des collectifs ou des partis politiques opposants. A certains moments il s'agissait de démarches collectives mais à d'autres chacun organisait sa propre réunion pour son intérêt.

Les transports dépassent les frontières et ont un impact important sur l'organisation du territoire. Ils ne se cantonnent pas à une seule commune, ils vont au-delà. Ils touchent donc plusieurs compétences répartis entre plusieurs strates territoriales. Cette superposition des démarches et des autorités organisatrices, est, en plus de la dimension technique, une autre spécificité des projets de transports et de mobilité.

b. *Dispositifs participatifs : dimension politique et enjeux de vulgarisation technique (avec quels dispositifs participatifs)*

Des nombreux dispositifs participatifs sont mis en place concernant les besoins des habitants sur des questions d'aménagement des abords des futures lignes de transports. En revanche, très peu d'enquête sociale sur la mobilité sont faites. Quelques-unes sont réalisées à l'échelle nationale, et permettent de voir les grandes tendances des Français en termes de mobilités, mais nous n'avons pas trouvé de projet avec une enquête récoltant les besoins des citoyens concernés directement par le projet.

Cette absence d'enquête et de prise en compte des habitants est en contradiction avec la nécessité de reconnecter les territoires. Les politiques de transport et de mobilité revêtent un dimension sociale depuis la LOTI, avec pour objectif l'accès aux territoires et à leurs ressources pour tous. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire et indispensable de connaître les besoins des citoyens et de savoir quelles connectivités sont souhaitées. Si ces besoins ne sont pas demandés et que le tracé du transport est imposé par les décideurs politiques, la nouvelle perd alors sa portée sociale et devient simplement un outil politique.

Le savoir d'usage ne concerne pas seulement les caractéristiques de l'offre tels que le revêtement du sol, la largeur de la chaussée ou encore le lieu de l'arrêt mais doit être pris en compte dès l'élaboration du projet, à savoir la nécessité de créer une nouvelle ligne de transport, savoir quel axe est prioritaire sur un autre, le tracé de la ligne, les dessertes...

Comme vu précédemment, la non-participation dès l'élaboration du projet de mobilité, de la définition du tracé ou encore choix du mode au regard des besoins relève aussi des questions liées à la technique. Bien que derrière chacun des projets des contraintes techniques soient présentes et que des savoirs technique et scientifique soient nécessaires pour leurs élaboration, cette technicité peut freiner et faire peur à certaines personnes les décourageant ainsi de participer en leurs faisant penser qu'ils ne maîtrisent pas les savoirs requis. Cela entraîne une exclusion d'une partie des citoyens de la participation dans ces projets. Il est donc important de vulgariser les propos et de rendre les informations plus accessibles, notamment à travers divers moyens de communication. Cela permet aux citoyens qui ne sont pas spécialisés dans le domaine de pouvoir comprendre les enjeux liés aux projets et ainsi les amener à participer. A elle seule cette information n'est pas de la participation, cependant c'est une préparation indispensable pour que les citoyens puissent participer de manière éclairée (Norynberg, 2011).

"L'information n'est pas de la participation mais il ne peut pas y avoir de participation s'il y a pas une bonne information" Bastien Dalmasso, Chargé de mission participation citoyenne à Grenoble Alpes Métropole

Lors de nos études de terrain, personne ne nous a parlé de vulgarisation dans les outils de communication ou dans les discours. Le nombre de participants aux dispositifs de participation peut refléter la compréhension des enjeux liés aux projets et à la participation.

A Rouen, lorsque nous demandions si la participation s'était avérée concluante, les réponses étaient mitigées. D'un côté oui, sur le volet qualitatif, car les objectifs de cette dernière étaient

respectés et les dispositifs mis en place avaient permis de répondre aux attentes des habitants, mais d'un autre côté les techniciens de la Métropole nous faisaient part de leur déception quant aux nombres de participants. Ils expliquent cela par différentes raisons comme le fait que la temporalité de mise en place du projet est parfois trop longue pour les citoyens pour qu'ils se sentent concernés. Par ailleurs, les porteurs des dispositifs participatifs soulignent également que les citoyens ne sont pas encore tout à fait coutumiers des démarches participatives.

“On n'est pas sur un territoire hyper coutumier à la participation citoyenne, c'est à dire que on n'est pas dans une culture participative depuis longtemps comme on peut voir dans des grandes villes ou des grandes métropoles comme Grenoble”, Isadora Guerra, Responsable du service participation et citoyenneté à la Métropole de Rouen Normandie.

Sur le volet quantitatif, ils nous ont aussi fait part de la difficulté à mobiliser les personnes issues de classes plus populaires. Cette faible mobilisation est peut-être due à un manque de vulgarisation et de compréhension. Les thématiques et sujets traités n'étaient peut-être pas accessibles, de part leur technicité, à une partie de la population.

“Je dirais ceux qui ne maîtrisent pas bien la langue française. C'est difficile pour eux de venir. Je pense qu'ils ne se sentent pas forcément à leur place, pas à l'aise”, Ludovic Letellier, Responsable du projet de la ligne de bus T5 à la Métropole de Rouen Normandie.

Vulgariser les propos est donc un des moyens de rendre accessible un sujet qui semble au premier abord abstrait, très technique et scientifique, réservé à une catégorie de la population, voire à des experts. D'autres dispositifs permettent cette intégration et cette inclusivité comme par exemple le fait d'aller vers les personnes. Dans tous les projets étudiés, que ce soit les projets cyclables ou de transports en commun, les constats sont unanimes : c'est en allant vers les gens que l'on touche davantage un public diversifié. C'est généralement plus efficace que les méthodes traditionnelles telles que les ateliers ou les réunions publiques.

Par exemple, dans le cadre du schéma directeur cyclable de la CC d'Aunis Atlantique, plusieurs balades à vélo ont été faites par les chargés du projet, à travers le territoire, afin de rencontrer directement les habitants et de leur faire prendre connaissance du projet et récolter leurs besoins. Sur ce projet un autre dispositif a permis d'inclure les habitants qui pouvaient initialement se sentir un éloignés : la carte de Gulliver. Il s'agit d'une carte géante de la CC. Installés à un stand dans les marchés du territoire, les chargés du projet ont attiré l'attention de nombreuses personnes avec cette carte. Ce dispositif permettait aussi aux enfants de pouvoir participer.

“Chacun recherchait l'endroit où il habitait et reliait sa maison avec l'école de ses enfants, les commerces qu'il a l'habitude fréquentait [...] les gens étaient curieux. La carte nous a permis d'attirer les gens et de récolter leurs besoins et leurs habitudes”, Julien Langé, consultant chez BL Evolution.



*Carte de Gulliver utilisée dans le schéma directeur cyclable de la CC d'Aunis Atlantique,
source : Julien Langé, BL Evolution*

La Métropole de Rouen a quant à elle organisé plusieurs balades urbaines et fait du porte à porte auprès des différents commerces et institutions (églises, écoles, Cité administrative, hôtel du Département...) présentes le long du linéaire de transport afin de récolter leurs besoins. Les balades urbaines ont permis aux habitants du secteur d'identifier les responsables du projets et de communiquer avec eux sur leurs attentes et leurs souhaits.

A Grenoble, comme à Strasbourg, des personnes sont tenues de récolter les avis et informer les passants sur les projets. Ils se tenaient à des endroits stratégiques comme au niveau des stations de tramway ou au niveau des parkings relais, pour toucher les personnes qui venaient pour travailler et qui pourraient peut-être prendre la future ligne de transport.

Ces démarches ont été complétées par l'intégration d'outils numériques via des plateformes participatives, ce qui a permis d'étendre la participation à ceux qui ne pouvaient être physiquement présents. A Grenoble, le dispositif de data-visualisation qui aujourd'hui a permis de donner naissance à une plateforme participative avec plein de modules de participation, questionnaire, formulaire, mise en débat, cartographie collaborative. Cette combinaison entre présence et numérique a cherché à *“avoir une bonne synergie entre dispositif présentiel et le dispositif numérique”* Bastien Dalmasso, chargé de mission participation citoyenne à Grenoble Alpes Métropole.

A Montpellier, la transformation cyclable de la ville étant insufflée par les citoyens par l'intermédiaire de l'association Vélocité, la présence et l'inclusivité de la population n'est pas recherchée de la même manière. Il y a déjà une forte participation citoyenne qui se fait entendre à travers l'association. Vélocité se rend sur les espaces publics avec pour objectifs de se faire identifier et remarquer d'un public encore plus large et avoir de potentiel retour sur les actions mises en place et aménagements proposés.

« Dans nos démarches il y a une nécessité d'ouverture et d'inclusivité. Après on ne va pas se mentir, le vélo explose auprès des populations de centre-ville et des populations qui sont privilégiées en termes de CSP. Mais le vélo c'est un super vecteur d'inclusion [...] et à moindre

coût. Dans notre fédération on va aussi auprès des entreprises pour qu'elles fassent de la place au vélo, des employeurs vélo friendly. Cette inclusivité elle se fait à plusieurs niveaux, au niveau social et pour toutes les strates de la société » Vélocité Montpellier

Cependant il s'agit d'une association de vélo, c'est donc à la Métropole de Montpellier, autorité organisatrice des mobilités, d'inclure l'ensemble des citoyens et des usagers de l'espace public dans les participations liées aux projets d'aménagements. L'association quant à elle, essaie de travailler un maximum avec les associations piétonnes et les PMR afin de proposer des aménagements viables pour tous.

c) Qui participe? Les défis de la démocratie participative dans les projets de mobilité

Les projets de transports concernent une grande majorité de la population, soit par le biais du transport en lui-même, soit par les aménagements connexes qui découlent de ces projets, comme l'aménagement de l'espace public. Il y a un intérêt général derrière ces projets et chacun d'entre eux ne se limite pas à une commune, les transports dépassent les frontières. Tous les citoyens des communes voisines peuvent être touchés par ces nouveaux aménagements de déplacements. Il est alors nécessaire de pouvoir communiquer avec toutes les personnes potentiellement concernées, que ce soit à l'échelle de la métropole ou d'une intercommunalité.

Sur chacun des projets étudiés est présente cette dimension de communication avec l'ensemble du territoire concerné, tant pour les métropoles que pour la communauté de communes. Cependant on distingue plusieurs difficultés impliquant la dimension sociale et territoriale. Il est assez difficile de propager l'information d'une future concertation citoyenne sur un large territoire, notamment pour des raisons financières. La communication peut adopter différentes formes, que ce soit en version papier ou en ligne, à travers des questionnaires, du boîtage, des affichages dans les lieux publics, ou encore des publications sur les réseaux sociaux et les sites web officiels de la métropole ou de l'intercommunalité.

Par exemple pour le cas du schéma directeur cyclable à Aunis Atlantique, la mise en place de tract et de boîtage était compliqué pour des raisons financières. Les métropoles ont, quant à elles, plus de budget pour mettre en place ces dispositifs pour communiquer avec une majorité de la population. Concernant l'information numérique, l'objectif est toujours de toucher un maximum de personnes sur le territoire. Néanmoins, ces dispositifs ne sont pas forcément inclusif socialement, si la population ne se rend pas régulièrement sur les sites officiels, n'a pas de réseau social, ou n'utilise pas les réseaux sociaux pour être informés de ce type de projet, ils n'auront alors pas accès à l'information concernant le projet.

A Rouen, sur le projet de la ligne de bus T5, la métropole et le bureau d'étude avait fait un maximum pour communiquer avec l'ensemble des personnes concernées à l'échelle du tracé, en passant par du boîtage, des affiches aux arrêts de bus, des rencontres dans la rue et de l'information numérique. Par la suite, plus de 500 personnes ont répondu à leur questionnaire, localisées sur près de 40 communes de la métropole. Forcément la représentativité de ces personnes est très faible mais il est important de souligner ce point afin d'indiquer que leur système d'information a été efficace pour l'inclusivité à l'échelle territoriale.

Les porteurs des dispositifs participatifs, sur chaque terrain, ont la volonté d'inclure et de représenter toutes les catégories sociales lors du processus participatif et ont bien conscience de l'absence fréquente des populations plus difficiles à toucher.

A Rouen, les organisateurs de la concertation nous ont informés qu'il était compliqué de faire venir les populations des quartiers populaires pour diverses raisons.

“Je dirais ceux qui ne maîtrisent pas bien la langue française. C'est difficile pour eux de venir. Je pense qu'ils ne se sentent pas forcément à leur place, pas à l'aise”, Ludovic Letellier - Responsable du projet de la ligne de bus T5.

Dans cette optique d'inclusivité sociale, Grenoble fait en sorte d'inclure le plus de monde possible lors de la concertation en passant notamment par des associations. Il se retrouve à imaginer le design et l'accessibilité des futures cabines du téléphérique urbain avec des cyclistes et des personnes à mobilité réduite, afin que leur projet soit accessible à tous. Ce type d'atelier peut avoir une forte importance dans la mise en place de ce type de projet afin de le rendre accessible à un maximum de personnes. Ces ateliers spécifiques visent une certaine catégorie de personnes, et lors des dispositifs ouverts à tous ce sont des personnes qui ont l'habitude de participer à ce genre d'évènement et qui se sentent légitime de faire entendre leur voix.

“Quand vous faites des ateliers de concertation ou des réunions publiques, vous savez quelle cible vous allez toucher : ce sera souvent des hommes blancs de plus de 50 ans qui ont le privilège de se sentir légitime et à l'aise pour venir s'exprimer.”, Bastien Dalmasso - Chargé de mission participation citoyenne.

Un constat assez similaire est fait à Montpellier par l'association Vélocité, sur la pratique du vélo qui prend de plus en plus de place dans les déplacements d'une certaine catégorie de la population. *“Après on ne va pas se mentir, le vélo explose auprès des populations de centre-ville et des populations qui sont privilégiées en termes de CSP.”*, Vélocité Montpellier.

Etant donné que leur objectif est de toucher toute la population et toute les catégories de personnes, il faut s'adapter et trouver des moyens de faire entendre ces avis dissimulés derrière le manque de temps et de moyen pour se rendre aux concertations ou l'incertitude de se sentir légitime de donner son avis. Pour compléter les dispositifs réglementaires de concertation, il est vraiment important de se déplacer sur le terrain, “d'aller-vers” afin d'entendre le sentiment de ces personnes vis à vis du projet.

“Par contre, si on veut toucher la diversité de nos cibles, il faut avoir des dispositifs où on va vers les gens. Allez vers les gens qui ne se sentent pas légitimes à venir à une réunion, qui ont pas le temps, entre 18h30-20h30, ils ont leurs enfants ou leur boulot, etc.”, Bastien Dalmasso - Chargé de mission participation citoyenne.

“Il faut aller sur place et aller chercher les gens.”, Isadora Guerra, Responsable du service participation et citoyenneté.

Il y a une forte volonté de la part des organisateurs de la participation de recueillir en particulier les avis d'un grand échantillon de la population, mais aussi leurs besoins. Cependant il est difficile de faire venir toutes ces personnes aux concertations, ateliers et réunions. C'est la raison pour laquelle en plus des dispositifs réglementaires et relativement classiques, les

porteurs de la participation proposent des dispositifs complémentaires afin de trouver les moyens d'écouter la parole d'un échantillon plus représentatif de la population. L'habitant ou l'utilisateur est entendu pour son "savoir d'usage", dont l'avis est tout aussi important lors de la construction du projet. Une certaine complémentarité entre le savoir professionnel et le savoir d'usage pourrait s'avérer pertinente dans l'élaboration des projets et répondre aux besoins et attentes des usagers et citoyens (Sintomer, 2008 et Blondiaux, 2004). On peut retrouver des usagers familiers de tous types de transport, tels que le vélo, la marche, les transports en commun ou bien la voiture, ce qui permet d'assembler toutes ces visions et de proposer un projet qui convient à tous ces usages.

Pour reprendre l'exemple précédent du téléphérique urbain à Grenoble, les ateliers spécifiques pour l'accessibilité des cabines font appel à un savoir d'usage des personnes en vélo ou en situation de handicap. C'est leur usage personnel de ce futur aménagement qui est pris en compte afin qu'ils puissent eux aussi bénéficier du téléphérique. Si ces personnes n'avaient pas été concertés lors de cette phase du projet, ils auraient pu se retrouver à ne pas pouvoir utiliser le téléphérique et le projet n'aurait pas été inclusif.

A Rouen, lors des ateliers de concertation, les discussions entre les habitants, les usagers et les organisateurs ont fait émerger l'idée d'intégrer un nouvel arrêt de bus sur la ligne. Le retour des usagers fréquentant d'autres lignes de bus ou même des futurs usagers de la ligne, a mis en avant leur savoir d'usage quant à l'emplacement spécifique souhaité pour cet arrêt de bus. De plus, lors de l'analyse des réponses au questionnaire sur ce projet, un enjeu de sécurité a été soulevé, avec une partie du trajet où les habitants ne se sentaient pas forcément en sécurité. L'importance de connaître le terrain et de bénéficier de l'expertise des usagers sur ce sentiment d'insécurité s'est alors fait ressentir lors de la concertation.

"Beaucoup de gens m'ont dit, et notamment des femmes, après 18h en hiver je sors plus, puis l'été c'est 20 ou 21h. Parce que nous, on ne sent pas d'aller dans le quartier.", Ludovic Letellier - Responsable du projet de la ligne de bus T5.

Lors des concertations pour le projet de Aunis Atlantique, l'expertise d'usage a également eu son importance pour établir un diagnostic partagé. Le retour des usagers des aménagements cyclables a été particulièrement enrichissant pour tous les participants. Cela a permis de comprendre les besoins des usagers et des habitants en matière d'aménagement cyclable, d'identifier les zones où la circulation pose problème, ainsi que de recueillir des avis sur les infrastructures existantes.

"On a des retours directs de leur part qui nous expriment les constats du mauvais choix qu'on a pu réaliser, c'est à dire ils les illustrent par un certain nombre d'éléments qu'ils ont rencontrés dans leur pratique, par exemple, le choix d'un revêtement de sol pour une piste cyclable a montré ses limites pour les usagers", Carole Chassagnoux - Responsable de service Transition écologique et mobilités à la CC d'Aunis Atlantique.

“En impliquant directement les habitants dans des projets comme la réflexion sur l'amélioration des infrastructures existantes. On a besoin de l'expertise d'usage. On a besoin que les habitants aillent sur le terrain, discutent avec d'autres habitants, qu'ils se rendent compte si la piste cyclable telle qu'elle est réalisée, elle est qualitative ou pas.”, Carole Chassagnoux - Responsable de service Transition écologique et mobilités à la CC d'Aunis Atlantique.

L'expertise d'usage semble être importante dans chaque projet que nous avons étudié, car les services techniques et les porteurs du projet ne connaissent pas nécessairement tous les usages possibles sur le territoire où la future ligne sera implantée. De la même manière, la Métropole de Montpellier collabore avec les associations cyclables qui possèdent également un savoir-d'usage spécifique sur la pratique du vélo. Ils mettent en avant ces connaissances pour concevoir des aménagements cyclables efficaces aux côtés de la métropole.

Les associations jouent un rôle important dans les processus de concertation, car elles permettent de regrouper les avis, les besoins et les remarques des citoyens sous une même voix ce qui renforce leur représentation dans les dispositifs participatifs. Elles servent souvent d'intermédiaire entre les habitants et les autorités publiques responsables des projets. Se faire représenter par une association qui défend et devient le porte parole d'un point de vue et des ambitions, est souvent plus efficace que de se déplacer individuellement pour faire entendre sa voix lors des dispositifs citoyens. Les associations bénéficient généralement d'une plus grande influence et légitimité auprès des décideurs politiques.

Pour approfondir l'exemple de Montpellier, les associations cyclistes possèdent un savoir d'expert, parfois considéré comme supérieur à celui des techniciens. Elles sont directement associées au groupe de travail technique afin de suivre l'avancée des aménagements cyclables.

“On a des groupes de travail technique et aujourd'hui celui qui fonctionne le mieux, entre guillemets en tout cas qui fonctionne avec une certaine récurrence, et le groupe de travail infrastructures qui nous permet de suivre l'avancée des aménagements cyclables.”, Thomas Lavour - Coordinateur de la mission vélo à la Métropole de Montpellier.

Certaines associations, comme Vélocité Montpellier, sont très actives sur les concertations avec les acteurs de projets de mobilité. Dans le cas de Montpellier, les associations apportent des propositions d'aménagements tout à fait réalisables et de qualité pour les besoins des habitants. Ces associations prennent alors une place importante dans la réalisation de ces projets et dans leur mise en œuvre.

“Aujourd'hui, Vélocité est une structure associée qui s'active très fortement, implantée avec de nombreux adhérents et une expertise qui est de plus en plus forte, ce qui leur permet d'être force de proposition, parfois de nous proposer des aménagements cyclables sur des secteurs où les services n'avaient pas encore étudié les aménagements.”, Thomas Lavour - Coordinateur de la mission vélo à la Métropole de Montpellier.

Les associations peuvent aussi aller vers leurs adhérents afin de récolter leurs besoins et ainsi les faire remonter à la puissance publique pour appuyer leurs demandes d'aménagements. Plus

les associations comptent un grand nombre d'adhérents, plus leur expertise est approfondie et leur force de proposition plus importante.

“Ce qui fait que forcément le dialogue est peut-être plus important qu’une association en faveur de la marche sur laquelle bah voilà il n’y a peut-être pas le même nombre d’adhérents et le même niveau d’expertise. », Thomas Lavaur - Coordinateur de la mission vélo à la Métropole de Montpellier.

Cela crée des inégalités entre les associations, car plus une association compte d'adhérents, plus sa voix est considérée comme importante. Cette importance découle du fait que si l'association représente une grande partie des besoins et des attentes de ses adhérents, son expertise est perçue comme plus approfondie que celle d'une association avec un nombre d'adhérents plus restreint.

Cependant, lors des concertations, des questionnaires ou lors de leur contribution à un dispositif participatif réglementaire tel qu'une enquête publique, la voix d'une association est prise en compte comme une entité unique, et non pas comme une voix pour chaque adhérent. Malgré cela, il est toujours nécessaire pour les adhérents de faire entendre leur voix lors des votes ou des enquêtes afin d'influencer la décision finale.

Les collectifs représentent les voix des adhérents en prenant position pour ou contre le projet. À Strasbourg, par exemple, plusieurs collectifs s'opposent au projet du tramway tandis que d'autres le soutiennent. Leur poids collectif renforce leur capacité à se faire entendre par les décideurs politiques en charge du projet.

Les associations défendent souvent uniquement leurs propres intérêts, ce qui signifie qu'une association axée sur le vélo se concentrera sur le développement des aménagements cyclables sans nécessairement prendre en compte les autres usagers, tels que les piétons. Par exemple, dans le cadre du projet cyclable à Aunis Atlantique, la création du “club vélo” vise à attirer les personnes intéressées par le sujet du vélo. Le schéma directeur cyclable est conçu exclusivement pour les cyclistes, ce qui montre un manque d'inclusivité à l'égard de tous les usagers de l'espace public.

“Nous, ce qui nous intéresse, c'est que les gens qui viennent, ils soient motivés par le sujet vélo.”, Carole Chassagnoux - Responsable de service Transition écologique et mobilités à la CC d'Aunis Atlantique.

On constate que des associations travaillent ensemble pour faire entendre les voix de tous. Une association se concentre sur un type de mobilité mais peut s'associer avec d'autres associations portant la voix d'un autre type de mobilité. Cela permet à chaque association de développer une certaine expertise sur un mode de déplacement comme le vélo, à contrario des techniciens doivent s'intéresser à tous les types de mobilités. En contre exemple du projet d'Aunis Atlantique, prenons le cas de Montpellier où l'association Vélocité défend l'idée de travailler en collaboration avec les associations de piétons et de personnes à mobilité réduite (PMR), dans le but d'inclure tous les modes de déplacement dans la conception des projets d'aménagement du territoire.

« Nous dans nos réflexions déjà la première chose qu'on veut c'est une ville où les piétons et les PMR soient en sécurité, ensuite une ville pour les vélos et ensuite pour les transports en commun et pour les voitures. [...] Il est important d'avancer main dans la main avec les associations de piétons. Ce qu'il faut c'est réduire la place de la voiture pour favoriser les

alternatives et ne pas neutraliser le développement du vélo. On doit œuvrer conjointement avec les associations piétons auprès des collectivités territoriales pour qu'ils puissent tous deux circuler en sécurité sans se gêner. », Vélocité Montpellier.

Concernant les différents usages de l'espace public, il est ressorti de tous nos entretiens que très peu de monde se considère comme piéton, les citoyens ont tendance à oublier l'importance de la marche dans nos déplacements quotidiens même s'ils sont courts.

“Les gens ont du mal à comprendre qu'ils sont piétons.”, Ludovic Letellier - Responsable du projet de la ligne de bus T5 à la Métropole de Rouen Normandie

Très peu d'associations revendiquent la marche comme un mode de déplacement. Cela crée un manque d'inclusivité dans certains projets, où la marche est peu prise en compte dans les futurs aménagements. Les modes de déplacements tels que le vélo ou les transports en commun occupent une place prépondérante lors des discussions, reléguant rapidement la marche au second plan. Le faible nombre de personnes se revendiquant marcheurs se traduit par l'absence de ce point de vue lors des concertations.

“Mais le problème c'est que c'est les mieux organisés, les associations, notamment les vélos et le piéton qu'on voit pas. Bah c'est ça que je regrette.” Ludovic Letellier - Responsable du projet de la ligne de bus T5.

Encore une fois, les associations jouent un rôle important dans les concertations grâce à leurs expertises d'un mode de déplacement particulier, cela permet aussi aux organisateurs de la participation de prendre directement contact avec diverses associations afin de recueillir leur “savoir d'usage” et expertise de l'existant.

Le souhait d'intégrer tous les modes de déplacement dans la programmation du projet, de couvrir l'ensemble du territoire et de favoriser une forte inclusivité sociale peut générer des avis divergents et refroidir les décideurs politiques quant à la mise en place d'une concertation citoyenne pour un projet de mobilité touchant une grande partie de la population, contrairement à un projet de quartier où seuls les résidents et les commerçants du quartier seraient concernés.

“Donc le rapport entre intérêt général, intérêt individuel et puis de ceux qui vivent au loin, qui ont d'autres remarques, est assez complexe. Donc c'est ça qui est difficile dans la concertation, c'est vraiment que tout le monde puisse discuter et échanger”, Ludovic Letellier - Responsable du projet de la ligne de bus T5.

Il est donc primordial pour les organisateurs de la concertation de communiquer avec l'ensemble des parties prenantes et de rechercher des compromis afin de répondre au maximum aux attentes et aux besoins des habitants.

II. Prise en compte de la participation citoyenne par les décideurs

a. *Recherche d'un compromis ou imposition du choix par les décideurs : l'enjeu de la transparence et des invariants*

Si nous nous référons à notre état de la littérature, nous avons évoqué le fait que la France s'appuie sur un système représentatif, avec une certaine méfiance envers la démocratie directe,

les institutions et un manque de transparence de l'administration (Hubrecht, 2007). Cette méfiance se manifeste par une diminution de la confiance des citoyens envers les autorités politiques au fil du temps.

Nous avons également pu constater à travers nos différentes observations que pour gagner cette confiance, il était important de mettre en place une participation transparente. La transparence et l'établissement de règles claires (invariants) sont fondamentales pour renforcer la confiance dans le processus décisionnel.

La transparence permet d'offrir une visibilité complète sur le déroulement des projets aux participants et aux non-participants, elle permet d'expliquer comment leurs contributions seront prises en compte et les tenir au courant des résultats de la participation.

Durant nos discussions, notamment avec les responsables de la participation citoyenne de Grenoble et de Rouen, l'accent a été mis sur l'importance d'élaborer un plan de concertation détaillé pour encadrer le processus participatif. Ils ont tous deux souligné l'importance de définir ce cadre précis pour la participation, les marges de manœuvre et de communiquer ouvertement sur les éléments inchangeables du projet : les participants doivent bien connaître les détails pour comprendre les enjeux du projet, mais également la raison de ces invariants.

La transparence doit donc s'accompagner d'une définition claire des limites et des possibilités de changement, tout en informant les participants des décisions déjà prises et des contraintes existantes (techniques, budgétaires, politiques, temporelles, etc.). Ceci permet de mieux guider la participation, réduire les fausses attentes et diminuer par conséquent l'opposition. Selon Bastien Dalmasso, chargé de participation et citoyenneté pour la métropole de Grenoble, le succès de la démocratie participative on seulement de la variété des dispositifs de consultation, mais aussi de la clarté et de la transparence de l'information communiquée ne reposait pas seulement sur la diversité des dispositifs de consultation, mais également sur la clarté et la transparence de l'information partagée. Il faudrait alors reconnaître que *"l'information n'est pas de la participation mais qu'il ne peut pas y avoir de participation s'il n'y a pas une bonne information"*.

Isadora Guerra, responsable du service participation et citoyenneté pour la métropole Rouen Normandie, vient appuyer ce propos : *« À partir du moment où on explique les choses, les citoyens comprennent. Habituellement on fixe pas suffisamment le cadre. C'est pour ça que fixer les invariants, c'est vraiment très important. Lorsqu'on n'engage un échange avec les citoyens, il faut tout de suite fixer les règles du jeu, c'est-à-dire sur quoi on concerte, sur quoi on concerte pas. Et bien dire qu'on ne touche pas aux invariants. (...) Il faut travailler avec les habitants pour les convaincre que ça vaut le coup de venir, qu'on les écoute véritablement, qu'on tient compte de leur avis. »*

Toutefois, notre revue de littérature révèle que la plupart des processus de participation portent sur des questions d'ordre secondaire. La participation citoyenne est parfois utilisée par les gouvernements pour gérer les critiques et donner l'impression que les citoyens ont leur mot à dire. Cependant, dans de nombreux cas, les résultats de cette participation sont ignorés, et elle n'influence pas véritablement la décision finale. Elle reste davantage au stade de consultation

et de la délibération (Blondiaux, 2022). En d'autres termes, cela permet aux décideurs de contrôler le débat et de légitimer leurs projets en faisant croire aux citoyens qu'ils ont une influence, alors qu'en réalité, leurs contributions pourraient ne pas être prises en compte.

Nos études sur les terrains, notamment sur des projets d'envergure à Rouen, Strasbourg, et Grenoble, ont révélé que la sollicitation des citoyens, principalement sur des aspects secondaires, se fait généralement en raison de contraintes techniques. Les contributions des citoyens sont principalement initiées par les décideurs politiques et se limitent souvent à des aspects secondaires du projet.

Par exemple, à Rouen, les autorités métropolitaines ont constaté que la ligne de bus T1 était fortement congestionnée aux heures de pointe, et qu'il était difficile d'augmenter sa fréquence pour répondre à la demande croissante. Pour remédier à cette situation, l'idée a émergé de créer une nouvelle ligne de bus qui viendrait en renfort de la T1 sur un tronçon commun. La décision de mettre en place cette nouvelle ligne de bus a été prise de manière unilatérale par la Métropole. Il aurait été envisageable d'engager une discussion avec les citoyens de la Métropole pour évaluer leurs besoins et déterminer si l'implantation d'une nouvelle ligne de bus à cet endroit correspondait à leurs attentes.

L'impact de cette participation sur les décisions finales varie d'un projet à l'autre. Dans l'ensemble, nous avons constaté que les retours des citoyens ont été pris en compte et ont conduit à des compromis, enrichissant ainsi le projet initial avec de nouvelles idées proposées par les participants. Bien que la participation à Rouen et Grenoble ait principalement porté sur les phases secondaires des projets de transport, les attentes et les besoins des participants ont été reconnus et pris au sérieux par les institutions organisatrices. Des ajustements ont été apportés suite à cette participation, avec une certaine transparence tout au long du processus. Pour les projets cyclables dans la CC d'Aunis Atlantique et à Montpellier, la démarche s'est davantage rapprochée d'une co-construction avec les citoyens. La participation citoyenne a eu un réel impact dans la décision des infrastructures cyclables à mettre en place.

L'exception parmi nos projets où le cadre et la transparence n'ont pas semblé être systématiquement présents est le projet de tramway au sein de l'Eurométropole de Strasbourg. Malgré une consultation publique où le tracé C2 avait recueilli une majorité de voix, l'exécutif de l'Eurométropole a sélectionné le tracé C1, passant par l'avenue des Vosges. La mairie a donc décidé de ne pas suivre l'avis majoritaire et a ainsi privilégié son tracé favori sans prendre en compte le choix des citoyens.

Selon Arieh Adida, représentant du Collectif de la Neustadt Apaisée (collectif opposant au projet), cette situation a généré une frustration parmi les citoyens impliqués et est perçue comme une démonstration du peu de considération accordée à leur participation.

“Il y a eu une grosse amertume des citoyens qui s'étaient mobilisés parce que c'est censé être un processus démocratique et on a vu qu'en fait, il n'y avait pas de démocratie. Ça a été vécu comme un certain mépris. Ça a montré que cet exécutif considérait la concertation comme une étape administrative et absolument pas comme une étape de dialogue”, Arieh Adida.

Ce genre de processus participatif contribue notamment à renforcer le sentiment de méfiance des citoyens envers les institutions et la démocratie en général.

«Et comment voulez-vous voulez-vous après que les gens soient dans un dans une attitude constructive ? Comment voulez-vous que les gens reviennent à la concertation ?» a questionné A. Adida.

Ce sentiment semble être partagé notamment par Didier Serfasse (collaborateur de M.Vetter, parti union de la droite et du centre) : *« Dès qu'on essaye de mettre des discussions on nous dit : merci bonne journée. On ne veut pas entendre (...) L'impression générale c'est que les décisions sont déjà prises à l'avance »*

Cet exemple illustre parfaitement le sentiment que la participation citoyenne n'influe pas sur le résultat final. La forte opposition rencontrée à Strasbourg, remet notamment en cause le système participatif et montre la frustration des citoyens qui se sont impliqués, ont consacré du temps pour participer et se sont sentis ignorés ce qui a remis en cause la validité du dispositif participatif en lui-même.

b. *Gestion de l'opposition pour une prise de décision démocratique efficace*

Nos observations nous ont également montrées que l'opposition aux projets de mobilité pouvait naître de diverses sources. Cela pouvait aller d'un défaut de transparence et d'absence de cadres clairs, comme observé à Strasbourg, à des préoccupations liées aux impacts du projet sur le quotidien des citoyens et sur leur environnement. Cette opposition peut aussi ressortir de la diversité des réalités territoriales ce qui entraîne des attentes et des besoins différents : dans les cas où un projet s'étend sur plusieurs quartiers ou communes, les perceptions, intérêts, attentes et besoins des habitants peuvent varier, ils peuvent être plus ou moins susceptibles de soutenir le projet en fonction de leur lieu de résidence. Par ailleurs, les divergences politiques entre les zones concernées par le projet peuvent également alimenter l'opposition ce qui permet parfois aux partis politiques de faire de la récupération sur cette contestation.

Selon nos entretiens avec les responsables des dispositifs participation, les projets liés à la mobilité ont tendance généralement à engager davantage de participants dans les démarches participatives comparativement à d'autres domaines, comme ceux liés à l'environnement par exemple. Cela s'explique par le fait que les questions de mobilité touchent et impactent directement le quotidien de chacun, car tout le monde se déplace. Cependant, ces projets suscitent souvent beaucoup d'opposition.

L'opposition aux projets de mobilité peut découler de divers facteurs, et souvent, les opposants s'unissent pour faire valoir leurs points de vue, surtout lorsque le projet concerne de vastes zones et englobe plusieurs municipalités. Plus l'étendue du projet est grande, plus le nombre de contestataires est important, rassemblant une variété d'acteurs mobilisés ensemble. Nous avons observé ces regroupements d'opposition dans plusieurs de nos études de cas.

À Rouen, où le projet portait sur une voie de bus sur une distance relativement courte, cela n'a pas conduit à un regroupement d'opposants. Quelques contestations ont émergé en lien avec la suppression de places de stationnement due au projet, mais ces oppositions étaient plutôt isolées et dispersées.

Dans nos études de cas, les projets de Grenoble et de Strasbourg ressortent comme ceux suscitant le plus d'opposition. Les acteurs à l'origine de ces contestations sont principalement des habitants des zones concernées, qui créent des associations ou des collectifs et collaborent avec d'autres groupes, des partis politiques et des élus locaux. L'opposition n'est pas dirigée directement contre les projets en eux-mêmes, mais plutôt contre les conséquences qu'ils entraînent.

À Grenoble, l'opposition se concentre autour d'un enjeu majeur : le projet de métrocâble et un développement urbain associé, notamment un projet immobilier prévu sur des terres agricoles au sein de l'agglomération. Ce projet de logement, destiné à accueillir environ 10 000 nouveaux résidents, était envisagé sur des espaces actuellement agricoles et devait intégrer des logements sociaux, répondant à un besoin à Sassenage. L'opposition s'élève principalement contre cette urbanisation, soulignant qu'elle ne se serait pas produite sans le projet de métrocâble. Des groupes variés se sont unis contre ce développement, incluant des associations environnementales opposées à l'urbanisation des terres agricoles, et des résidents de Sassenage, une commune perçue comme plus aisée et de droite, dont certains habitants et le maire sont opposés à la construction de logements sociaux sur leur territoire. Malgré leurs objectifs divergents, ces opposants se sont rassemblés autour d'une cause commune : contester contre le métrocâble. Ils se sont soudés et ont formé une organisation commune, ont lancé des campagnes d'information et sollicité le soutien d'autres acteurs pour renforcer ou légitimer leur mouvement. Parmi leurs actions, ils ont distribué des tracts, collé des affiches, organisé des réunions et des manifestations, le tout pour mobiliser l'opinion publique contre le projet de métrocâble. Cette union a véritablement influencé l'enquête publique du 26 mars, qui a rendu un avis majoritairement défavorable au projet.

Pour Strasbourg, l'opposition au projet de tramway traversant trois communes est similaire à celle observée à Grenoble, car elle mobilise aussi divers groupes avec des intérêts différents. Cette opposition regroupe des associations, collectifs d'habitants, et des élus municipaux et métropolitains, chacun avec ses propres préoccupations. Les points de contentieux concernent le budget prévu pour le projet qui est perçu comme excessif, l'inquiétude que la circulation soit déplacée vers les rues adjacentes, et des questions sur l'aménagement urbain et la mobilité, notamment sur la place accordée à la voiture. Les habitants directement sur le trajet du tram expriment leurs craintes de voir leur quartier transformé, d'autres s'inquiètent des répercussions sur la circulation dans les communes avoisinantes.

Les actions de contestation sont menées de manière indépendante et collective par les différents acteurs : le groupe Union de la Droite et du Centre a par exemple organisé des rencontres dans des cafés et des campagnes de porte-à-porte. De leur côté, d'autres opposants ont mis en place des initiatives collectives pour exprimer leur désaccord. Ils ont organisé des pétitions et des réunions publiques et prévu des actions en justice pour freiner l'avancement du projet. Le collectif de la Neustadt Apaisé s'est également rapproché d'autres associations comme

Col'Schick, qui apportait une expertise technique importante pour critiquer le projet. Plusieurs collectifs ont proposé des alternatives au tracé. Finalement, l'opposition s'est unifiée autour d'un tracé alternatif proposé par Catherine Trautmann, ex-maire PS de Strasbourg et élue métropolitaine. Pour promouvoir leur cause et mobiliser davantage de monde, plusieurs actions ont été lancées à travers les différentes communes par des collectifs et des partis d'opposition : réunions publiques, utilisation des réseaux sociaux, distribution de tracts dans des lieux de passage, distribution de courriers informatifs, conférences, pétitions, et même des recours judiciaires. Ceci a rallié à la fois des élus locaux et d'autres opposants, qui ont formé un front uni autour de cette proposition de tracé alternatif.

Ce phénomène s'inscrit dans les notions de contre-pouvoir et de contre-expertise que nous avons étudiées dans notre revue de littérature. Le contre-pouvoir permet aux groupes de réaliser des actions collectives et contester les décisions prises par ceux qui détiennent le pouvoir. se manifeste souvent à travers des actions collectives comme des manifestations, des actions en justice ou des campagnes de mobilisation et favorise la collaboration pour résoudre les problèmes selon Archon Fung et Erik Olin Wright (2005). Quant à la contre-expertise, elle aide à remettre en question les propositions et les idées données par les porteurs de projets ou par les autorités. Elle apporte de nouveaux points de vue et informations ce qui permet d'enrichir le débat. Cela se reflète dans le cas de Strasbourg où l'opposition a mis en place des dispositifs parallèles et a proposé un tracé alternatif pour le projet de tramway.

Nos études de cas montrent plusieurs types d'actions entreprises par les opposants : initiatives politiques, légales, et médiatiques. Les opposants organisent diverses actions dont la mobilisation de soutiens à leur cause pour la renforcer ou donner plus de légitimité à leurs revendications. Des personnes de différents horizons se sont retrouvées pour discuter et construire un argumentaire commun. Ces alliances regroupent des acteurs aux objectifs et méthodes d'opposition variés.

La légitimité de l'opposition à certains projets, comme ceux des logements sociaux à Grenoble par exemple, a soulevé des questions lors de notre étude. À quel point doit-on considérer l'opposition ?

Les projets sont rarement unanimes et doivent privilégier l'intérêt général face aux intérêts particuliers. Les débats sur la mobilité montrent bien cette tension, notamment en ce qui concerne la place de la voiture dans la société. Selon B. Dalmaso, prendre en compte toutes les oppositions liées à l'usage de la voiture reviendrait à paralyser tout projet de mobilité.

« La voiture est au cœur de nos sociétés, elle est profondément ancrée dans nos modes de vie, c'est une vraie forme d'addiction et elle suscite des réactions extrêmes face aux changements proposés », Bastien Dalmaso.

L'intérêt général se confronte souvent aux intérêts personnels. Selon le groupe écologiste majoritaire à l'Eurométropole de Strasbourg, la "*majorité silencieuse*" en faveur du projet ou indifférente s'exprime moins que l'opposition active, qui est généralement plus visible et bruyante. Cette observation soulève l'un des défis de la concertation publique : trouver un équilibre entre la prise en compte des différentes oppositions et la progression vers le bien commun.

L'opposition ne doit pas être perçue uniquement comme un obstacle ou un perturbateur. Au contraire, elle peut enrichir les débats et conduire à des projets plus solides. Le conflit peut être un catalyseur pour une meilleure prise de décision. Les discours et actions menés par divers groupes (associations de quartier, écologistes, etc.) concernant les décisions politiques et les actions des collectivités locales peuvent avoir un impact positif sur le développement des projets de transport. Les espaces de participation favorisent une dimension à la fois conflictuelle et sociale, ce qui permet aux citoyens, aux collectifs et aux associations de renforcer leur influence dans le débat. Ils favorisent également l'émergence de mouvements sociaux qui peuvent influencer les décisions politiques et transformer les citoyens en acteurs de leur environnement.

Dans le cas du projet de bus de Rouen, bien que le cadre et les éléments non négociables aient été définis dès le départ, notamment le tracé et l'emplacement des stations, l'opposition exprimée par certains participants a conduit à l'ajout d'une station supplémentaire qui n'était initialement pas prévue. Cette ouverture à l'opposition montre comment l'écoute et la flexibilité peuvent enrichir un projet : « *La concertation nous a montré qu'on était obligé de mettre en arrêt supplémentaire qui n'était pas prévu (...) on s'est dit, vraiment ils ont raison, il faut rajouter cet arrêt* », Isadora Guerra

Enfin, l'exemple de la dynamique vélo à Montpellier illustre comment une expertise collective peut émerger d'un processus participatif avec une dynamique plus conflictuelle d'action collective. L'association a transformé une indignation exprimée sur les réseaux sociaux en action concrète qui a conduit à une manifestation. L'association Vélocité Montpellier a influencé l'opinion publique et promu les pistes cyclables dans la ville. Cette mobilisation a initié une dynamique citoyenne autour du vélo, avec l'association facilitant le dialogue avec la municipalité en faisant remonter les attentes et besoins des habitants lors de réunions de comité de pilotage régulières.

Cet exemple montre que la mobilisation citoyenne peut avoir un impact réel sur les décisions politiques et démontre que la démocratie participative et les conflits urbains peuvent être très productifs, aboutissant à des améliorations des projets d'aménagement et à l'enrichissement des connaissances citoyennes.

Conclusion

La participation citoyenne est un processus complexe, qui peut s'avérer très efficace lors de la mise en place d'un projet. Toutefois, cette participation prend différentes formes en fonction des besoins et du type de projet mis en œuvre par les pouvoirs publics, notamment dans le domaine des transports, où la diversité des projets nécessite une approche spécifique pour impliquer les citoyens. De plus en plus, les organismes compétents en matière de mobilité sont sollicités pour intégrer la participation citoyenne dans la conception des projets de transport. L'analyse de divers projets nous permet de répondre aux hypothèses émises suite à notre étude de la littérature.

Dans un premier temps, nous constatons qu'aucun des projets étudiés n'a fait l'objet d'une phase de concertation préalable à la conception même du projet. Les études sur la nécessité d'un nouveau moyen de transport ne consultent pas la population pour recueillir ses attentes et ses besoins. Cette observation suggère que les décideurs politiques prennent seuls la décision de la nécessité de relier les territoires en termes de déplacements.

Une fois le mode de déplacement décidé, les premiers dispositifs de participation voient le jour. Un point non négligeable de ces dispositifs est la communication sur le projet et les attentes de la participation citoyenne. Peu importe le type de transport ou l'échelle du territoire, il est vraiment important de communiquer avec la population. Cette communication permet au public de prendre connaissance de l'actualité du projet et surtout de connaître le futur qui est en préparation et qui nécessite leurs avis. Pour les pouvoirs publics, cela implique une bonne connaissance du projet, la préparation des attentes de cette participation et surtout l'identification des sujets sur lesquels les participants pourront donner leur avis. Comme nous avons pu le remarquer dans nos études de terrain, il existe de nombreuses façons d'informer la population, chacun mettant en place des dispositifs divers et variés. Les modes de transport touchent une grande partie de la population là où ils seront implantés, il est donc important d'informer le plus grand nombre possible de personnes. Selon les territoires, les dispositifs d'information peuvent être plus ou moins difficiles à mettre en place, en particulier pour des raisons financières. De plus, l'information doit être accessible à tous et transparente sur les aspects essentiels du projet.

Même si l'information est diffusée sur tout le territoire et que tout le monde y a eu accès, il y a des personnes qui n'ont pas forcément le temps et les moyens de se déplacer lors des dispositifs citoyens. Il y en a d'autres qui ne sont pas forcément intéressées par le projet et il y en a qui ont tout simplement l'impression de ne pas être légitimes pour se présenter et faire entendre leur opinion. Sur ces dispositifs, on se retrouve alors souvent avec le même type de personnes qui ont déjà pu participer à d'autres projets et qui veulent faire entendre leur avis et leurs besoins. Par ailleurs, c'est une caractéristique très aléatoire : parfois sur certains projets, on peut avoir une population très diversifiée qui se présente, et d'autres fois, on se retrouve avec peu de personnes lors des échanges. Pour rebondir face à ces incertitudes, de nouveaux dispositifs émergent avec le temps, et l'objectif est de se rendre directement sur le terrain et de recueillir l'avis des passants, des usagers et des habitants. Cependant, cela reste dans le cadre de la

communication et de la consultation, car lors de ces dispositifs, il est compliqué de faire en sorte que ces participants proposent des actions à mener sur le projet en lui-même. Ces dispositifs sont complémentaires avec ceux qui sont plus réglementés et donc obligatoires, ils viennent compléter les manquements de ceux-ci.

Dans notre étude, les terrains sélectionnés sont des exemples de bons élèves où les responsables de la participation tentent le dispositif “d'aller vers” la population et d’être le plus inclusif possible. Ils cherchent à aller au-delà du cadre seulement réglementaire de la participation en intégrant davantage de dispositifs, car comme nous l'avons constaté, ce n'est pas la norme pour la majorité des projets en France. Malgré les efforts dans nos cas, l'inclusivité des populations précaires reste complexe à mettre en place dans les dispositifs participatifs.

La dimension technique occupe une place importante dans les projets de transports, qu'elle soit d'origine réglementaire ou issue de l'expertise. Ces contraintes techniques sont rarement modifiables car elles sont régies par une réglementation spécifique ou simplement parce que si on les modifie, le projet de transport ne pourra pas fonctionner. La technicité fait souvent partie des invariants d'un projet, d'où l'importance de les identifier et de les communiquer avec les habitants pour qu'ils sachent que s'ils souhaitent participer, ils ne pourront pas modifier certains aspects du projet. Le savoir technique est de plus en plus associé au savoir d'usage détenu par les usagers des différents moyens de déplacement. Ces deux savoirs sont assez complémentaires et permettent de réaliser des projets adaptés aux besoins des habitants. De nombreuses associations prônent ce savoir d'usage, qui devient presque un savoir d'expert grâce au fait que de nombreux utilisateurs sont regroupés sous une même entité et peuvent échanger sur les problèmes rencontrés et les possibles points d'amélioration. Ces associations prennent part aux dispositifs citoyens, que ce soit pour défendre un type de mobilité, une activité en particulier qui serait touchée par le projet ou bien pour s'opposer à la mise en place du projet.

On retrouve également une opposition quasi omniprésente sur les projets de transports dans les métropoles, concernant la place de la voiture et son stationnement. Comme nous l'avons souligné dans notre revue de littérature, depuis l'après-guerre, la mobilité automobile n'a cessé d'augmenter, de même que les aménagements visant à faciliter son déplacement. Une certaine dépendance à l'automobile s'est ainsi développée, que ce soit en milieu rural, urbain ou péri-urbain, bien que cette tendance commence à changer en milieu urbain. Par conséquent, de nombreuses personnes utilisant la voiture commencent à exprimer des préoccupations et à s'opposer aux projets visant à réduire la place de la voiture en ville. Une fois de plus, cela souligne l'importance de communiquer avec ces personnes préoccupées par leurs déplacements futurs et de réfléchir à des solutions alternatives pour répondre à leurs préoccupations. Il est essentiel pour les organisateurs de la concertation de dialoguer avec ces individus, d'écouter et de comprendre leurs craintes, et surtout de trouver des compromis pour qu'ils puissent continuer à utiliser leurs voitures au quotidien et à effectuer des déplacements qui pourraient être compliqués en transport en commun. Il est primordial de rester ouvert au dialogue, car l'opposition permet également de remettre en question le projet et de l'améliorer continuellement jusqu'à sa mise en œuvre.

On aurait pu penser que l'urgence climatique serait un catalyseur pour renforcer la place des citoyens dans l'élaboration commune des projets de mobilité. Cependant, lors de nos entretiens, cette dimension écologique n'a jamais été évoquée. Néanmoins, la dimension environnementale demeure importante dans les projets de mobilité, car elle permet de trouver des solutions durables pour répondre aux enjeux climatiques du territoire.

Ce travail nous a permis de comprendre les enjeux importants pour mener à bien la concertation citoyenne dans la mise en place d'un projet de transport.

Partie 4

Recommandations

Suite à nos études des différents projets, nos observations sur les terrains ainsi que les différents entretiens que nous avons réalisés, nous avons identifié plusieurs éléments clés qui pourraient, selon nous, contribuer à l'efficacité de la participation citoyenne. Ces aperçus mettent en avant les points importants, les pratiques et les principes qui pourraient optimiser à la fois l'inclusion et l'engagement des citoyens dans les processus décisionnels.

La première étape de tout projet devrait tout d'abord consister à identifier et comprendre les besoins réels de la population en termes de mobilité. Avant de se lancer dans un projet de ligne de transport, il est important de se poser les questions suivantes : Les habitants ont-ils vraiment besoin de ce service? Le projet est-t-il vraiment d'intérêt public?

Il est également important de questionner la finalité de chaque projet. Pourquoi souhaite-t-on reconnecter certains endroits entre eux ? La raison derrière la connexion de différents points, qu'il s'agisse de désenclaver un quartier ou de répondre à la saturation d'une ligne existante, n'est souvent pas clairement expliquée. Interroger les habitants sur cette finalité et co-construire la solution avec eux permettrait non seulement de clarifier les objectifs mais aussi de renforcer l'acceptation et la pertinence du projet.

Un dialogue préalable avec des dispositifs comme des enquêtes sociales ou un diagnostic partagé, permettrait d'avoir des réponses à ces questions. Ensuite, déterminer le type de transport qui serait le plus avantageux selon le territoire mais aussi pour la communauté. En choisissant en fonction des besoins et des préférences de la population s'il y a plusieurs options comme le bus, le tramway ou d'autres alternatives de mobilité, cela permettrait également une meilleure efficacité du projet et une plus grande légitimité et acceptation du public.

Cette démarche est également nécessaire pour limiter les oppositions, en s'engageant dans la concertation avec les habitants dès les premières étapes. Les concertations qui se font à la fin, quand le projet est déjà établi, donnent lieu à des mécontentements et des résistances. Bien que cela demande un certain investissement initial de budget et de temps, ceci permet de ne pas avoir à faire des modifications du projet en cours de route. On réalise donc des économies de temps et de coûts par la prévention de modifications, le temps investi est gagné à la fin du projet, les décisions sont plus éclairées et on limite l'opposition. Cette méthode met aussi en avant l'importance de l'expertise d'usage citoyenne. En sollicitant les idées et les retours des habitants, cela permet d'enrichir le projet des perspectives auxquelles les professionnels et techniciens n'auraient pas pensé. Cela facilite la découverte de solutions et permet le fait que le projet soit réellement adapté aux besoins des habitants et aux réalités du territoire.

Avant de commencer une démarche de concertation, il est également important de cerner l'objectif de cette concertation et de ne pas l'organiser comme une formalité. Pour cela, il est important d'établir un plan de concertation qui définit les buts de cette démarche. Il s'agit d'identifier ce que l'on cherche à obtenir de la participation et identifier les marges de manœuvre du projet. Il est important de définir ce cadre et de communiquer clairement sur les

invariants, c'est-à-dire les éléments inchangeables du projet qu'il faut bien communiquer aux participants. Une transparence sur les limites et les possibilités de changement, tout en informant les participants des décisions déjà prises et des contraintes (techniques, budgétaires, politiques, temporelles, etc.) existantes permet de mieux guider la participation, limiter les fausses attentes et minimiser par répercussion l'opposition.

Ce point rejoint l'importance de la transparence et la clarté de l'information. Il s'agit de communiquer à la fois de manière compréhensible sans avoir recours à un langage trop technique et de rendre l'information accessible et disponible pour tous. Bien que l'information à elle seule ne soit pas de la participation, la participation n'est pas possible sans une information claire et accessible. En effet, la démocratie participative ne dépend pas que des dispositifs mis en place mais aussi dans la façon dont l'information est partagée de manière transparente.

Notre étude a également permis de trouver des dispositifs participatifs qui permettaient d'assurer davantage l'inclusivité. Atteindre les populations précaires et les minorités, souvent sous-représentées, n'est pas simple. Il existe principalement deux types de dispositifs : le modèle « venez vers nous », qui attire une certaine catégorie de participants, majoritairement des hommes blancs âgés de plus de 50 ans, et le modèle « aller vers », qui cherche à engager ceux qui ne se sentent pas légitimes ou qui sont indisponibles aux horaires habituels des réunions, à cause de leurs obligations familiales ou professionnelles. Pour toucher un public plus diversifié, nous avons pu constater à travers nos différents entretiens, que ce qui s'avérait le plus efficace était de combiner ces deux approches. A la fois mettre en place les dispositifs classiques et organiser des rencontres de proximité. Les ateliers Flash, les grandes cartes (carte de Gulliver) ou encore les questionnaires courts avec des questions fermées et des options de réponses multiples, sont des techniques efficaces pour recueillir rapidement les avis des citoyens en s'adaptant à leur emploi du temps. Ces méthodes permettent de capter l'attention du public directement dans l'espace public.

Pour assurer plus d'inclusivité aux projets, impliquer davantage les associations de quartier, particulièrement dans les zones populaires, peut s'avérer efficace. Ces associations représentent souvent des résidents qui ne sont pas habituellement bien représentés dans les dispositifs classiques de participation. Elles connaissent bien les besoins et les préoccupations des habitants de leur quartier et peuvent ainsi porter leur voix. En intégrant ces associations dans les projets de transport, on transforme les besoins des citoyens en propositions concrètes et on légitime leur voix dans les processus décisionnels. Ces associations jouent un rôle d'intermédiaires et facilitent la communication entre les citoyens et les décideurs.

On s'est aperçu également, grâce à nos différents entretiens, de l'importance de maintenir un noyau stable de participants pour ne pas avoir à remettre en question le projet à chaque nouvelle phase de concertation. Cela évite de revenir toujours sur les mêmes sujets déjà abordés lors de précédentes concertations. Cette continuité permet d'éviter la déconstruction du projet et favorise plutôt la construction progressive d'un projet commun et permet de se concentrer sur

l'avancement et l'enrichissement du projet, plutôt que sur une réévaluation des bases qui ont déjà été posées.

La dernière recommandation qui ressort de notre étude, est celle de l'importance de recourir à des bureaux d'études spécialisés en concertation pour encadrer et gérer la participation citoyenne. Cette approche nous paraît pertinente dans les territoires où les autorités locales, comme les villes ou les intercommunalités, manquent d'expertise dans l'organisation de processus participatifs. Faire appel à des experts de la participation peut assurer une meilleure compétence et également garantir une certaine neutralité dans le processus. Cette neutralité peut être importante, surtout dans les contextes où le dialogue citoyens/élus peut être complexe et où la concertation faite par la municipalité pourrait être perçue comme influencée par des intérêts politiques. La gestion de la concertation par des bureaux d'études peut donc faciliter une participation plus ouverte.

Annexes

Annexe 1 : Tableaux récapitulatifs des projets présentés et présentations

Annexe 2 : Exemples de grilles d'entretiens

Annexe 3 : Synthèses des différents entretiens réalisés

Annexe 1 : Tableaux récapitulatifs des projets présentés et présentations

Cas	Phase du projet	Typologie du territoire	Échelon de collectivité	Organisateur	Participation : échec ou réussite
Une nouvelle ligne de tramway dans la Métropole Strasbourgeoise	Bientôt en travaux	Urbain	Intercommunal	Eurométropole de Strasbourg	Réussite
Aménagement bus à Toulouse	Terminé	Urbain	Commune	Toulouse Métropole	Echec
Transports par câble à Grenoble Alpes Métropole	Bientôt en travaux	Urbain	Commune	Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise SMMAG	Réussite
Nouvelle ligne de bus à Rouen Normandie	Phase de travaux	Urbain	Métropole	Métropole Rouen Normandie	Réussite
Adaptation du réseau de bus à Marseille	Phase de travaux	Urbain	Commune	Métropole Aix-Marseille-Provence	Réussite
4 projets de nouvelles lignes de transport à Lille	Concertation continue (avant projet)	Urbain	Métropole	Métropole Européenne de Lille	En cours

Cas	Phase du projet	Typologie du territoire	Échelon de collectivité	Organisateur	Participation : échec ou réussite
Plan vélo à Charenton-le-Pont	Phase de travaux	Urbain	Commune	Commune de Charenton-le-Pont	Réussite
Transformation cyclable de Montpellier		Urbain	Commune	Association Vélocité Montpellier	Réussite
Mobilités alternatives dans les Grands Causses		Rural et moyenne montagne		Association In'VD	Réussite
Vélo et marche à St Nazaire	Phase d'aménagement	Urbain	Commune	Commune de Saint-Nazaire	Réussite
Cheminement piétons sur les bords de Loire	Terminé	Urbain	Commune	Nantes Métropole	Réussite
Schéma directeur cyclable de la communauté de communes de Aunis Atlantique	Terminé	Rural / périurbain	Communauté de communes	Communauté de communes Aunis Atlantique	Réussite
Schéma cyclable aux Lilas	Phase d'aménagement	Urbain	Commune	Commune les Lilas	Réussite
Expérimentation de mobilité durable à Loos-en-Gohelle	Terminé	Périurbain	Commune	Commune et recherche action CISMOP	Echec
Réaménagement de la Gare du Nord	Concertation (avant projet)	Urbain	Commune	SNCF Gare et Connexions	En cours

Présentation des projets non sélectionnés :

Une concertation publique peu innovante pour l'aménagement de la M64 Toulouse Launaguet et L'Union

Pour faciliter les déplacements des bus et éviter les embouteillages, Tisséo Collectivités prévoit de prolonger l'aménagement du boulevard pour améliorer ainsi le service pour les usagers. Parallèlement, Toulouse Métropole aménage de nouveaux chemins pour les piétons et les cyclistes. L'aménagement de ces chemins vise à améliorer la fluidité et la régularité des lignes de bus en créant des voies dédiées, en ajustant les carrefours, tout en sécurisant les itinéraires cyclables et en garantissant des chemins piétonniers accessibles le long de l'axe



- Mise à disposition du public du dossier de concertation détaillant l'opération d'aménagement de la voie M64 entre le boulevard Florence Arthaud et le giratoire du Triasi
- Une réunion d'information et d'échanges
- Organisation de trois permanences publiques
- Le public peut s'exprimer sur les registres mis à disposition dans les mairies ; en ligne ; par courrier ; lors des rencontres avec les professionnels.
- Le bilan de concertation fait l'objet de délibération soumis au vote des élus de Toulouse Métropole

Une participation d'ampleur pour le réseau de bus marseillais

Le bus est le moyen de transport le plus utilisé à Marseille et dessert pratiquement tout les secteurs du territoire. Il est complémentaire aux métros et tramways et concerne tous les habitants. Les besoins évoluent et il est nécessaire de réadapter ce réseaux avec les usagers et les citoyens.

LAMETROPOLE
Mobilité



La démarche de concertation sur ce projet est ambitieuse en intégrant l'intégralité des publics des territoires concernés pour permettre à tous de s'informer, d'échanger et de donner son avis afin que le futur réseau de bus réponde au mieux aux besoins des ses usagers actuels et futurs.

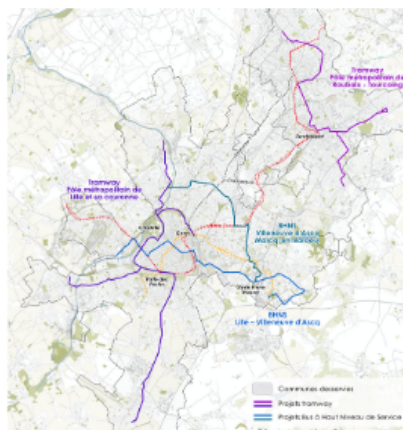
Pour informer les usagers et citoyens, un dossier de concertation est mis en ligne, des boîtes à idées sont présentes dans les mairies concernées et dans différents lieux de vie et d'usage, ainsi qu'une cartographie interactive présentant le réseau actuel et les évolutions proposées.

Un questionnaire disponible au format papier et au format numérique est mis en place afin que l'avis des usagers soit recueilli, en plus d'espace de contribution complémentaires qui est mis à disposition sur la plateforme numérique de participation.

Afin que les habitants puissent rencontrer les acteurs du projet 19 stands de concertation, 4 forums d'échanges, 3 ateliers thématiques d'approfondissement et des rencontres avec les parties prenantes sont organisés

La co-construction d'une grande infrastructure de transports dans la métropole de Lille

Le Schéma Directeur des Infrastructures de Transports (SDIT) propose la création de 4 nouveaux projets de transport, dont 2 lignes de tramway et 2 lignes de bus. Ces 4 projets font partie des éléments les plus importants des nouvelles liaisons prévues, qui comprennent elles, diverses initiatives telles que le prolongement du métro, l'amélioration du service de certaines lignes existantes, la création de lignes de bus circulaires et la mise en place de liaisons de bus express. Le schéma a également été soumis à une concertation.



- Concertation préalable :

Dispositif de communication et informations sur la concertation
6 réunions d'informations

11 atelier participatifs : travail par table avec les habitants et équipes techniques
Interpellations citoyennes sur différents périmètres : points mobiles dans les espaces publics

- Concertation continue (jusqu'en 2025) :

Réunions publiques, stands mobiles pour échanger sur le projet, balades urbaines, diagnostics à vélo et à pieds, balades en bus, ateliers de design et conception avec crayons en mains pour imaginer les futures stations, expositions, micro-trottoirs, questionnaires

Un plan vélo sur mesure communale

Le plan vélo a pour objectif de favoriser la circulation à vélo au sein de la commune et de faire un lien avec la métropole parisienne. Il permettra ainsi d'améliorer et densifier le maillage cyclable du territoire tout en respectant la place et la sécurité de chacun.



La municipalité a exprimé le désir d'engager activement les citoyens et les usagers en offrant diverses possibilités de participation citoyenne :

- Un premier sondage sur une plateforme en ligne a été mis en place en partenariat avec CitizenLab, qui a permis d'identifier les principales préoccupations des participants
- Un quizz pour informer les citoyens sur l'usage du vélo, les principaux axes concernés, la signalétique, ...
- Plusieurs ateliers participatifs en ligne et 5 dans la rues avec la présence d'élus pour partager son avis et poser des questions
- Une concertation avec une carte à idée pour que les usagers puissent signaler sur une carte les lieux à améliorer
- Deux cartes collaboratives pour permettre aux participants de proposer des emplacements pour des futures espaces de réparation et de gonflage, ainsi que pour placer des arceaux à vélo

Innovation Véhicules Doux dans le PNR des Grands Causses

Pour les mobilités alternatives en milieu rural de moyenne montagne, au service de la transition écologique

In'V innove, essaye et popularise des véhicules décarbonés, inventifs et pratiques. L'association est une interlocutrice constante des collectivités locales.

Via leur programme "Vitamines 12" ils testent des prototypes prêtés par des constructeurs avec un cahier des charges simple : un véhicule léger, non polluant, capable de transporter deux adultes et une charge.



Différents projets :

Action "une semaine sans ma voiture" : l'association prête des véhicules non polluants aux habitants et salariés pour qu'ils les expérimentent dans leur quotidien.

Amélioration des infrastructures pour qu'elles offrent davantage de place aux nouveaux moyens de circuler

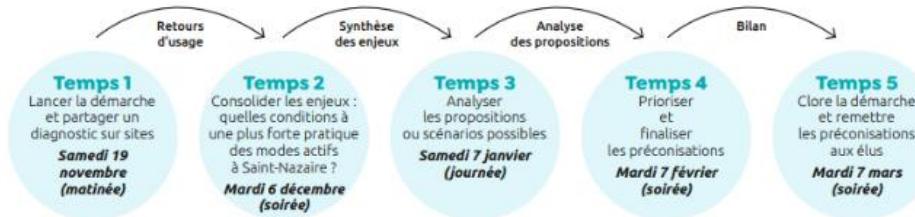


Vélo et marche : ça bouge à Saint-Nazaire



Afin de donner plus de places aux mobilités actives et douces, la ville de St-Nazaire a lancé une concertation volontaire entre automne 2022 et printemps 2023. Le dispositif a permis de dégager et de prioriser des idées et propositions collectives pour faciliter la pratique de la marche et du vélo sur le territoire.

Comité composé de 33 citoyens, 8 représentants des conseils citoyens de quartier de SN et du conseil des aînés et 9 associations ou personnes morales en lien avec les mobilités actives.



Suite à cette concertation, les services techniques ont analysé la faisabilité des préconisations puis les élus ont procédé à des arbitrages. Une délibération actant les engagements de la commune pour les années à venir a été présentée aux habitants à l'automne 2023.

Un diagnostic participatif pour les cheminements piétons en bord de Loire

A l'issue du débat Nantes, la Loire et nous, Nantes Métropole s'est engagée dans la création d'un parcours piéton le long de la Loire. Pour concrétiser cet engagement, un schéma directeur Loire à pied est réalisé en associant les habitants et associations afin de dresser le diagnostic du territoire.



Diverses personnes sont mobilisées pour réaliser ce diagnostic : des associations de protection du patrimoine, de l'environnement et d'usagers divers, ainsi que des habitants de la métropole pratiquant les bords de Loire de manière régulière ou ponctuelle.

Pour ce faire un calendrier est fixé en intégrant des séances plénières suivies d'ateliers participatifs pour que les participants puissent interagir avec les acteurs, des balades de diagnostic partagé sont organisés et un diagnostic participatif en autonomie est possible à l'aide d'une application permettant de dresser son propre diagnostic de certains cheminements en bord de Loire

Une démarche participative pour un schéma cyclable aux Lilas

Depuis la crise sanitaire, la pratique du vélo augmente considérablement en Ile-de-France. La ville des Lilas décide de lancer son plan vélo afin de pouvoir mettre en place rapidement les aménagements qui peuvent l'être compte tenu du chantier de prolongement de la ligne 11 et sur un plus long terme un schéma cycliste cohérent.



Pour promouvoir une participation citoyenne active dans ce projet, la municipalité a initié une première enquête en ligne lors de la phase diagnostique, suivie d'une seconde enquête pendant l'élaboration des scénarios pour le schéma cyclable.

Dans la continuité de ces démarches, deux groupes de travail ont été constitués, le premier comprenant 10 volontaires et 10 personnes tirées au sort, tandis que le second rassemble les associations d'usagers du vélo.

Des ateliers ont été organisés à différentes étapes, notamment pendant la phase diagnostique et la proposition d'aménagements.

De plus des concertations ont eu lieu entre le public et les partenaires

L'échec de l'expérimentation d'une mobilité durable "sur mesure"

Cette expérimentation, par la recherche action CISMOP (co-construction & innovations pour le services de mobilité dans le périurbain), vise une transition vers des mobilités moins émettrices de co2 en réduisant la forte dépendance d'un territoire périurbain à l'automobile individuelle, tout en engageant la population dans ce processus



Pour commencer le processus de concertation l'équipe a décidé de faire un travail d'immersion avec les citoyens en discutant avec des personnes ressources et des habitants. L'objectif est de se mettre à la place du citoyen en testant aussi la diversité des modes de transport disponible sur ce territoire.

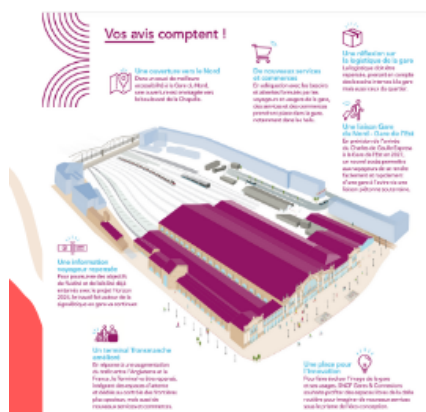
Par la suite, un questionnaire a été établi pour connaître les habitudes de mobilité des habitants.

Plusieurs ateliers ont été mis en place afin que les habitants puissent rencontrer les acteurs du projet et poser d'éventuel questions

Pour finir, des défis pour se déplacer ont été proposé aux habitants volontaire afin d'expérimenter de nouvelles manières de se déplacer sans la voiture

Une contestation qui modifie la trajectoire d'un projet conduisant à une démarche de co-construction

Le projet porté par SNCF Gare & Connexions en partenariat avec une filiale de Auchan, consistait initialement à transformer la gare du Nord en la plus grande galerie commerciale d'Europe pour les Jeux Olympiques de 2024, en tiplant la surface de la gare, incluant des boutiques luxueuses. Cependant, ce projet est contesté par des associations qui estiment que l'accent devrait être mis sur la sobriété foncière et environnementale. Ils critiquent également le manque d'attention portée aux besoins quotidiens des usagers des transports en commun et préconisent plutôt des améliorations dans la modernisation des infrastructures ferroviaires, métro, bus, vélos, et les services publics attendus. Le projet est considéré comme démesuré et inadéquat par rapport aux besoins réels des usagers, avec des priorités axées sur la consommation et les ventes au détriment de l'expérience des passagers.



- Les associations ont créé le Collectif "Retrouvons le Nord pour la gare du Nord" pour organiser une Convention citoyenne. Ils ont mis en place une enquête publique sur le projet de transformation de la gare, organisé des réunions d'information et lancé un appel à la mobilisation de la société civile. Le collectif vise à être une "force de proposition" pour contester le projet et tenant des conférences et des conventions citoyennes pour promouvoir une alternative à ce projet.
- Face à ces contestations, ce grand projet de transformation a été abandonné notamment dans la dimension commerciale
- SNCF Gares & Connexions a alors changé de cap et veut désormais engager un dialogue et une concertation avec les acteurs locaux, qu'ils soient élus, associatifs, socio-professionnels, riverains ou usagers. Ils appellent à une "conférence de consensus" pour définir collectivement les bases d'un projet respectueux de l'environnement, répondant aux besoins des usagers et préservant le patrimoine architectural de la gare. L'objectif principal est d'ouvrir la gare sur la ville, de faciliter le parcours des voyageurs, de libérer de l'espace public à l'intérieur de la gare, de revoir la signalétique, d'améliorer les liaisons verticales, d'harmoniser l'éclairage et de rationaliser l'offre commerciale.
- Actuellement, une concertation pour "co-construire" la gare et des études pour les transformations à venir sont en cours : Des rencontres de proximité, une marche exploratoire suivie d'un atelier collaboratif, des ateliers thématiques, une réunion publique

Annexe 2 : Exemple de grilles d'entretiens

Trame à destinations des collectivités

Pourquoi ce projet	Informations et communication	Processus et dispositifs / déroulement de la participation	Résultat de la participation	Avancement du projet	Positionnement de l'association par rapport à la participation
Naissance du projet ?	Quels processus ont été mis en place pour informer les citoyens de cette participation ?	Quels ont été les dispositifs mis en place ?	Finally, quel a été le profil des participants ?	Où le projet en est aujourd'hui ?	Est-ce que cela a amené d'autres actions ?
Volonté politique ou volonté des citoyens ?	Quelles étaient les cibles recherchées ?	Comment cela a été organisé ?	La participation a-t-elle été concluante ?		Du point de vue de la collectivité, quel retour faites-vous de cette participation ?
Si volonté politique, pourquoi intégrer les citoyens au processus ?	Quels profils ont été contactés ?	A quelle(s) étape(s) les citoyens ont été amenés à participer ? La récurrence ?	Quels sont les besoins qui ont été entendus ?		
	Critères de sélection ?	Qu'est ce qui était attendu de la participation ? Quelle était l'utilité recherchée ?	Ceux qui n'ont pas été entendus, pourquoi ? Cause technique ? financière ?		
	Quels ont été les différents acteurs conviés ?				

Trame à destinations des associations à Strasbourg

L'association face au projet de Tram

Quel est le positionnement de votre association sur ce projet ? pourquoi ?

Quels types d'actions mettez-vous en place ? et à qui s'adressent elles ?

Comment communiquez-vous pour faire connaître vos actions ?

Comment vous positionnez-vous face aux différents avis des citoyens ?

Processus participatif et transparence

Quels sont vos liens avec la ville de Strasbourg et l'Eurométropole ? Comment leur faites-vous remonter vos revendications ?

Comment évaluez-vous le processus participatif mis en place par l'Eurométropole pour ce projet ? Pensez-vous qu'il a été suffisamment inclusif et transparent ?

Quels sont les principaux points de désaccord ou les critiques concernant ce processus ?

Budget et gestion du projet

Le projet est critiqué pour son budget, qui a été dépassé. Que pensez-vous de la gestion financière du projet ?

Propositions et alternatives

Quelles sont les alternatives ou des modifications proposées par l'association au projet initial ?

Impacts environnementaux et sociaux

Quels sont les impacts environnementaux et sociaux que vous anticipez en cas de réalisation du projet tel que proposé actuellement ?

Comment ces impacts affecteraient-ils le cadre de vie et l'environnement à Strasbourg selon vous ?

Futur du projet et mobilisation citoyenne

Quelles actions que l'asso prévoit de mener pour continuer à défendre sa position et mobiliser les citoyens ?

Comment voyez-vous l'avenir de ce projet ?

Y a-t-il des conditions sous lesquelles votre association pourrait soutenir une version modifiée du projet ?

Trame à destination de D. Serfasse, collaborateur de M. Vetter (Union de la droite et du centre), Eurométropole de Strasbourg

Contexte et Positionnement

Contexte général du projet de tram, et position de Monsieur Vetter ainsi que la vôtre à son égard ?

Raisons principales de l'opposition de Monsieur Vetter et de ses collaborateurs au projet actuel ?

Comment vous positionnez-vous face aux différents avis des citoyens ?

Comment s'organise l'opposition au projet de tramway au sein de l'Eurométropole de Strasbourg ? Comment les différentes parties prenantes (associations, habitants, élus) coordonnent-elles leurs efforts et communiquent-elles entre elles ?

Comment se passent les interactions entre les différents élus de l'Eurométropole concernant le projet de tramway ? Entre ceux qui sont en faveur du projet et ceux qui s'y opposent, comment se manifestent les débats et les négociations ?

Processus participatif et transparence

Comment évaluez-vous le processus de participation citoyenne mis en place pour ce projet ? Pensez-vous qu'il a été suffisamment inclusif et transparent ?

Comment évaluez-vous le processus participatif mis en place par l'Eurométropole pour ce projet ? Pensez-vous qu'il a été suffisamment inclusif et transparent ?

Quels sont les principaux points de désaccord ou les critiques concernant ce processus ?

Pour vous quels sont les principaux obstacles à une participation effective des citoyens dans ce projet ? Est-ce que la technicité du domaine des transports et mobilités peut être un frein ?

Perceptions et Attentes des Habitants

Le projet s'étend sur trois communes différentes. Avez-vous observé des différences dans les attentes et perceptions des habitants selon leur commune de résidence ou leur quartier ?

Comment ces différences influencent-elles les positions et propositions de l'opposition ?

Impacts et Conséquences Envisagés

Quels sont impacts et conséquences que vous anticipez en cas de réalisation du projet tel que proposé actuellement ?

Comment ces impacts varient-ils entre les différentes communes et quartiers concernés ?

Budget et gestion du projet

Le projet est critiqué pour son budget, qui a été dépassé. Quelle est votre analyse de la gestion financière du projet ?

Comment pensez-vous que ces dépassements impactent la perception du projet par les citoyens et les différentes parties prenantes ?

Annexe 3 : Synthèses des différents entretiens réalisés

Rouen

- ✓ Isadora Guerra Responsable du service participation et citoyenneté à la Métropole Rouen Normandie

Isadora explique que ce projet était plutôt un dialogue citoyen, pour discuter avec les habitants sur le projet mais que ce n'était pas selon elle, à proprement parler de la concertation ou de la co-construction du fait que le projet soit déjà ficelé. Elle met en avant la difficulté de concerter sur un projet déjà bien avancé : *"Il a fallu vraiment qu'on tire les fils justement avec la maîtrise d'œuvre pour essayer d'aller trouver sur quoi on allait pouvoir concerter."* Malgré cela, ils ont réussi à faire évoluer le projet en tenant compte des retours de la concertation, ce qui n'est pas leur méthode habituelle puisqu'ils préférèrent une approche plus en amont permettant une co-construction avec les citoyens.

Résultats :

Elle considère le projet comme pas réellement abouti car il n'y a pas eu beaucoup de marge de manœuvre. Et selon elle, le taux de participation n'a pas répondu aux attentes. Elle l'explique notamment par la temporalité du projet qui paraissaient longue pour les citoyens qui se démotivent à l'idée de participer à un projet qui sera conçu seulement 3 ans après, et à une culture participative encore jeune dans le territoire, étant donné que le service est très récent car il n'existe que depuis 2019. *« on n'est pas sur un territoire hyper coutumier à la participation citoyenne, c'est à dire que on n'est pas dans une culture participative depuis longtemps comme on peut voir dans des grandes villes ou des grandes métropoles comme Grenoble »*. Cependant, des projets comme l'élaboration du plan de mobilité ont démontré le potentiel de mobilisation des citoyens. *« Pour l'élaboration du plan de mobilité on a fait vraiment une grosse concertation et très en amont, on a eu énormément de réponses aux questionnaires, beaucoup plus de participation aux ateliers et cela a permis la création d'un comité citoyen. Donc c'est une concertation où il y a un véritable apport citoyen »*.

Impact et évolutions du projet :

Des ajustements ont été apportés grâce à la concertation, comme l'agrandissement d'un parc présent sur le linéaire *"La dimension du parc n'est pas la même qu'initialement. [...] suite à la concertation on s'est rendu compte qu'il fallait absolument le retoucher, le rendre plus grand. Et puis ça a donné un peu plus de sens aussi au projet"* Il y a eu également l'ajout d'un arrêt supplémentaire non prévu initialement *« La concertation nous a montré qu'on était obligé de mettre en arrêt supplémentaire qui n'était pas prévu (...) on s'est dit, vraiment ils ont raison il faut rajouter cet arrêt »*

Ceci montre l'importance de l'apport citoyen. *"Cette démarche est concluante parce que justement on a pu voir et prouver que la participation citoyenne avait vraiment lieu d'être parce qu'on voit le projet nettement amélioré."*, affirme Isadora, malgré qu'elle trouve tout de même que *"cette opération là c'est pas l'opération dont je suis la plus fière en matière de concertation."*

Un des acquis majeurs de ce processus est la mise en place d'une charte citoyenne qui permet d'avoir un cadre fixé établi, qui oblige la Métropole à intégrer systématiquement la concertation citoyenne dans ses futurs projets. Cette charte constitue un engagement à prendre en compte les voix des habitants dans la conception et la mise en œuvre des projets et politiques urbaines.

Dispositifs :

L'équipe a déployé plusieurs stratégies pour engager les citoyens, notamment par des moyens de communication habituels comme le boitage, la presse, et les réseaux sociaux.

Mais ils ont aussi innové car selon Isadora « *il faut essayer de faire mieux parce qu'on sait que ça suffit pas (...) il faut aller sur place et aller chercher les gens* ». En allant aux sorties des écoles, en faisant des permanences dans l'espace public ou était mis en place un questionnaire. Également en allant voir tous les bailleurs sociaux, les commerçants du secteur en plus de créer des rencontres à proximité pour capter l'attention sur le terrain.

Les rencontres à proximité, où l'équipe se place sur site avec un stand pour toute une journée, ont permis d'atteindre efficacement le public. Le fait d'être sur le terrain se distingue permet de capter l'attention et la participation des citoyens. C'est généralement plus efficace que les méthodes traditionnelles telles que les ateliers ou les réunions publiques, pour toucher davantage un public diversifié.

De plus, les ateliers participatifs ont été revus pour favoriser une méthodologie d'animation plus cadrée, ce qui obligeait les participants à être concis et qui a permis de favoriser la créativité. « *on fait de plus en plus des ateliers participatifs avec une méthode d'animation qui cadre la prise de parole (...) du coup ça oblige à aller à l'essentiel et ça favorise la créativité* » Ces sessions sont également limitées à des petits groupes de personnes pour maintenir la constructivité et l'autorégulation pendant des échanges.

Le dispositif des balades urbaines a également bien fonctionné. Elles étaient préparées en amont et des points d'arrêt stratégiques pour aborder diverses problématiques sont établis. Un petit livret est créé pour guider ces promenades.

Technicité :

Isadora aborde la complexité de concilier la technicité et l'expertise d'usage des citoyens dans ce projet *"tout est déjà calé parce que techniquement on avait pas le choix sur les tracés (...) pour pouvoir désengorger la ligne principale de métro. En plus c'est vraiment une technologie particulière, les bus en sites propres donc il faut tenir compte aussi des gabarits particuliers, et cetera.* » Elle met clairement en évidence les contraintes techniques par rapport à la nécessité de désengorger la ligne principale de métro et par les spécificités des bus en sites propres (BHNS) comme les gabarits et le téléguidage.

Malgré ces contraintes, la concertation a été quand même jugée nécessaire. Pour Isadora il y avait tout de même l'importance d'intégrer l'expertise d'usage des citoyens dans le processus de planification. Les balades urbaines sont jugées comme particulièrement pertinentes pour capturer cette expertise, *"c'est pertinent parce que tout simplement, les citoyens connaît son territoire, c'est lui le mieux placé pour nous dire ce qui va correspondre ou pas à ses attentes, ce qui va répondre au mieux aux problématiques qu'il rencontre* ».

Les décisions étaient souvent prises uniquement par les élus et techniciens sans tenir compte de l'expérience vécue des résidents, *"tout se décidait entre les élus et la et les techniciens, et c'est là qu'on propose des projets qui finalement correspondent pas aux attentes et qui sont mal calibrées, mal utilisées, pas adaptés."* Cette méthode, selon elle, est source de mécontentement et d'opposition. Elle explique que la concertation, bien qu'elle prenne du temps, est finalement bénéfique pour les concepteurs de projets ainsi que pour la communauté. *"Ça prend peut-être un peu plus de temps, il faut consacrer un temps spécifique à la concertation, mais ça vaut le coup* ». Cela réduit les oppositions et cela permet également d'économiser du temps et des ressources en évitant les modifications coûteuses du projet ou les travaux supplémentaires après réalisation du projet.

Démocratie :

La démocratie participative s'illustre par une volonté de toucher un public large et diversifié. Pour ce faire, *"on est allé carrément dans les sorties des écoles, » pour recueillir les avis à travers « les rencontres à proximité où on reste là toute la journée."*

L'absence d'élus pendant les différents dispositifs participatifs est une stratégie pour favoriser le dialogue. "je préconise que les élus ne soient pas là. Parce que quand les élus sont là, les postures ne sont pas les mêmes ». Elle exprime également le fait que la présence des élus peut impacter les échanges « *soit il va y avoir de la confrontation parce que le public profite que l'élus soit là pour lui déverser sa haine. Soit ils ne vont pas avoir envie de parler parce qu'ils se sentent pas légitimes, parce que l'élus est là.* »

Les contributions des citoyens lors de ce projet ont été écoutées. Il y a eu des ajustements significatifs du projet, comme l'extension du parc, une décision influencée par la concertation. Néanmoins, « *ce n'est pas parce qu'on concerté qu'on doit prendre en compte tout ce qui est demandé par les citoyens car il y a aussi des limites budgétaires et techniques* ». Les propositions qui émanent de la concertation et qui sont intégrées au projet passent par un processus d'arbitrage qui est important car il détermine si les suggestions citoyennes sont réalisables dans le cadre des contraintes existantes. Isadora met en avant la nécessité d'une communication claire dès le départ "A partir du moment où on explique les choses, les citoyens comprennent, » Elle met également en avant l'importance de définir les limites de la concertation dès le début « *Il faut rappeler les invariants : ces éléments sont non négociables du projet* »

Opposition :

L'opposition aux projets d'urbanisme a souvent lieu lorsque le processus de concertation est tardif lorsque le projet est déjà bien avancé. Isadora explique que "quand on vient voir les gens avec un projet tout ficelé, forcément c'est là que les gens disent : *mais ça ça ne correspond pas. Non je ne suis pas d'accord.* » Elle met en avant le fait d'impliquer les citoyens suffisamment tôt pour que leurs retours puissent réellement influencer le projet « *Pour éviter les oppositions, il vaut mieux travailler vraiment en amont pour pouvoir construire le projet avec les habitants et pouvoir répondre au mieux à leurs attentes.* » Cela demande un effort pour convaincre les élus mais aussi les citoyens de l'importance de leur participation dès les premières phases du projet. Elle souligne le fait qu'il y a un réel défi de changer les mentalités institutionnelles et communautaires concernant la concertation.

Elle observe que, même en présence d'élus et de citoyens mobilisés contre le projet, l'autorégulation se met en place lors des discussions, grâce à la participation des partisans du projet. Elle met également en avant le fait que les processus participatifs bien menés peuvent à la fois contenir les oppositions et valoriser les contributions constructives.

Préconisations :

Isadora souligne l'importance de mener des concertations non pas comme une formalité mais comme un moyen d'enrichir et d'adapter le projet aux besoins des usagers : "On cherche toujours à alimenter le projet et à rendre le projet plus adapté aux besoins des usagers." Pour toucher le plus efficacement possible le public, elle recommande d'aller directement à sa rencontre sur le terrain, plutôt que d'attendre sa participation dans des cadres plus formels.

Les ateliers Flash sont pour elle une solution innovante pour recueillir rapidement l'avis des citoyens sans leur demander trop de temps. "habituellement ateliers participatifs on est sur 2 heures et voilà ça prend du temps, ça sert à rien d'envisager tout un dispositif si les gens sont pas là. Donc il faut qu'on s'adapte et il faut aller sur place et trouver des moyens de les solliciter rapidement » Soit en utilisant des outils comme de grandes cartes pour placer des post-it ou en posant quelques questions clés pour stimuler la discussion.

Elle insiste sur l'importance de travailler vraiment en amont du projet pour intégrer la participation citoyenne dès les premières phases afin de répondre plus efficacement à leurs attentes. Cela permet aussi de réduire les contentieux et le mécontentement, mais aussi de réaliser des économies en évitant de devoir modifier le projet après coup.

- ✓ Ludovic Letellier - Responsable du projet de la ligne de bus T5 à la Métropole de Rouen Normandie

Dès le début du projet, l'objectif était clair de ne faire participer les citoyens que sur la partie aménagement autour d'une partie de l'axe routier de la nouvelle ligne de bus T5. De nombreuses contraintes techniques sont présentes lors de l'élaboration du tracé et ne permettent donc pas de proposer une concertation avec les habitants pour discuter du tracé. Ce bus étant un bus à haut niveau de service sur voie propre doit respecter des normes de largeur de voie et de quai, de distance entre les arrêts, de revêtement au sol, un système de guidage technique et autre. Faire participer les citoyens sur ce tracé n'aurait été d'aucune utilité, aurait donné un espoir de changement pour les habitants et leur aurait fait perdre du temps.

“Après il y a des règles de principe sur les bus à haut niveau de service, on essayait d'avoir des stations espacées de 500 à 600 mètres”

“On va ouvrir à la concertation, mais il y a des choses sur lesquelles on ne peut pas revenir ou même ouvrir à la concertation parce que c'est des sujets techniques qui font que le projet, il est viable aussi en transport en commun.”

“Donc on a dit voilà, on passe par là, on aura des quais de station définies pour le TEOR, donc c'est des quais de 36 mètres. On pourra mettre 2 bus de 18 mètres. Voilà nos bus ils font 29 cm de hauteur, ça ce n'est pas négociable plus.”

“On a un système de guidage à Rouen. On a travaillé avec Siemens dès les premières lignes de TEOR sur ce qu'on appelle un guidage optique, c'est-à-dire que le bus est équipé d'une caméra. Il roule et quand elle arrive à côté des pointillés blancs présents sur sa voie sa prend la commande sur le volant et la colonne de conduite du bus pour pouvoir avoir un accostage parfait.”

“Alors ça, ça mène d'autres contraintes techniques, le système Siemens, c'est un degré précis et c'est des technologies un petit peu compliquées à mettre en place.”

“Mais donc tous ces sujets là font que on peut pas ouvrir toutes les discussions avec tous les usagers quoi. Parce que dès qu'on modifie quelque chose un petit peu, c'est tout ça qui va toucher ce qu'il y a derrière.”

Pour mettre en place une concertation citoyenne Mr Letellier s'est mis d'accord avec Mme Guerra qui est chargée de la participation citoyenne au sein de la métropole de Rouen. Au début ce n'était pas facile pour eux de s'entendre sur le fait que les citoyens ne puissent pas donner leurs avis sur le tracé de la ligne et après un temps de discussion ils se sont mis d'accord et ont commencé à travailler sur les outils de concertation qu'ils allaient pouvoir mettre en place.

“On a défini le programme de l'opération, on a préparé ce sur quoi on pouvait concerter. Donc on a vu avec Isadora pour voir un peu comment on allait pouvoir mettre ça en place en terme de concertation”

“Là on s'est expliqué avec Isadora, pourquoi il y avait certains invariants qu'on avait bloqué, qu'on ouvrait pas à la discussion, parce que Isadora forcément, elle était du côté potentiellement des usagers, des habitants. Pourquoi on ne peut pas discuter de tout ça ? Donc on s'est réexpliqué là-dessus et on s'est entendu et donc il dit, banco, on y va.”

Pour informer les citoyens de la concertation, plusieurs méthodes sont proposées et mises en place. On retrouve du boitage de tracts, de la communication sur les réseaux sociaux, une page dédiée sur le réseau de la métropole et de la ville de Rouen, des questionnaires en ligne et des affiches chez les commerçants. Cette communication a été réalisée dans le but d'informer les citoyens des différentes réunions publiques prévues et des visites de terrains qui seront organisées. La difficulté est de faire venir les habitants, de les faire se déplacer. La plupart du temps, les citoyens disent que 2026 ça fait loin et qu'il est trop tôt pour parler de cela.

“La difficulté, on a bien vu qu'on a beaucoup de mal à toucher du monde parce que les gens ne viennent pas. On fait les réunions sur les heures ouvrées, ça va pas. On les fait à 12h00, on les fait le soir, on

a fait le samedi. Des fois, on est pratiquement plus de représentants des collectivités ou autres que des usagers qui viennent. C'est quand même assez difficile de faire sortir les gens.

“Donc les gens quand on leur disait c'est pour 2026, en 2020, les gens me disent c'est trop loin pour nous.”

Cependant lors des dispositifs de concertation, les personnes des quartiers populaires semblent peu représentées voir pas du tout pour des raisons qui leur sont propres.

“Je dirais ceux qui ne maîtrisent pas bien la langue française. C'est difficile pour eux de venir. Je pense qu'ils ne se sentent pas forcément à leur place, pas à l'aise.”

Échelle : Il n'y a pas forcément de difficulté ou de particularité en terme d'échelle sur ce projet car la concertation se passe sur le territoire de la ville de Rouen, même si la ligne de bus passe dans la commune de Mont saint Aignan, il n'y a pas de concertation au sein de cette commune car la ligne de bus est déjà aménagé, on ne touche à rien.

Même si la concertation avait lieu sur une seule commune, beaucoup d'habitants concernés par les futurs aménagements de cette ligne (soit des personnes dont le logement se trouve sur le tracé ou bien des commerçants), s'intéressent à ce qu'il va se passer devant chez eux et pas sur tout le long de la ligne. On peut alors se dire que les personnes qui se sentent concernées et qui vont participer sont là car ils sont directement touchés par tout ça, alors que si le tracé passerait par une autre rue, ces mêmes habitants ne se seraient pas forcément occupés de la concertation.

“Parce que ce qui les intéresse, c'est ce qui va se passer devant chez eux”

Dans l'ensemble la concertation s'est bien passé même si Mr Letellier aurait espéré voir plus d'habitants, et que tout le monde soit représenté à juste titre. Les points qui ressorte le plus sont la contestation au niveau des places de parking et de la place de la voiture et le fait qu'on ne peut pas dire oui à tout lors des concertations, l'objectif est d'écouter les besoins et de faire un maximum pour les prendre en compte dans les cas où c'est possible. Pour le cas de la voiture et des places de parkings, c'est un réel enjeu lors de ce type de projet et la communication avec les habitants est primordiale pour qu'ils puissent saisir les enjeux du projet et surtout comment ils vont pouvoir faire lors des travaux et après les travaux pour se déplacer en voiture.

“Donc le rapport entre intérêt général, intérêt individuel et puis de ceux qui vivent au loin, qui ont d'autres remarques, est assez complexe. Donc c'est ça qui est difficile dans la concertation, c'est vraiment que tout le monde puisse discuter et échanger. Et puis au final, il y a des arbitrages à faire et des fois les gens nous disent vous nous avez pas écouté parce qu'on vous a dit qu'on ne voulait pas de ci ou pas de ça. Mais oui, vous vous êtes exprimés après, on vous a toujours dit qu'à la fin, il y a un arbitrage à faire, financier, technique.”

✓ Alexandre Lebas – Ingetec Rouen

« Il y a 18 ans quand j'ai commencé, il n'y avait pas du tout de concertation. Il y avait de la concertation technique, mais pas de concertation grand public. Il y avait de la présentation grand public, les projets étaient présentés mais l'avis de la population passé un peu à la trappe ».

Plusieurs axes lorsque l'on parle de concertation :

- Concertation réglementaire, obligatoire que la CT doit faire dans le cadre des projets
- Concertation pour aboutir à un consensus partagé, qui permet d'alimenter le projet et qui va au-delà de ce qui est imposé

Dans le cadre du projet T5, ils ne se sont pas contentés de faire ce qui était imposé par le réglementaire mais sont allés au-delà pour que la concertation alimente et enrichisse le projet par le biais des acteurs présents le long du projet.

Il y a eu une collaboration avec la métropole sur le côté réglementaire. Mise en place d'atelier afin que les habitants puissent enrichir la conception du projet.

Concertation par la CT :

Concertation avec la métropole (voir entretien avec GUERRA) :

Ils sont partis d'un diagnostic puis ont envoyé des questionnaires auprès de la population.

L'analyse de ces questionnaires a permis de faire ressortir les thèmes sur lesquels la population était attentive : nature en ville, bien être, marchabilité, sécurité... (ce sont des thèmes qui ne ressortaient pas il y a 15/20 ans ; AL a participé au projet des différentes lignes de Téor). Souhait des habitants que ce soit un lieu de vie, un quartier avec du bien être pour les enfants et les usagers. Souhait que ce soit un projet pour l'ensemble des modes doux et alternatifs et pas seulement que ce soit un projet pour la ligne T5.

Concernant la sécurité : quartier populaire avec beaucoup de deal et le thème de la sécurité est beaucoup ressorti dans les questionnaires. Le MOE doit penser à ne pas créer de zone d'attente, mettre des systèmes de vidéos surveillance...

Après les questionnaires il y a eu la mise en place d'ateliers, qui ont permis de poser les bonnes questions, faire travailler les gens ensemble, les faire réfléchir sur les thèmes ressortis.

Puis il y a eu une présentation du projet avec la prise en compte des éléments de la participation mais le Président de la Métropole a demandé à aller au-delà donc il y a eu une deuxième phase de concertation avec des balades urbaines, des présentations sur les places de marché, des démarches d'aller-vers.

Concertation par le MOE :

Concertation avec les différents acteurs du projet : qui se trouvent sur le linéaire mais pas que

Nouvelle gare TGV de Rouen, Rouen St-Sever

Les institutions, le département, cité administrative

Les forains, marché 2x par semaine

Les commerçants

Les bailleurs sociaux

Les étudiants (il y a une tour étudiante)

Le trésor public

MPPH (maison départemental du handicap)

Eglise JB de Lassalle

Ecole Anne Sylvestre (école de musique et école maternelle primaire) □ c'est avec eux qu'il y a eu le plus de difficulté, plus un pb politique

Promoteur immobilier

Nouveau quartier : éco-quartier Flaubert (aménagement...)

Les pôles de proximités, les services de la ville et de la métropole (ramasse des déchets, service des espaces verts... par exemple)

Gestionnaire des fonctionnements des carrefours à feux

TCR pour les transports en commun

Métropole de Rouen pour le schéma directeur d'aménagement cyclable

Les différents acteurs des projets (MOE, bureau d'étude, prestataires...)

- Pouvoir répondre au pb politique de chacun, aux inquiétudes, aux attentes... tout cela toujours en gardant l'intérêt général en tête

Des flux importants à venir, rencontre avec les architectes, les MOE pour comprendre leurs problématiques, les travaux à venir, les calendriers...

La concertation était demandée dans l'AAP de la Métropole, il y avait une mission dédiée.

Ingétec n'a pas pris de prestataire de concertation. « Quand c'est le cas ça devient plutôt une concertation grand public. Ce n'est pas le même niveau, du coup le technicien se détache des phases de concertation s'il n'est pas impliqué directement. »

Ingétec a l'habitude de faire de la concertation, c'est quelque chose qu'ils mettent en avant
« Aujourd'hui on ne peut pas mettre en place un projet si on ne concerte pas. Avec les réseaux sociaux c'est beaucoup plus facile de réagir, de préciser son mécontentement puis les médias sont friands de ça. C'est super dangereux, on mettrait en péril les élus, nos clients si on ne le faisait pas. Après, il y a des élus qui nous disent de ne pas faire de participation. »

Technicité :

La concertation sur la partie technique a été faite avec les exploitants de la future ligne (TCR, Métropole).

« Le problème c'est que le projet Téor est très contraignant de base, il a déjà à lui-même un cahier des charges très compliqué (caméra, marquage au sol, largeur fixe, contraste de matériaux...). Concernant les stations, c'est en fonction du nombre de voyageurs que vous transportez, ça fige beaucoup les éléments. Toutes ces contraintes techniques n'ont pas été beaucoup concertées car il n'y a pas matière à discuter. [...] Nous aussi on a été bridé à certains moments concernant les pistes cyclables, le schéma directeur d'aménagement cyclable voté à l'échelle de la métropole nous impose certaines choses. Après on n'a pas besoin de concerter sur tout. Nous chez Ingétec on est bureau d'étude en environnement, c'est notre dada et notre intérêt de proposer des solutions innovantes pour l'environnement qui protègent vraiment les gisements donc de fait on a proposé le maximum qu'on pouvait faire, dans la limite du raisonnable, car on ne peut pas faire ce qu'on veut dans le réemploi des matériaux. Il faut jongler entre un aménagement qui veut être pérenne et un aménagement éco-responsable. »

« Il faut annoncer les données d'entrée, les invariants et ce qu'on ne peut pas bouger dès le début, comme ça les gens présents écoutent, comprennent et discutent du reste. Il faut être transparent dès le début. Les gens n'ont pas besoin de discuter de tout, ils ont besoin de discuter sur les sujets qui leur pourrissent le quotidien. » Avec le dispositif du questionnaire en début de concertation, c'est ce qu'il s'est passé. Les principaux sujets sont ressortis ce qui a permis d'orienter les échanges. Les ateliers ont été orientés en fonction de ces réponses.

Démocratie :

« Ça c'est la vraie concertation pour moi car il y a ce que le public va voir, et participer, et le côté réglementaire et puis il y a ce que l'on prend, comment on l'enrichit et comment on greffe les acteurs avec tout ça. C'est comme ça qu'on arrive à faire consensus, un projet partagé qui ne peut pas être remis en question. »

Les acteurs étaient regroupés par familles, les institutionnels entre eux, les commerçants entre eux, les habitants ensemble... Ils ont convergé vers les mêmes problématiques.

Les associations cyclistes ont parfois eu des idées qui sortaient du projet, donc pas possible de les traiter dans le cadre du projet mais certaines ont été traitées en dehors du projet.

Pas d'association de marcheur, les gens ne se sentent pas concernés.

Périmètre géographique :

Concertation que sur un tronçon car le reste de la ligne est déjà existant (même tracé que le T1).

Conclusion de la PC :

Pour la réussite de la participation :

« Ce n'est pas le nombre qui compte, moi je trouve qu'il a fonctionné vraiment bien. Tous les ateliers qu'on a eu ont apporté quelque chose. Par exemple la renaturation, objectif qui était ressorti de manière très forte, de savoir que la population y était sensible et que cela collait avec les objectifs de la transition et la résilience du territoire métropolitain, on a tenu ce cap-là à ne pas lâcher des mètres carrés imperméabilisés. [...] C'est écouter, prendre et continuer de se tenir les objectifs. Ici, on avait donné un objectif 25% de surface d'espace vert dans l'ensemble de l'opération. »

« La concertation ce n'est pas dire oui à tout le monde, c'est écouter, faire du tri et se donner des caps par rapport à des objectifs. Et c'est ce qu'on a fait, donc moi je pense qu'elle a bien marché. Par contre, elle n'a pas beaucoup marché en nombre mais on a quand même eu des habitants motivés, qui sont venus. Il y a peut-être eu une trentaine, une quarantaine d'habitants qui sont venus et qui nous ont apportés des éléments qu'on avait envie d'avoir. Il y avait les associations boulistiques, cyclistes, des parents d'élèves... Il y avait un échantillon, il faut avoir un échantillon des gens, c'est ça qui est important et là on avait un échantillon, c'est vraiment très très important. [...] Au niveau habitant on aurait pu avoir plus de monde, ça aurait été bien mais j'ai l'impression qu'on a réussi. Les gens qui sont venus, ils ont parlé de points partagés par tous comme la sécurité, la présence de la nature, le rapport de l'échelle humaine et de la nature. »

« Pour avoir fait plein d'autres concertations, je pense qu'on a eu pas mal d'éléments de réponses qui ont pu alimenter le projet. »

Idées qui ont émergés de la concertation ? Non, mais cela a aidé à rester dans le droit chemin de ce qui devait se faire sur la sécurité, la nature... peut-être qu'on aurait pu avoir des propositions plus radicales mais le fait d'écouter les usagers a permis de rester dans un cadre qui convenait.

Budget de concertation respecté mais il ne faut pas compter non plus son temps lorsque l'on fait de la concertation. Généralement ce sont les supports, les productions qui demandent de l'investissement mais dans ce projet c'est la métropole qui s'en occupait. MOE était dans une concertation technique. Bonne formule parmi toutes celles testées ces dernières années.

CC d'Aunis Atlantique

- ✓ Carole Chassagnoux - Responsable de service Transition écologique et mobilités - Communauté de communes d'Aunis Atlantique

Le projet

Le projet de mise en place du schéma directeur cyclable s'est fait sur une période de trois ans, l'initiative a visé tout d'abord à intégrer les préoccupations énergétiques des habitants en créant un comité consultatif citoyen animé directement par deux techniciens, dont C. Chassagnoux. Ce comité avait pour objectif de discuter des thématiques clés et de faire des propositions à soumettre aux élus pour éventuellement les concrétiser en actions.

L'engagement dans ce processus a mené à l'identification du besoin de développer un schéma directeur pour la mobilité active. Cette démarche a souligné l'importance de la participation citoyenne. Le choix a été de faire appel à d'un bureau d'études pour la création d'un "club vélo" (BL évolution), servant d'espace de discussion et de réflexion.

Dispositifs et résultats de la participation

Les dispositifs mis en place ont été des réunions, fixant des objectifs clairs, et surtout, veillant à ce que la voix des habitants soit entendue et prise en compte dans la concrétisation des propositions. Le "club vélo" a été encadré par une charte d'engagement. De plus, il ne se limite pas à être un simple forum de discussion, mais devient un lieu de convivialité et d'échange, il renforce le lien communautaire et l'engagement citoyen. Selon C. Chassagnoux ce club vélo est une réelle réussite notamment grâce à son efficacité à l'écoute qu'il y a et les propositions qui sont prises au sérieux et cela donne confiance aux membres. « Ce qui fonctionne bien c'est que quand il y a des propositions, il y a de la mise en œuvre concrète, il y a des choses qui sont réalisées ». L'exemple de la bourse au vélo, où l'idée proposée par les habitants était de récupérer les vélos qui étaient jetés en déchetterie pour les réparer et les vendre, a été transformée en une initiative concrète qui a bénéficié à la communauté et à l'environnement, montre le potentiel des démarches participatives à mettre en place des actions.

Le nombre croissant de participants et l'engagement au sein du club vélo, montrent la réussite de ces initiatives. La collaboration avec le bureau d'études "BL évolution" a permis l'utilisation de la "carte de Gullivers" et d'autres méthodes efficaces de participation citoyenne, a permis d'élargir la participation,

et de toucher un public plus large et diversifié. Cette collaboration a permis d'enrichir le projet et a également renforcé la conviction des participants.

Technicité vs expertise d'usage et importance de la participation

L'habitant détient l'expertise d'usage. Il ne peut pas remplacer le technicien mais leur connaissance pratique de l'environnement local sont intéressantes et constituent une vraie ressource. Elle permet de se rendre compte quels sont les besoins, quelles sont aussi les pratiques des habitants. *“on a du lien avec les habitants, on a des retours directs de leur part qui nous expriment les constats du mauvais choix qu'on a pu réaliser, c'est-à-dire qu'ils les illustre par un certain nombre de d'éléments qu'ils ont rencontrés dans leur pratique.”* Par exemple, le choix d'un revêtement de sol pour une piste cyclable, bien que moins coûteux, a montré ses limites pour les usagers, il a soulevé des critiques et montré l'importance d'écouter et d'intégrer leurs retours dans les décisions.

Le "club vélo" s'est avéré efficace pour collecter ces retours d'expérience. Les participants ont été impliqués dans l'identification des zones problématiques pour la circulation à vélo ainsi que dans la proposition de solutions concrètes ce qui montre une vraie concertation dans ces politiques de mobilité. Mais toutes les phases d'un projet de mobilité ne se prêtent pas forcément bien à la participation des habitants. *“Pour notre stratégies de mobilité à l'échelle communautaire, on a identifié le fait que les habitants n'étaient pas forcément les bons interlocuteurs à cette phase du projet parce que ça fait appel à énormément de notions techniques qui répondent en fait à des structures politiques et administratives que les habitants connaissent pas et en fait sur lesquels ils peuvent pas jouer (...) il y a donc un risque que les habitants viennent avec des demandes qui ne rencontreraient pas de réponse à cause de la contrainte du cadre réglementaire”*. C'est pour cela que selon les phases d'un projet il peut plus ou moins judicieux d'associer les habitants.

Dans le contexte du schéma directeur cyclable, la C.C d'Aunis Atlantique a innové en intégrant les retours d'expérience des usagers à travers le club vélo. Ce club velo a permis d'évaluer les pratiques existantes de mobilité cyclable et en identifiant les besoins des habitants. Les membres du club ont été invités à partager leurs expériences et à pointer du doigt les zones où la circulation à vélo était à la fois possible et souhaitée, ainsi que celles où elle était trop dangereuse ou impraticable.

Pour le tracé des pistes cyclables il a été choisi de réellement impliquer les participants pour mettre en place une sorte de co-construction. Plutôt que de fixer à l'avance des itinéraires précis, on a cherché à comprendre où et comment les habitants souhaitent utiliser leurs vélos afin de guider les choix techniques : *“Nous ce qui nous importait avant tout, c'était de savoir de quel point A, à quel point B ils étaient prêts à faire du vélo et si ils avaient effectivement besoin d'une infrastructure à cet endroit-là.”* Le club vélo est devenu essentiel dans la mise en œuvre des politiques de mobilité cyclable en impliquant directement les habitants dans des projets comme la réflexion sur l'amélioration des infrastructures existantes. *“ On a besoin de l'expertise d'usage. On a besoin que les habitants aillent sur le terrain, discutent avec d'autres habitants, qu'ils se rendent compte si la piste cyclable telle qu'elle est réalisée, elle est qualitative ou pas.”*

Echelle

Même si certains résidents vivent à une distance éloignée des centres d'activité ou d'autres parties de la communauté de communes, leur participation a enrichi le projet. Chaque contribution, qu'elle provienne de quelqu'un effectuant de courts trajets quotidiens ou d'un cycliste weekend explorant en profondeur le territoire, a été valorisée. La variabilité des expériences individuelles constitue une richesse pour la conception des itinéraires cyclables

Concernant la démocratie participative, la provenance géographique des habitants ou leur appartenance communale n'est pas un critère de sélection pour la participation au club vélo. L'intercommunalité privilégie une identité collective plutôt qu'une représentation individuelle de chaque commune. Il n'y a pas non plus de démarches spécifiques en termes de parité, d'âge ou de critères sociaux. Il y a plutôt une volonté d'intégrer une participation centrée sur l'intérêt et la motivation pour le sujet vélo, *“Nous, ce qui nous intéresse, c'est que les gens qui viennent, ils soient motivés par le sujet vélo.”* Cette approche se distingue de celle mise en place lors de la création du Comité consultatif citoyen en 2017, qui visait une représentativité diverse. *“On va plutôt chercher les gens disponibles, c'est -à-dire majoritairement des*

retraités. Et aussi des personnes qui sont en difficulté sociale, qui n'ont pas forcément d'emploi (...) On est sollicité par les centres sociaux pour aller présenter les services de mobilité qu'on propose". Le club vélo est enrichi par la participation d'élus, de professionnels, et d'habitants motivés par la thématique du vélo. Il n'y a pas réellement de cadre de représentativité. Cela peut notamment s'expliquer par le fait qu'Aunis Atlantique soit une C.C rurale, où on s'oriente vers une participation plus ouverte et moins formalisée. Le recrutement pour le club se fait sur la base du volontariat et de l'intérêt pour le vélo qui se fait beaucoup par le bouche-à-oreille et la proximité communautaire pour l'engagement citoyen. *"C'est peut-être là aussi une différence et une nuance très forte avec les milieux urbains. C'est que nous, les gens, on les connaît, on les voit et on est souvent en contact avec eux. Contrairement à mes collègues en agglomération qui sont dans des bureaux, j'ai du lien permanent avec les habitants et cette proximité."*

C. Chassagnoux met en avant l'importance de la concrétisation des propositions des habitants, contrastant avec l'expérience du Comité consultatif citoyen, qui, malgré sa structure réfléchie, a pâti de l'absence de réalisations tangibles, menant à son essoufflement. La capacité du club vélo à transformer les idées en actions concrètes est soulignée comme la clé de son succès et de la satisfaction citoyenne. Cela valorise la participation active et la concrétisation des projets permet de renforcer l'engagement des habitants et leur sentiment d'appartenance au club vélo en l'occurrence. *"Des propositions sont formulées par les habitants et se concrétisent,, elles prennent vie. Je pense que ça, c'est un élément extrêmement important de la participation des habitants (...), le Comité consultatif citoyen quant à lui ne donnait pas forcément lieu à la réalisation concrète, systématique. Il est un peu mort de ça (...) Quand on participe à la vie collective sur son temps personnel, si concrètement il y a rien qui se passe dans un temps court, on se désengage"*

Selon C. Chassagnoux, l'animation et la neutralité dans les initiatives de participation citoyenne seraient également très importants. Les techniques d'animation apportées par des acteurs extérieurs permettent de préserver la neutralité lors des échanges, ce qui permet également plus d'inclusivité et d'efficacité du dialogue entre les citoyens et la collectivité. *" les élus, c'est pas les meilleurs copains des habitants, le côté de la neutralité de l'animation, de la garantie de la prise en compte de la parole de l'habitant est importante. La représentation de la collectivité elle-même qui qui anime, c'est un peu plus compliqué"*

Opposition

L'opposition concernant le stationnement semble ne pas exister pour la majorité des habitants. Du fait que ce soit dans une zone rurale, il y a de nombreux espaces pour se garer autour de chez soi, tout le monde à un garage, la question du stationnement ne se pose donc pas. Les exceptions sont les centres de Courson et Marans qui sont plus denses mais on peut considérer cela comme anecdotique en comparaison de l'opposition en milieu urbain concernant la place de la voiture.

C. Chassagnoux a également fait part de l'autorégulation parmi les participants des ateliers et animations. Cela permet aux débats de rester centrés sur le sujet.

✓ Julien Langé de B&L évolution, projet du schéma directeur à Aunis Atlantique

Julien Langé travail au sein du bureau d'études B&L évolution qui avait la charge de la participation citoyenne et de l'élaboration du schéma directeur cyclable sur le territoire d'Aunis Atlantique. Lors de la création de son équipe axée sur la mobilité cyclable, il n'était que deux et sont aujourd'hui 22. Leur activité principale est de conseiller les collectivités territoriales dans la mise en place de plan de mobilité, de schéma directeur, via des diagnostics, l'élaboration de scénarios et des plans d'actions.

Pour commencer ce projet et avoir un retour des habitants sur leurs mobilités, un questionnaire à été mis en place par le bureau d'étude avec l'objectif de toucher un maximum de personnes afin de recueillir une diversité d'avis. Cependant, d'après Mr Langé, les enquêtes en ligne ne sont pas représentatives de la totalité de la population car on ne peut pas prédire qui va nous répondre, et nous ne pouvons pas non plus forcer les habitants à répondre. Par exemple, avec ces questionnaires en ligne, il est difficile de recevoir l'avis des collégiens. Des alternatives sont mises en place pour connaître l'intérêt de ces jeunes habitants face à ce sujet. A la fin du questionnaire, une dernière question permettait de savoir si les répondants souhaitaient rester informés de l'avancée du projet et de participer à l'élaboration du schéma.

Environ 300 personnes ont laissé leurs adresses mails, ce qui permet au bureau d'étude d'avoir de nombreux habitants potentiellement intéressés pour participer au dispositif citoyen.

Un premier conseil citoyen a eu lieu sur la base de fichier et d'un premier diagnostic présenté aux participants. Tout cela est remis en perspective en intégrant la vision des habitants et leurs points de vue. Cela permet aussi au bureau d'étude de poser directement des questions aux usagers et d'ouvrir une première discussion sur le projet.

Un dispositif de participation a été mis en place durant ce projet, c'est la carte de Gulliver. C'est une carte qui mesure environ 20-25m2, qui est imperméable et sur laquelle on peut dessiner avec des feutres puis ensuite effacer pour produire de nouvelles données et permettre aux participants d'afficher leurs besoins sur une carte, ce qui est plus parlant et concret des deux côtés. C'est un très bon outil qui permet de travailler avec les habitants sur un territoire vaste, mais cependant il reste assez cher à mettre en place et n'est donc que très peu proposé lors d'autre projet.

Pour pouvoir attirer plus de personnes et entendre l'avis de personnes qui ne se sentent pas touchés ou intéressés par le projet, il est important de se déplacer sur le territoire et d'aller discuter avec les habitants, sur des places ou événements fréquentés. Cela permet de comprendre pourquoi les personnes ne s'intéressent pas au projet ou pourquoi elles ne se sentent pas concernées, ce qui est très enrichissant pour le bureau d'études et leur diagnostic.

Afin de découvrir en profondeur le territoire et se mettre dans la peau des habitants, Mr Langé et son collègue ont arpenté la CC en vélo et de connaître les aménagements cyclables déjà mis en place. Cela a aussi permis de rencontrer directement des usagers et de discuter avec eux sur les difficultés qu'ils peuvent rencontrer au quotidien dans la pratique du vélo.

Le réseau cyclable souhaité est dans un premier temps fait en concertation avec les usagers (comité citoyen) avec les ateliers sur table qui sont organisés. Ensuite le bureau d'étude présente ce réseau, avec les attentes des citoyens, au comité technique et d'élus afin de recueillir aussi leurs avis et surtout de savoir ce qu'il est possible de faire techniquement et financièrement.

Lors des ateliers participatifs, les participants avaient l'occasion de mettre sur la carte le niveau d'aménagement qu'ils souhaitaient sur le futur réseau cyclable. Ils avaient le choix entre 3 niveaux. Le premier était une piste cyclable aménagée et séparée de la route, le second est le choix de la cvcb (chaussée à voie centrale banalisée) où l'on retrouve des bandes cyclables sur les côtés de la route et le 3e niveau propose des voies adoucies, notamment pour les centres villes.

Le dispositif citoyen est une réussite pour ce projet, la participation des habitants était suffisante pour faire avancer le projet, il y avait une diversité de participants qui étaient là pour différentes raisons, de différents âges, qui a permis au projet de répondre à un maximum d'enjeux. De plus, la majorité de ce que les usagers ont demandé a été accepté, même si dans certains cas il n'était pas toujours possible de faire ce que les usagers voulaient, pour des raisons financières.

Grenoble

- ✓ Bastien Dalmasso - Chargé de mission participation citoyenne, Grenoble Alpes Métropole

Le projet :

Le projet de métrocâble à Grenoble vise à relever les défis de mobilité dans une région grenobloise, marquée par des vallées et montagnes. L'objectif principal de ce projet est de faciliter le franchissement de la vallée, où actuellement seulement trois ponts existent et sont souvent congestionnés. La construction d'un nouveau pont qui se serait avérée très coûteuse, rend le métrocâble une alternative moins coûteuse mais également plus efficace pour relier différentes parties de la métropole en permettant

de franchir des dénivelés importants et de surmonter des obstacles naturels et humains, et réduire significativement le trafic automobile quotidien.

La démarche participative mise en place :

La concertation autour du projet s'est articulée en deux phases.

- *Première phase*

La première phase, dirigée par la métropole de Grenoble, a mis en avant l'expérience et l'expertise de cette dernière dans la mise en place de processus participatifs. Des outils numériques innovants, tels que la data-visualisation, ont été utilisés pour engager le public et lui permettre d'interagir activement avec les scénarios proposés. *“On avait effectivement développé un un outil numérique dédié à l'opération qui était une sorte de data-visualisation qui nous permettait de composer en direct votre scénario de transport par câble et de voir concrètement les impacts positifs et négatifs que vos choix faisaient à la fois sur la vitesse, le nombre de personnes transportées, l'investissement. Ce dispositif a permis de toucher plus de personnes”*

- *Deuxième phase*

La seconde phase, portée par le SMMAG suite à une réorganisation institutionnelle, a rencontré des défis, notamment du fait que ce soit une structure jeune qui n'était pas familière avec la participation citoyenne. Il y a eu une certaine difficulté à générer un engagement comparable à celui de la première phase. Le SMMAG est une structure encore assez jeune qui n'est pas abouti, ils n'ont pas encore vraiment d'expériences en terme de participation. Ce qui n'est pas le cas côté métropole de Grenoble, sachant qu'il y a une pratique très ancienne de la participation citoyenne sur le territoire métropolitain. *“Le SMMAG n'a pas vraiment de compétence participation citoyenne bien qu'il y ait des obligations réglementaires d'associer les habitants et les acteurs. La 2e phase était un peu classique entre guillemets, et elle n'a pas réussi, je pense, à susciter autant d'engouement que la première phase. C'était les réunions, mais surtout c'est la méthode d'animation et le degré d'accompagnement en cas de médiation et de pédagogie qui a peut-être été un petit peu insuffisant sur cette phase et qui a laissé la place aux réactions hostiles, aux personnes qui s'opposaient au principe même d'un d'un transport par câble sur ce ce projet»*

Opposition et problématiques des projets de mobilités

L'opposition au projet montre une sorte de "*difficulté culturelle*" face à l'adoption de nouvelles solutions de mobilité urbaine. La résistance découle en partie de craintes liées à l'impact sur l'identité locale et l'environnement.

- *Opposition environnementale*

Mais l'opposition au projet de métrocâble inclut aussi des personnes qui résistent contre un projet d'urbanisation associé, l'opération de logement prévue sur des terres agricoles situées au cœur de l'agglomération. En effet, ce métrocâble était également pensé pour desservir un nouveau programme de logement qui remplacerait des terres agricoles, qui devait accueillir près de 10 000 nouveaux habitants. Cette opération sur ces terres agricoles situées au centre de l'agglomération permettait de ne pas s'étaler en périphérie de la métropole, dans la vallée. *« Le câble et l'opération de logement ont été pensés comme des projets qui se répondaient l'un l'autre (...) les associations environnementales ont décidé de faire du projet de logement un projet à abattre car cela engendre la destruction de terres agricoles, de l'urbanisation, de la bétonisation. Et comme on commence à avoir une hostilité sur le projet de logement, l'hostilité se déplace aussi sur le projet du câble. Parce que finalement s'il n'y a pas de câble, le projet ne se fait pas et puis inversement ».*

- *Opposition au logement sociaux*

L'opposition au projet se trouve également amplifiée avec cette opération de logement prévu entre Fontaine et Sassenage. Ces deux communes présentent des profils socio-politiques distincts : Fontaine est décrite comme une commune plutôt communiste, à l'histoire populaire et ouvrière, tandis que Sassenage est caractérisée comme une commune plus bourgeoise et de droite. La métropole avait l'intention d'intégrer des logements sociaux, nécessaires à Sassenage, dans ce projet d'urbanisation. Cependant, *"la ville de Sassenage a dézingué le projet pour ne pas avoir à réaliser le logement social sa commune"* Cette opposition a déclenché une sorte d'instrumentalisation politique, avec des élus de Sassenage commençant à lutter activement contre le projet de logement, et par extension, contre le métrocâble.

- *Opposition pour la voiture*

On retrouve aussi parmi l'opposition, l'addiction à la voiture non seulement pour le métrocâble mais pour les projets de mobilité urbaine en général. *"La voiture qui est au cœur de nos sociétés, qui est une vraie forme de drogue, d'addiction... les réactions qu'on peut avoir sur un sujet de mobilité, elles sont à la hauteur de l'importance que la voiture peut avoir pour certaines personnes : énormes, démesurées"*. Ceci illustre la difficulté de remettre en question la place prédominante de l'automobile dans l'espace public et les habitudes de déplacement. Cette *"addiction"* montre qu'il y a un réel défi de changer les mentalités et les comportements en matière de mobilité, rendant la concertation et l'adhésion des citoyens encore plus critiques dans la mise en œuvre de solutions alternatives de transport.

Les marges de manoeuvre et technicité

La première phase de concertation montre les limites de la participation citoyenne face aux contraintes techniques. *"Il y a pas 36000 manières de traverser la vallée sans survoler trop de gens"*. Malgré la volonté de consultation, certaines décisions techniques ne pourraient donc pas être modifiées en raison de limitations géographiques ou de normes de sécurité. La participation citoyenne fait donc face à des marges de manoeuvre réduites, où le débat s'oriente plus vers les impacts secondaires du projet que sur ses caractéristiques fondamentales.

Mais malgré ces contraintes, les retours des participants ont été précieux.

« Il y a tout de même eu un avant après après participation. Mais il y avait peu de marge de manoeuvre sur cette première phase parce que l'essentiel du tracé était en fait techniquement assez limité en termes de marge de manoeuvre. Il y a eu plusieurs remontées, qui nous ont permis de nourrir le projet, notamment sur la taille des cabines, sur le confort attendu à l'intérieur des cabines, sur les enjeux fondamentaux de pouvoir mettre son vélo à l'intérieur. Pour la 2e phase de concertation l'essentiel des marges de manoeuvre étaient plutôt sur les stations en tant que telles, donc comment ces stations allaient être désignées, leur forme architecturale, l'implantation de ces dernières sur l'espace public, comment est-ce que l'espace public se transformait autour d'elle afin de pouvoir les accueillir et aussi sentir comment y accéder les nouveaux services que ça pouvait apporter, et cetera. »

- *Plan de concertation*

Le concept de *"plan de concertation"* vise à identifier les objectifs de la démarche et à délimiter les sujets ouverts à la discussion. *« Il permet de pouvoir identifier les marges de manoeuvre du projet, c'est à dire qu'est ce qui est soumis à concertation et qu'est ce qui ne l'est pas »*. Cette démarche nécessite une clarté et une transparence dès le départ sur ce qui est négociable et ce qui ne l'est pas, ce qui permet d'éviter ainsi de fausser les attentes des participants.

Difficultés liées à l'échelle

La gestion d'un projet s'étendant sur plusieurs communes présente des défis particuliers, de par les divergences politiques et les intérêts locaux variés. *"À l'origine, Sassenage, Fontaine, Grenoble, Saint Martin de Vinoux et la métropole étaient toutes 5 favorables au projet (...) mais les équilibres politiques se transformant, l'acceptation du projet a commencé à se fragiliser"*.

La démocratie participative

- *Cibles*

Pour M. Dalmasso, il faut identifier les cibles dans la démarche de concertation. Il faut définir les cibles prioritaires et secondaires, pour s'assurer d'une représentativité élargie *"si votre démarche de consultation n' a pas touché les cibles prioritaires, on peut la considérer comme un échec. (...) Dans ce projet là les cibles prioritaires, c'était les riverains de chacune des de chacune des stations, les travailleurs et potentiels utilisateurs, Les personnes qui actuellement accèdent aux différents espaces du tracé en voiture, Et qui pourraient être des utilisateurs du câble demain. Les cibles secondaire étaient les établissements scolaires à proximité des différents potentiels stations, les associations de mobilité »*

- *Inclusivité*

Pour la première phase du projet Metrocable 2015 les dispositifs visaient à toucher le plus de monde possible. Pour toucher la cible des riverains, des concertation dans chacune des communes traversées : Grenoble, Saint-Martin-De-Vinoux, Fontaine, Sassenage. La concertation a été marquée par l'organisation de réunions publiques, d'ateliers dédiés et par l'usage innovant de brigades de messagers pour toucher les citoyens là où ils se trouvent.

« Ces équipes d'animation mobiles à la sortie des principaux axes de transport en commun ou des parkings relais visaient justement à toucher les personnes qui venaient pour travailler et qui pourraient peut-être, demain, prendre le câble. Des interventions ont été mises en place pour aller directement au contact des personnes qui peut-être n'auraient pas été au courant d'un atelier et qui ne seraient pas venus ».

Cette démarche a été complétée par l'intégration d'outils numériques via la plateforme métropoleparticipative.fr, ce qui a permis d'étendre la participation à ceux qui ne pouvaient être physiquement présents. Le dispositif de data-visualisation qui aujourd'hui a permis de donner naissance à *« une plateforme participative avec plein de modules de participation, questionnaire, formulaire, mise en débat, cartographie collaborative »*. Cette combinaison entre présence et numérique a cherché à *"avoir une bonne synergie entre dispositif présentiel et le dispositif numérique »*.

M. Dalmasso nous a également confié qu'on ne pouvait pas atteindre tout le monde et qu'il fallait alors se focaliser sur le fait d'atteindre efficacement un large éventail de citoyens tout en gérant les moyens disponibles.

Il faut donc essayer d'équilibrer entre les *« approches directes »* avec par exemples les réunions publiques et les ateliers, et les *« approches plus proactives »*, qui s'efforcent de rejoindre les individus là où ils se trouvent dans leur quotidien. La mise en place de ces différentes approches ont pour but d'inclure non seulement ceux qui sont habituellement engagés dans les processus participatifs, mais aussi de s'étendre à ceux qui, faute de temps, de moyens ou de sentiment d'appartenance, ne participent pas habituellement à ces débats. Les habituellement engagés, si ils ne peuvent pas s'exprimer dans ce cadre-là, s'exprimeront d'une autre manière. *« Donc quand vous faites des ateliers de contestation ou des réunions publiques, vous savez quelle cible vous allez toucher : Ce sera souvent des hommes blancs de plus de 50 ans qui ont le privilège de se sentir légitime et à l'aise pour venir s'exprimer. Ce qui est indispensable, il faut avoir ces temps-là parce que ces gens-là, ils ont aussi le droit de s'exprimer. Par contre, si on veut toucher la diversité de nos cibles, il faut avoir des dispositifs où on va vers les gens. Allez vers les gens qui ne se sentent pas légitimes à venir à une réunion, qui ont pas le temps, entre 18h30-20h30, ils ont leurs enfants ou leur boulot, et cetera ».*

- *Transparence*

Cependant, M. Dalmasso nous révèle que le succès de la démocratie participative ne repose pas seulement sur la diversité des dispositifs de consultation, mais également sur la clarté et la transparence de l'information partagée. Reconnaître que *"l'information n'est pas de la participation mais il ne peut*

pas y avoir de participation s'il y a pas une bonne information" révèle la nécessité d'une bonne communication, pour pouvoir traduire les aspects techniques du projet en termes accessibles pour tous.

Concernant les dispositifs participatifs mis en place pour le projet de métrocâble à Grenoble, ils se sont caractérisés par une certaine transparence et une ouverture à la contribution citoyenne. La première phase de concertation l'a démontré, où *« malgré une marge de manœuvre limitée due à des contraintes techniques, les retours des citoyens ont permis d'enrichir le projet sur des aspects pratiques tels que la taille des cabines, le confort intérieur, et la possibilité d'emporter des vélos. Cette phase a été marquée par une participation active, une absence notable d'hostilité et l'appréciation générale des dispositifs de consultation, témoignant d'un processus bien accueilli par la communauté. »*

Cependant, la 2e phase a révélé des faiblesses significatives dans la gestion et la communication autour du projet. *« L'absence d'une communication continue et globale a laissé place à un contre-discours, révélant le besoin d'accompagner le projet tout au long de son développement, au-delà de la phase de décision ».*

Strasbourg

- ✓ Arieh Adida - Collectif de la Noesdat Apaisé - association opposante au projet Ligne de tram centre - nord de l'Eurométropole de Strasbourg

Dans l'entretien avec Monsieur A. Adida, président de l'association la Neustadt Apaisée et opposant au projet de tram nord à Strasbourg, plusieurs points de critique sont soulevés, illustrant les difficultés et les tensions liées à ce projet d'urbanisme. Adida vit dans le quartier de la Neustadt, plus précisément sur l'avenue des Vosges où le projet de tram est prévu.

Le Collectif et son évolution

Initialement un collectif, son groupe s'est transformé en association officielle en 2023 pour mieux participer aux concertations publiques et aux réunions organisées autour du projet de tram nord.

Contexte

A. Adida rappelle le contexte de l'initiation du projet tram nord, en mentionnant le fait que ce dernier n'avait pas été discuté lors de la campagne municipale et que sa mise en œuvre a suscité l'incompréhension puisqu'une nouvelle ligne de tram n'était pas prévue à au moment de la campagne municipale.

Le projet a démarré en 2021 avec deux séries de consultations pour décider du tracé dans les secteurs de Strasbourg et Schiltigheim, proposant trois options de tracé pour chaque zone. Il soulève des préoccupations sur la façon dont le débat public a été guidé par les autorités, qui semblaient privilégier un tracé spécifique, celui de l'avenue des Vosges, influençant les participants en faveur de cette option.

« Des agents de la municipalité, positionnés aux lieux de passage, orientaient clairement les avis des passants en faveur du tram sur l'avenue des Vosges et décrédibilisaient les autres tracés. Ceci dit, je reconnais qu'il est naturel pour les responsables exécutifs d'avoir une préférence. »

Face à cette situation, le collectif s'est engagé activement, encourageant la participation citoyenne et soutenant une alternative, le tracé C2 passant par les quais, qui a finalement recueilli le plus de votes selon l'annonce de l'exécutif.

Critiques faites au projet

- *Une concertation pas écoutée*

La concertation n'a pas été prise en compte. Malgré un vote public favorisant le tracé C2, les dirigeants de la métropole ont choisi le tracé C1, traversant l'avenue des Vosges. La mairie a décidé de ne pas suivre l'option préférée, justifiant que la consultation n'était pas un vote contraignant, et donc, ils ont opté pour l'avenue des Vosges, estimant que c'était la meilleure option

« Le tracé C2 été a été choisi et donc là la mairie était bien embêtée et ils ont dit bah de toute façon c'est une concertation, ce n'est pas un vote, on n'est pas tenu par son résultat et donc on choisit quand même de tracer l'avenue des Vosges parce que je pense que c'est le meilleur. »

Cette décision a provoqué une grande déception parmi les participants, ressentie comme un manque d'attention à leur contribution et perçue comme un signe de mépris. Ce choix a révélé la perception de la consultation comme une formalité, plutôt qu'un réel dialogue.

A.Adida a insisté sur le fait que les trois tracés proposés étaient supposés avoir le même niveau d'étude et être tous les 3 faisables.

« Ils les ont proposés. On espère qu'ils ne n'ont pas proposé des trucs infaisables. Ou alors il y a vraiment un problème de compétences ou de ou d'honnêteté intellectuelle ».

- *Le budget*

Adida a également souligné les préoccupations liées à l'énorme augmentation du budget du projet tram nord, qui est passé de 120 à 270 millions d'euros. Il a remis aussi en question la planification initiale qui incluait une voie pour les voitures qui a également été modifiée et qui n'en compte désormais plus aucune. Cette hausse des coûts, doublant le budget initial et modifiant le concept initial, met en lumière des problèmes de gestion et de clarté dans la conduite du projet. Selon lui, cette évolution signifie que les estimations financières sur lesquelles les citoyens avaient été consultés ne sont plus valables.

« ça veut dire que tout le chiffrage initial est totalement à jeter à la poubelle. La base sur laquelle les gens se sont prononcés est totalement faussée puisqu'ils avaient voté, ou pas, pour un projet où il y avait une voie de circulation voiture. Alors là il y en a plus, et le budget du projet à doublé. »

- *Modification du PLUi et volonté d'atténuer la participation citoyenne*

A.Adida critique également la tenue de consultations publiques à des moments peu opportuns, comme la concertation pour la modification du PLUi qui a été annoncée 10 jours avant qui qui s'est déroulée pendant les vacances de Noël, ce qui, à son avis, démontre une volonté d'atténuer la participation citoyenne. Pour lui, cela reflète un désir de limiter la participation des citoyens. Il souligne un manque d'écoute de la part des autorités, et met en avant le fait que malgré une opposition lors des consultations, ces dernières considèrent le débat sur le tracé comme clos. Il évoque le fait que cela crée de la défiance des participants envers les autorités organisatrices et décourage la participation future.

« Et comment voulez-vous après que les gens soient dans un dans une attitude constructive ? Comment voulez-vous que les gens reviennent à la concertation ? ».

Il critique également le fait que le projet de tram ait débuté sans la modification préalable du PLUi qui n'est pas compatible avec le projet. Spécifiquement pour l'avenue des Vosges qui est un axe majeur est-ouest de la ville.

« L'avenue des Vosges c'est quand même un axe d'entrée est-ouest extrêmement important, c'est un axe structurant. Et eux veulent le transformer en voie de desserte fermée à des endroits. Et donc ils avaient commencé leur projet avant de modifier le PLUI ».

En 2023 son groupe a lancé une pétition et organisé des réunions publiques afin d'attirer l'attention sur ces problèmes et se mobiliser contre une modification du PLUi.

« A la suite de la concertation pour le PLUi on a fait des réunions publiques aussi où il y avait plus de 150 personnes qui sont venues. »

Les démarches entreprises par l'opposition

En réponse à une écoute insuffisante et à la persistance du projet malgré l'opposition, le collectif et d'autres citoyens engagés ont pris plusieurs initiatives pour exprimer leur désaccord. Ils ont organisé des pétitions et des réunions publiques et envisagé des actions en justice pour freiner l'avancement du projet. Le collectif s'est également rapproché d'une autre association basée à Schiltigheim, Col'Schick, qui apportait une expertise technique importante pour critiquer le projet de façon éclairée. Des actions de communication ont été menées telles que des réunions publiques, l'utilisation des réseaux sociaux et la distribution de tracts dans des lieux de rassemblement.

L'opposition a présenté une alternative au tracé proposé par l'administration, développée notamment par Catherine Trautmann, ancienne maire de Strasbourg. Cette proposition incluait non seulement un nouveau tracé pour le tram mais aussi des améliorations pour les pistes cyclables et le transport en bus, démontrant un soutien aux transports publics plutôt qu'une opposition systématique. Ceci rallié à la fois des élus locaux et d'autres opposants, formant un front uni autour de cette proposition alternative. L'objectif majeur de l'opposition est de rallier le public à leur cause, surtout au moment de l'enquête publique, afin de compiler des dossiers et potentiellement engager des actions qui retarderaient le projet jusqu'à la prochaine campagne municipale.

« Le but pour le collectif et les opposants en général c'est d'essayer de mobiliser les gens au moment de l'enquête publique pour essayer de préparer des dossiers, des recours juridiques pour gagner du temps pour que le projet ne puisse pas commencer avant les nouvelles élections, pour qu'on puisse réellement voter sur ce projet au moment de la campagne municipale. »

Avec ces méthodes, l'opposition vise à remettre en question la légitimité démocratique du projet mais aussi à engager les communautés des quartiers concernés pour qu'elles participent également à ce débat.

✓ Majorité de l'EMS (groupe écolo)

Gérard Schann – élu écologiste dans une commune de l'EMS et co-président du groupe des élus écologiste à la métropole (majorité) et élu régional Grand-Est

Damien Poirel – secrétaire général du groupe à la ville et à la métropole

Carole Zielinski – élue à la ville de Strasbourg en charge de la participation citoyenne et conseillère métropolitaine

Administration intégrée entre la ville de Strasbourg et l'EMS. Deux entités séparées mais avec les services fusionnées.

Tout ce qui est écrit est du point de vue des personnes interrogées

A prendre avec du recul et surtout à confronter avec le point de vue de l'opposition

Le contexte du projet :

Le projet du tram s'intègre dans ce que la majorité appelle « la ville à vivre » qui a été au-delà des procédures purement règlementaires et qui visait pour les municipales à présenter sa future vision de la ville. Le tram est un outil pour élargir le centre-ville, protéger et mettre en lumière le secteur UNESCO avenue des Vosges, réduire la circulation automobile en répartissant mieux les flux, desservir le Parlement Européen, végétaliser et refaire un parc. Le projet est beaucoup plus global qu'une simple ligne de tram habituelle. Il s'intègre à la fois sur une dimension aménagement de la ville et plus largement dans la feuille de route mobilité puisque 500 millions d'€ sont investis sur 3 lignes de tram

(ouest, centre, nord), avec un plan vélos de 100 millions d'€ par an, le réseau express métropolitain. Le projet serait un maillon de l'ensemble global.

Aussi un réaménagement de la gare TGV pour l'ouvrir vers l'arrière, ouverture à 360 degrés.

La participation citoyenne :

- *Des collectivités*

La démarche de participation citoyenne à l'échelle de la ville et de l'EMS est organisée par les élus en charge des compétences. Le projet est d'une telle ampleur que cela demande de respecter un cadre réglementaire de participation : concertations réglementaires préalable puis enquête publique.

EMS : porte la démarche de participation mais avec les élus de compétences des trois communes, sauf que compliqué avec Bischheim car est dans l'opposition à la métropole et s'oppose à l'arrivée du tram (le conseil municipal a voté contre le projet)

Le tracé du tram, son aménagement, la pose des rails, sa circulation : concertation EMS

Les abords du tram, évolution de la végétalisation, de la piétonisation... : concertation des villes

Distinction entre la question du tracé et celle des aménagements des abords du tracé. Pistes cyclables relèvent aussi de la métropole.

Les villes de Strasbourg et de Schiltigheim profitent de ce projet pour redessiner des parties de la ville.

Exemple transformation de la place de Hagenau (gros rond-point automobile d'après M. Schann) sera transformé en un parc de 16 hectares, à Schiltigheim l'axe principal sera piétonnisé...

Il y a 2 choses dans un projet, d'un part les lignes de tram et ce que les villes traversées veulent faire de leur ville.

La procédure de concertation n'a jamais été aussi large, c'est la première fois qu'il y a autant de document mis à disposition du public, autant de réunions de concertation que ce soit en pied d'immeuble ou en plus formelle dans les communes etc,

Périmètre géographique :

Autre enjeux intéressant quand on parle de participation : tram métropolitain qui a vocation à être prolongé au-delà du terminus prévu actuellement pour rejoindre l'extrême nord de l'EMS pour la question de l'accessibilité de l'EMS pour des gens venant de l'extérieur.

La question qui se pose : la géographie de la concertation, est-ce que ça concerne uniquement les territoires traversés par le tram et au sein de l'EMS ou aussi des territoires hors métropole ? Puisque c'est un outil de desserte hors métropole

Périmètre de concertation se discute.

Dans la participation qui a été mises en place au global il y a eu plus de 1 100 personnes sur la plateforme et 1 400 contribution recensés et c'est sans compter les personnes qui sont passées sur des stands d'information et de participation.

En ce qui concerne la participation ville de Strasbourg, essayé de mettre en place d'autre type de participation que la réunion publique avec l'utilisation d'un dispositif « Croque ta ville » (croque pour croquis) ou les gens exprime leur volonté avec un facilitateur graphique. En termes de projection c'est concret, les personnes qui participent visualisent.

- *Des associations*

Il y a plusieurs associations et collectifs qui se sont montés pour (ASTUS par exemple) et contre (Col'Schik par exemple) le tram et qui ont décidé de mettre des démarches de participation, comme des réunions publiques, de leur côté car pas satisfait par les démarches faites par l'EMS. Ces actions d'associations et de collectif n'ont aucune légitimité réglementaire autre qu'une contribution d'une association dans le cadre du débat publique.

Histoire de Col'Schik :

Vieux collectif qui s'est monté dans la ville de Schiltigheim sur les projets d'urbanisme qui a évolué très vite en collectif d'opposant politique puisqu'ils ont essayé de monter une liste dans la ville de Schiltigheim. Derrière le collectif c'est surtout un rassemblement d'opposant politique, donc c'est à nuancer.

Collectif d'association en faveur du projet qui regroupe 27 associations. C'est une première.
Sondage sur les réseaux sociaux par le média local « Pokaa » : tram approuvé à 70% (ce n'est pas la même population que sur Facebook ou les gens qui lisent les journaux □ en gros Pokaa c'est les jeunes)
La majorité silencieuse en faveur du projet ne s'exprime pas toujours.

Les arguments de l'opposition (point de vue des interrogés) :

Un des arguments de l'opposition est que les déplacements en voiture en ville seront impactés, que des places de stationnement seront supprimées et un dépassement du budget et un manque de transparence dans les choix retenus.

La procédure de concertation n'a jamais été aussi large, c'est la première fois qu'il y a autant de document mis à disposition du public, autant de réunions de concertation que ce soit en pied d'immeuble ou en plus formelle dans les communes etc,

Et vous avez un peu la tarte à la crème des oppositions dans les argumentaires. Partout en France dans les projets c'est « vous ne concertez pas assez », « manque de réunion », le coût du projet trop élevé, « on est d'accord pour le projet mais le choix du tracé pas vraiment »,...

Le choix du tracé :

Le conseil métropolitain a voté les tracés en 2021, les collectifs d'oppositions ont 2 ans de retard sur les procédures. Ils s'agitent à l'approche des élections municipales.

Enjeux de l'EMS : le tracé du tram doit être cohérent aux besoins de la population, le tram a besoin de passer sur des routes sur lequel il peut passer donc dévier le moins possible des réseaux souterrains, tracé ayant le moins de coude possible pour avoir une circulation efficace.

Cela s'adapte en fonction du retour des habitants qui sont usagers du service publique.

Il y a aussi des enjeux sur la place de la nature en ville. Le tram va passer sur 3 des axes les plus emblématiques de la métropole (qui sont les plus pollués). Sur l'avenue des Vosges, du stationnement sera supprimé pour faire les réaménagements, modification du plan de circulation.

A Schiltigheim, piétonisation d'un des axes majeurs.

Le maire de Bischheim est contre ce projet de tram et a fait tomber d'autres projets de tram dans la métropole.

Les autres tracés proposés auraient pu être possible mais avec beaucoup plus de contraintes.

« Ce tram c'est un vrai enjeu de victoire politique sur le mandat et notre capacité à transformer et gouverner » - Poirel

Ce qui est entendable : contrainte des riverains sur le plan de circulation d'ensemble et son fonctionnement, la question des dessertes riverains, de la logistique urbaine des futurs parkings relais
Ces questions sont traitées mais l'opposition essaye de créer la confusion.

Ce projet de tram a pour vocation de desservir le quartier des Ecrivains, QPV l'un des plus pauvres de l'EMS et qui est le seul à ne pas être desservi en tram. Il est dans un secteur en pleine mutation urbaine car projet ANRU et à côté projet de reconversion de friche □ Secteur nord à la limite de Schiltigheim et Bischheim qui est en pleine mutation et le tram vient répondre aux besoins spécifiques où il y a des taux de pauvreté importants, des taux de motorisation faibles, des taux de densité de population fort. Tout cela justifie le tracé, pour qu'un tram soit pertinent il faut qu'il desserve des zones denses. Le tracé retenu est celui qui concentre le plus de population, estimation de 60 milles à 80 milles personnes la zone de chalandise de cette ligne et ¼ d'utilisateurs en plus sur le réseau tram à terme.

40 000 emplois desservis, 1 milliards d'€ généré par le chantier et entre 1 500 et 3 000 emplois directs liés au chantier.

Le tracé choisi a été voté par l'EMS (en 2021) mais ce n'est pas celui qui avait été voté par les gens ayant participé à la concertation règlementaire.

La proposition d'un tracé en 2024 est jugée mal honnête vis-à-vis du processus de construction d'un tramway car ça fait croire aux gens qu'on a encore la possibilité de changer le tracé et que rien n'est encore fixé et qu'on peut encore faire varié le tracé.

Le temps dédié à la question du tracé est passé et donc c'est dangereux de faire croire qu'on peut encore le modifier.

Il y a encore le temps de l'enquête publique, qui peut faire remonter certaines choses.

Le budget :

La différence de chiffrage du budget vient des clefs de répartition entre la préinscription budgétaire pour faire les demandes d'aides (faites sur un ratio de 30 millions d'€ pour un km donc 5 km donc 150 millions d'€) et le projet global qui s'affine ensuite avec les aménagements, les rails... grâce à la concertation donc le chiffre monte à 260 et dans le partage futur des coûts le chiffre évoluera encore car entre ce que prend la ville, l'EMS, l'opérateur de transports, ce qui passe sur le budget des mobilités, les chiffres varient assez. C'est un peu la procédure classique.

Ce débat revient en permanence dans tous les projets comme le débat concernant les temps de concertation jugés trop court.

Transparence budgétaire : les services ont présentés en commission plénière du conseil de l'EMS, les clefs de répartition budgétaire, ce qui relève des coûts de l'EMS, ce qui relève des coûts de la ville. Présentation telle quelle était évaluée le jour J, la concertation a fait évoluer le projet donc les coûts ont évolué. Le projet a beaucoup évolué en fonction des remarques depuis 2019.

Cette clef de répartition, l'opposition l'interprète comme elle veut, c'est pour ça qu'il y a plein de chiffres différents qui sortent.

- ✓ Didier Serfasse – collaborateur de M.Vetter (groupe Union de la droite et du centre)

Propos à prendre avec du recul ! Point de vue du parti Union de la droite et du centre, à nuancer

Le groupe n'est pas contre le tram. Ils sont pour le tram à 100% mais contre ce projet car il a été mal fait, il a été mal amené.

Les modes alternatifs, les transports doux sont importants mais il ne faut pas oublier que la voiture a sa place.

Une participation controversée :

- *Dans les dispositifs utilisés*

Selon D. Serfasse la concertation avec les ateliers ne fait pas sérieux (poster, dessin, post-it...).

Quand il y a des réunions, les gens contre le projet se mobilisent pour exprimer leurs avis.

Les élus s'expriment en conseil, vont se mobiliser, font des courriers... les citoyens peuvent s'exprimer aussi par eux-mêmes.

Il y a des dispositifs mis en place, des ateliers organisés, un site internet... *« Il y a des choses qui sont mises en place, il faut savoir dire quand c'est bien MAIS ça c'est sur le papier, il faut savoir aussi prendre en compte les considérations et les remarques qui y sont faites. »*

« Le retour que l'on a est que la prise en considération est inexistante, il n'y a aucun retour qui est fait et à chaque concertation il y a une nouvelle étape, un nouveau projet, quelque chose qui s'ajoute, le prix qui augmentent... »

Dernière concertation pour le PLU : niveau démocratie participative on y est pas du tout.

Consultation citoyenne pendant les vacances de Noël *« C'est déjà très limite »*,

Conseil de l'EMS le 22 ou 23 décembre, *« On n'avait pas la date de cette concertation, ils l'ont publié le lendemain sur le site participezstrasbourg sans avertir les présidents de groupe. On s'est retrouvé à devoir faire des nouveaux courriers, des mails et à contacter les associations locales et s'allier avec les deux autres groupes de l'opposition »*.

Multiplication des projets, multiplication des recours alors que « *si on écoutait les demandes et les remarques on n'aurait pas besoin d'avoir un combat aussi fort et aussi marqué* »

« *Louisa de Col'Schik a voulu se rendre dès le premier jour mettre sa contribution dans les registres et arrivées à la mairie de Schiltigheim il n'y avait aucun registre. Elle n'a pas pu mettre de participation. Ça a été repoussé du 2 au 15 janvier au 19 janvier.* »

- *Dans les résultats et les choix faits*

Quand on demande aux citoyens de participer, que l'on propose trois plans possible et que les citoyens de positionnent en faveur d'un tracé précis « *on peut estimer que ce tracé soit retenu par la municipalité et soit le tracé acté* ». S'il a été proposé c'est qu'il est faisable.

La majorité ne cache pas le choix des citoyens, il apparaît dans les documents de bilan de la participation. Il aurait été logique de suivre la volonté des citoyens.

C'est compliqué de mobiliser les citoyens, il faut qu'ils se sentent concernés. Les citoyens peuvent se dire « *il ne passe pas en bas de chez moi, ça ne me concerne pas* » sauf qu'en réalité si car les trams vont être redistribué, ils ne vont plus suivre les mêmes itinéraires.

« *Dès qu'on essaye de mettre des discussions on nous dit : merci bonne journée. On ne veut pas entendre* »

« *L'impression générale c'est que les décisions sont déjà prises à l'avance* »

Le tracé nord retenu : il ne dessert pas la mairie. Mais leur point c'est que ça dessert le QPV des Ecrivains « *mais on voit qu'il y a des alternatives pour desservir les Ecrivains en plus de desservir le centre-ville* »

Tracé Nord a été voté à majorité donc il n'y a pas de pb démocratique comme le projet centre « *mais il n'y a pas eu de présentation des alternatives proposées par les associations, elles n'ont pas été mis aux votes* »

- *Des opérations cachées et un (sur)budget en évolution*

« *La cohérence du projet démontre que le projet a été réfléchi mais pas dans une vue d'ensemble. C'est ça le grand défaut du projet : il fallait présenter quelque chose, il fallait un projet marqueur pour l'EMS.*»

Dans le bilan il est expliqué que le tracé par les quais est beaucoup trop cher par rapport à celui de l'avenue des Vosges. Au final les coûts ont explosé, c'est un point de tension fort. On passe de 120 millions à 268 millions HT mais on sait très bien que ça va encore augmenter avec les opérations connexes.

Le parc de Hageneau existe déjà, sauf qu'il n'est pas arboré jusqu'aux pieds des immeubles et qu'il y a des voitures qui passent. La présentation du nouveau parc est jugée comme fourbe par l'opposition car englobe les jardins familiaux par exemple.

Route de Bischwiller, axe structurant très passant, qui va être entièrement piétonnisé mais le projet de tram retenu ne va pas y passer du tout.

Dans le coût du tram il y a donc le coût d'une piétonisation qui n'apporte rien au projet tram.

« *Qu'un projet évolue c'est normal, que le coût augmente c'est normal, il y a la crise, il y a les guerres... il y a des choses qui sont entendables et d'autres qui ne le sont pas pour les citoyens. On parle quand même d'argent public donc quand on présente un projet, qu'on demande aux citoyens de participer et qu'on leur demande leur avis, ils s'attendent qu'on prenne en compte leur demande et leur remarque* ».

Le projet de gare 360 : compris dans les opérations connexes du tram.

Une des idées avec le projet de tram est la desserte du Parlement Européen en 13 ou 14 min en direct. -

> Argument qui n'a pas de sens d'après l'opposition

« *Il y a des arguments qu'on veut bien entendre à condition qu'ils soient bien fondés mais là, desservir le Parlement Européen, qui est déjà très bien desservi...* »

Un projet contesté dans les choix pris :

- Sur la circulation automobile

Avenue des Vosges : une des voies d'accès par la voiture à l'autoroute, c'est l'axe d'entrée Nord de Strasbourg qui demain n'aura plus de circulation.

« *On ne peut pas parler de piétonisation (ton ironique), l'avenue n'est pas piétonniser quand bien même il n'y aura plus de circulation. Il y aura de la circulation uniquement pour desservir les rues adjacentes...* ».

Tram à Strasbourg est en voie propre, sur l'Avenue des Vosges les voitures devront rouler sur les voies de tram « *Ça fonctionne quand même mieux quand le tram a sa propre voie et ne dépend pas de la circulation automobile, et inversement pour les automobilistes sans craintes d'avoir un tram qui arrive* »

Au niveau de l'aménagement l'opposition préconise de faire comme dans l'Avenue Simone Veil : une voie cyclable de chaque côté, des trottoirs, une voie automobiliste de chaque côté et au milieu la voie de tram.

S'il faut modifier le projet tram nord en gardant l'avenue des Vosges, le souhait de l'opposition est de garder la circulation automobile fluide et ne gêne pas l'entrée nord de la ville.

Le plan de circulation sur l'avenue des Vosges : évaporation de la circulation massive, on passe de 18 000 à 200 mais il n'y a pas d'itinéraire alternatif. De plus, les rues adjacentes à l'avenue des Vosges ne sont pas faites pour accueillir autant de circulation.

- Impacts sur les activités économiques

« *Le projet de mobilité est plus large que mettre des simples rails sur une route, il y a des commerces qui sont impactés, des familles qui sont impactés, tout ce qui est stationnement qui va être impacté, tous ces points sont importants et n'ont pas été pris en compte au début.* »

Il y a beaucoup de professions libérales sur l'Avenue des Vosges comme des avocats, des médecins, des infirmières... Suppression de 400 places

Suppression des places + modification du plan de circulation dans le quartier

Projet qui est pensé à court terme, les problèmes ne sont que déplacés en terme spatial mais aussi temporel.

- Sur la compatibilité avec le PLUi

Lors d'un conseil en février dépôt d'un amendement pour le PLUi qui a été refusé, divers contributions, mails, courriers signés par les groupes.

« *Pour avoir lu chaque contribution, il y a deux courriers en faveur, qui trouvent que c'est un beau projet, ce sont des proches de la maire de Schiltigheim, ça prouve qu'il y a quelque chose qui va pas* » Il y a 97% de gens qui sont contre la modification du PLUi.

La modification est voulue car à l'heure actuelle le projet n'est pas compatible avec.

« *Au lieu de conformer son projet aux règles existantes, on se dit on va modifier la règle existante pour qu'elle puisse correspondre au projet* »

Demande mission d'informations et d'évaluation pour avoir accès à tous les documents et informations : refus « on a été surpris parce que là il y a tous les groupe de l'opposition des autres communes réunis », « on a accès aux document qu'on veut bien nous donner »
« Ca résume la politique mené, il peut y avoir des beaux projets, il peut y avoir des choses mais là l'impression que ça donne c'est que c'est surtout un cadeau fait de la maire de Strasbourg à la maire de Schiltigheim »

Une forte opposition :

Projet où il y a différentes saisines du tribunal administratif, plus de 7 associations locales qui sont contre, les 3 partis de l'opposition de la municipalité dont C. Trautmann qui sont contre □ ça appelle à réflexion

Dans l'opposition : Chacun mène ses actions de manières indépendantes. Le groupe union de la droite et du centre a fait des concertations dans un café à Strasbourg, du porte à porte en déposant des affiches dans les boites aux lettres.

Un recours fait par un élu municipal de Schiltigheim qui a fait une demande d'informations.

Pas d'actions faites par l'union de la droite et du centre mais par les deux autres groupes.

Si les actions arrivent à bout, ça va bloquer le projet.

Réflexion sur les projets à proposer en alternative. Mais cela dépendra des résultats de l'enquête publique.

Il faut mobiliser les citoyens pour qu'ils aient connaissance de cette DUP, qu'ils puissent donner leurs avis, saisir le commissaire enquêteur, transmettre leurs avis à l'opposition pour qu'ils fassent les intermédiaires...

« Les citoyens ne sont pas en faveur du projet, c'est du factuel. C'est dans les propres documents de la municipalité. On a tous le droit de faire des erreurs, de se tromper, on a tous le droit de défendre un projet mais un bon politicien c'est aussi savoir se dire « qu'au vue des oppositions et des remarques citoyennes il sera plus judicieux de revoir le projet » ».

Alternatives proposées et beaucoup moins couteuse :

Mettre en place des lignes de bus à haut niveau de service, ça existe déjà. Multiplier ces lignes de bus ça a un cout moindre même si ça demande d'embaucher du personnel.

Il y a déjà les infrastructures, peut-être il faut rajouter des arrêts mais on se rapproche quand même plus du prix initial

- « Ca répondait aux attentes et ça correspondait à des questions de mobilités alternatives à la voiture et surtout ça ne remet pas tout le budget de l'EMS »

« L'EMS se porte bien mais pour l'instant parce que le projet n'est pas encore en cours »

Dispositif de l'opposition pour sensibiliser à l'enquête publique :

Groupe union droite et centre : action va se diviser sur les villes de Strasbourg et Schiltigheim

Porte à porte sur les rues adjacentes de l'Avenue des Vosges jusqu'à la place de Bordeaux en passant par la place de Haguenau, distribution d'un courrier des élus du groupe, grosse réunion pour recueillir un maximum d'avis supplémentaires, mettre à disposition un recueil

« Que les personnes soient pour ou contre elles doivent aller s'exprimer, c'est important. »

✓ JL Hoerlé, Maire de Bischheim

Contexte de son opposition au projet :

Le maire de Bischheim, Jean-Louis Hoerlé, n'est pas forcément contre le tram en lui-même mais plutôt contre le projet de cette nouvelle ligne de tram. Il lui semble que ce tram va avoir un fort impact sur tout les types de déplacement et qu'il ne va pas seulement freiner l'utilisation de la voiture. Il lui semble qu'améliorer l'offre de bus serait largement suffisant pour répondre au besoin de transport collectif dans sa commune. De plus il a l'impression que ce tram est un prétexte pour « faire tout le reste ». Ce que l'on ressent quand il dit cela, c'est que la métropole à envie ou besoin de réaménager ses espaces publics

et que pour pouvoir le faire il utilise le prétexte du tram pour le faire. Pour lui, la place de la voiture est quand même importante pour certains déplacements, comme pour aller faire ses courses, pour les aides-soignantes à domicile qui ont besoin de place de parking proche de chez leurs clients ou encore pour les personnes qui ont du mal à se déplacer avec des modes actifs. Les rues adjacentes au projet, ou même d'autres rues de la commune vont être engorgées par les voitures car elles seront obligées de passer par là.

La communication et la transparence de la part de la métropole semble quasi inexistante, car J-L Hoerlé a demandé à plusieurs reprises un plan de déplacement sur l'ensemble du nord de l'agglomération, afin de pouvoir montrer aux habitants de Bischheim comment ils allaient pouvoir se déplacer sur le territoire avec ce nouveau maillage.

« C'est que je n'ai jamais obtenu un véritable plan de déplacement sur l'ensemble du Nord de l'agglomération. »

« Il permet de pouvoir dire moi je suis là et je veux aller là, comment je fais pour y aller en voiture avec ce nouveau plan de circulation »

« Je veux d'abord savoir aujourd'hui quel est le plan de déplacement qui permet à chaque habitant, en fonction de son âge, de sa situation, de son handicap, de pouvoir se déplacer »

De même pour la communication avec les personnes concernées par les travaux, la métropole ne les prévient qu'une partie de ce qui leur appartient va être exproprié pour réaliser les travaux. Par exemple sur le terminus du tram, la métropole a décidé d'exproprier les places de parking d'une copropriété sans avertir les propriétaires.

« Par exemple sur le terminus, sur la partie Bischheim, ils vont supprimer 189 places de stationnement d'une copro où il doit y avoir le terminus, ils leur suppriment tout le stationnement devant pour mettre le tram. Mais les gens ne le savent pas encore aujourd'hui. Ils ne sont pas au courant qu'il y a une DUP et que on a voté les expropriations sans savoir ce qu'on va exproprier c'est démentiel, ça n'a jamais existé, vous comprenez ? Un conseil d'euro-métropole qui dit on autorise la présidente à exproprier tout ce qu'elle veut, quand elle veut, où elle veut, sans problème. Je ne peux pas valider ça. »

D'après Mr Hoerlé, la voix des habitants se fait entendre plus facilement en fonction de la position politique des élus sur ce projet. Par exemple à Bischheim, le maire est contre donc les habitants qui sont contre vont se faire entendre plus facilement que ceux qui sont pour.

« Mais à Bischheim, comme le maire l'est aussi, ben ils se font plus entendre. À Schiltigheim, il y a aussi des gens opposés, mais comme la maire leur dit circulez il n'y a rien à voir, je m'en fous, vous n'y comprenez rien, ils n'osent pas se faire entendre sur leur opposition »

« Mais j'ai des gens de Schiltigheim qui me téléphonent, qui me disent, écoute, Jean-Luc, essaie de faire quelque chose, toi au moins tu es raisonnable »

Sa place politique d'élus à la métropole lui permet de défendre son opposition au projet lors des délibérations. Lors de la délibération, le maire ne s'oppose pas seulement au projet du tram mais à plusieurs choses qui en découlent, comme l'éclairage public par exemple. Il peut aussi collaborer avec d'autres élus des communes de la métropole qui sont contre ce projet en faisant des réunions entre eux et faire des recours.

« Donc lorsqu'il y a des délibérations, le conseil municipal a pris une délibération qui s'est opposée puisque nous avons été concertés. »

« L'éclairage public, c'est du domaine de la commune. Donc sur le tram, ils disent vous nous donnez compétence pour faire l'éclairage public, on le fait comme nous on veut, parce que c'est notre projet de tram et c'est vous qui payez. Non ? J'ai dit non et ça c'est la délibération »

« Voilà donc les élus, on collabore, mais je veux dire on va, on ne va pas faire un collectif. »

Il considère que la concertation qui a été mise en place pour revoir le PLUI n'en a pas une, car les avis ne sont pas écoutés et surtout dans la conclusion faite par la métropole, il estime que ce qui est dit est faux.

« La concertation qui a eu lieu début janvier sur le déclassement des voiries et tout, il y a eu 93% des gens ont émis un avis négatif. Eux, dans la conclusion, ils ont dit, les résultats étaient mitigés »
« Ils sont arrivés à ce que sur les 1000 et quelques, 1100 je ne sais pas, avis 32 avaient dit bravo il faut le faire c'est très bien et 1070 ont dit non on n'en veut pas. »
« On n'est pas obligé de suivre, mais quand on dit que c'est 50/50 alors que la c'est 90/10 ou même 80/20, c'est quand même que c'est pas sincère de leur part de pas écouté ces avis. »
« Donc quand vous dites il y a de la concertation et tout, c'est du pipeau. Ils font des réunions, on n'a rien à dire, ils répondent enfin ça a été enregistré donc on le sait, voilà. »

De même pour les tracés de la ligne de tram sur la partie de Strasbourg où le vote des citoyens pour le choix du trajet n'a pas été écouté.

« Les tracés, ils n'ont pas tenu compte. La plupart des gens étaient pour un autre tracé, eux ont dit non. Tout compte fait, vous avez tort, vous n'y comprenez rien. Donc on fait autrement que ce que la majorité des gens voulaient »

Le maire ne compte pas s'opposer à la DUP s'il estime qu'elle s'est déroulée normalement. Il estime que si les gens qui sont contre le projet ne se font pas entendre, il ne peut pas le faire à leur place. Il ne commence pas non plus à informer les citoyens de l'enquête publique car il estime que c'est trop tôt et vu que la date n'est pas encore définie rien ne sert de les avertir sur quelque chose qui n'est pas sûr en termes de date.

« Moi, de toute façon, si la DUP est prononcée, si j'estime qu'il y a des lacunes dedans, je ferai un recours. Si j'estime qu'elle s'est déroulée normalement, bah je laisserai faire. »

« Si l'avis est favorable, sans réserve parce qu'il y a eu que très peu de gens qui se sont déplacés, tant pis pour eux, hein, je ne peux pas moi leur tenir la plume. »

« Donc à ce moment-là il faudra être présent le jour où ça démarre. Ça ne sert à rien de dire aujourd'hui aux gens quand un jour il y aura une DUP, peut être en juin, peut être en septembre, octobre, là il faudra penser y aller, ça ne sert à rien. Donc nous nous travaillons sur des arguments, nous travaillons parce qu'il faudra aussi écrire un peu les l'argumentaire aux gens. »

- ✓ Association ASTUS - association qui soutient le projet ligne de tram centre - nord de l'Eurométropole de Strasbourg

Nous avons rencontré trois membres de l'Association Astus (Association des usagers des transports urbains de l'agglomération strasbourgeoise), un groupe qui défend les intérêts des usagers des transports en commun et plaide pour un service public de transport de qualité, répondant aux besoins et attentes de ses membres. Lors de cet entretien, nous avons eu l'occasion de discuter avec :

- David WENDLING, chargé d'études et de mission. Il travaille à quatre cinquièmes pour Astus et le reste pour la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) au niveau national, avec une représentation régionale dans la région Grand Est.
- André ROTH, secrétaire de l'association, qui est également militant interassociatif engagé dans les domaines des transports en commun, de la mobilité piétonne, et de l'autopartage.
- François GIORDANI, président d'ASTUS et de la section Grand Est de la FNAUT. Qui est une structure qui regroupe 43 associations, principalement dans le Grand Est, et qui couvre divers domaines tels que la mobilité urbaine et ferroviaire, les associations de vélos, de piétons, et de personnes à mobilité réduite.

Positionnement de l'association

Lors de cet entretien, les membres de l'Association Astus ont exprimé leur soutien au projet de tram. Ils ont évoqué leur engagement de longue date et de l'association en faveur du tram, depuis la première mise en service du tram en 1994 qui était également la date de création de l'association. Ils ont rappelé que l'association a toujours soutenu les projets d'extension du tram et qu'elle a même formé un collectif

regroupant 26 associations variées (usagers des transports, cyclistes, piétons, locataires, consommateurs, etc.) pour défendre ce projet contre les oppositions.

“On a toujours été favorable aux extensions du tram et là aussi on y est favorable.” François Giordani

Ils ont également parlé des concertations publiques organisées par l’eurométropole, et ont dit que deux consultations avaient eu lieu. La première a fixé l’itinéraire pour le tracé nord, avec 85% d’avis favorables pour le tracé qui a été retenu, mais que pour le tracé centre, bien que le tracé C2 ait été retenu, des défis techniques importants sont apparus, notamment la nécessité de démolir une maison et des problèmes de structure avec les quais le long du bassin des remparts, ce qui a conduit à la sélection d’un autre itinéraire qui avait été également proposé par la municipalité, en dépit des préférences initiales des habitants.

François Giordani a conclu en disant : *“c’est à l’Eurométropole que revient le dernier mot, puisque ce n’est pas parce que la majorité des habitants votent pour un tracé, que c’est forcément celui qui sera retenu. S’il y a des problèmes techniques, l’Eurométropole a la possibilité de choisir un autre itinéraire.”*

Le tramway est vu comme un moyen de revitaliser l’avenue des Vosges, une zone à forte pollution, en réduisant la circulation automobile et en valorisant ce quartier historique construit par les Allemands (la Neustadt). Le projet vise aussi à aller contre le modèle de circulation dense des années 90, avec des réductions du trafic qui ont déjà été observées à Strasbourg.

“Le droit de passer notamment et les et les différentes lignes de tram qui ont été réalisées ont montré in fine que ça a permis de de réduire le trafic automobile par du report sur d’autres modes : autopartage, mode actif, et cetera.” David WENDLING

De plus, ils ont souligné l’idée d’évaporation du trafic, un concept qui était vu d’un œil sceptique par l’opposition qui doute de sa validité. Selon les opposants, bloquer le trafic sur l’avenue des Vosges entraînerait le déplacement du trafic vers les rues avoisinantes, ce qui provoquerait des embouteillages dans le quartier. Cependant, comme la majorité, l’association Astus défend cette théorie d’évaporation des véhicules. Ils disent que des initiatives comme la piétonnisation de certains quartiers ont déjà permis d’observer ce phénomène où les voitures semblent disparaître et qui permet de réduire les embouteillages.

“L’évaporation est un phénomène qui reste mystérieux effectivement, mais qui concrètement existe” souligne André ROTH

Selon Astus, le projet contribue également à améliorer la sécurité et l’accessibilité pour les cyclistes en éliminant des points de conflit identifiés.

“Le projet de tram va notamment permettre de supprimer 72 points qui ont été identifiés aujourd’hui difficiles pour les cyclistes. Et grâce à ce projet, vont disparaître.” François GIORDANI

Les membres d’ASTUS soutiennent également le projet car, selon eux, ce projet comporte plusieurs dimensions importantes : l’amélioration du réseau de mobilité, une reconfiguration urbaine et un volet d’équité territoriale. Notamment, le tram qui va s’étendre vers le nord, va permettre de desservir des quartiers résidentielles populaires où vivent de nombreux habitants. Ces quartiers, où il y a des grandes cités, dépendent actuellement d’un service de bus unique qui est saturé.

Technicité

L’entretien a mis en avant plusieurs aspects techniques qui auraient altéré la marge de manœuvre de la participation.

Le fait que le projet avait certaines réserves techniques ont été exprimées concernant la faisabilité de faire passer le tram à certains endroits, questionnant à la fois la capacité et l'opportunité par rapport au réseau existant.

Le fait aussi que les techniciens, après études, se soient également aperçus de la fragilité des quais, l'obligation de détruire un immeuble pour pouvoir faire passer le tram, etc

Ils mentionnent aussi le fait que le choix ne pouvait pas se tourner vers un bus à haut niveau de service (BHNS) sur certains axes, en raison de la saturation actuelle et des prévisions de trafic qui dépasseraient les capacités du BHNS. De plus, le tram nécessiterait moins d'espace pour le croisement, là où certains bus ne pourraient pas se croiser dans les zones à espace limité.

Les membres de l'association ont également insisté aussi sur leur expertise de l'association. André Roth a décrit l'implication de leur association, qui a 30 ans d'expérience dans l'accompagnement de projets, dans les processus décisionnels. Il explique que leur expertise est parfois supérieure à celle de certains techniciens débutants. Il développe en disant que l'association participe à des réunions institutionnelles trimestrielles avec l'Eurométropole et d'autres acteurs, où ils ont la possibilité de présenter leur avis sur les projets proposés. Il mentionne également des cas où leur opposition a influencé la direction des projets, comme avec un projet de tram sur pneus refusé en 2013.

David WENDLING appuie ses propos : *“On a la possibilité de donner notre avis en plus des concertations. l'idée c'est de faire passer les messages et de faire l'intermédiaire entre les usagers et leurs besoins et les techniciens”*.

“Petit à petit, on sent tout de même ces dernières années que l'expertise d'usage est davantage prise en compte par les services et les élus.” André Roth

Budget

Concernant le budget du tram, le coût initial communiqué par l'Eurométropole était sous-estimé, ce qui a suscité de l'opposition. François Giordani explique que la municipalité avait initialement omis des coûts importants dans ses calculs, notamment ceux des rames du tram, des travaux annexes tels que les modifications des entrées d'autoroute, et la suppression d'un viaduc à la place de Haguenau. Il qualifie cette omission de maladresse plutôt que de tromperie. *“(…) donc tous ces aménagements-là et quoi encore n'avaient pas pris, étaient pris en compte et dans le premier chiffre qui a été donné. Moi je dis que c'est plutôt une maladresse.”* François Giordani

André Roth ajoute que le coût du tram, même s'il s'est avéré plus élevé que prévu, reste comparable à d'autres projets de tramway dans d'autres métropoles, et suggère que l'opposition s'est servi de cette maladresse pour critiquer le projet. Il explique aussi que les variations du budget sont le résultat logique des différentes phases de concertation, des ajustements du tracé, et des études supplémentaires nécessaires pour les aménagements annexes comme les piétonnalisations et les démolitions. Il affirme que ces augmentations de coûts étaient prévues et transparentes dans le budget de l'Eurométropole dès le départ.

François Giordani mentionne également que le projet ne sera pas achevé avant les prochaines élections municipales en 2026, ce qui implique que le financement et la finalisation du projet devront être gérés par la future équipe municipale ce qui est une difficulté supplémentaire du projet.

Opposition

Les membres de astus nous ont également confié que certains participants aux ateliers expriment un sentiment que leurs opinions contre le tram ne sont pas prises en compte, ce qu'ils perçoivent comme une manœuvre pour retarder le projet. *“Le but de la manœuvre, c'est simplement de retarder le projet pour que les choses ne soient pas entamées et pas votées définitivement avant le changement de mandat. En espérant que ce sera une autre liste qui gagnera.”*

Mais malgré cette opposition, ils soulignent l'urgence du projet car les bus actuels sont saturés, avec des usagers incapables de monter à bord.

“Il faut que ce projet aboutisse parce que les usagers le matin dans le bus qui sature, qui reste à quai, ils ne peuvent parfois pas monter dedans, il n'y en a pas assez.” François Giordani

“Ça fait plus de 20 ans qu'on attend cette un projet de tram Nord. On veut bien remettre à plat tout le projet et attendre encore 10 ans si vraiment il y a des raisons, des arguments vraiment fondamentaux. Mais là il y a pas d'arguments vraiment fondamentaux qui qui nécessiteraient de retarder encore de comme le proposent certains” André Roth

David Wendling mentionne également que les principaux arguments des opposants sont que le tram est inutile et trop coûteux. Cependant, l'association maintient que les décisions appartiennent aux élus, et si celles-ci sont contestées, cela devrait être adressé aux prochaines élections municipales, lors des votes et non en remettant en question la légitimité des délibérations démocratiques.

“ La majorité a été élue donc ils ont la légitimité. Contester cette cette légitimité, c'est mettre à plat tout le système démocratique, si on reconnaît pas que ces délibérations ont une validité.” François Giordani

François Giordani explique que pour apaiser les craintes, il est important de montrer clairement aux gens comment les changements vont les affecter personnellement et comment est ce qu'ils vont pouvoir faire en termes d'accès et d'habitudes de vie. Quand cela est expliqué, les gens repartent rassurés. Cela a souvent aidé à transformer l'opposition en acceptation.

Démocratie

Les membres d'Astus nous ont souligné que la démocratie ne signifie pas forcément suivre l'avis de chaque participant pendant des concertations. Ils défendent le processus participatif en expliquant que les avis sont pris en compte, mais que c'est finalement aux élus de peser le pour et le contre et de prendre une décision. Ils soulignent également que l'objectif des projets est qu'ils soient déclarés d'utilité publique.

“Sur 500000 habitants d'une métropole, ce n'est pas parce qu'une centaine de personnes qui participent à une concertation que la métropole ou que les élus ensuite doivent absolument suivre cet avis là.” André Roth

“Sachant que la finalité, c'est bien que ce projet soit déclaré d'utilité publique, et ça c'est l'enquête publique qui le détermine.” David WENDLING

Echelles

François Giordani explique les difficultés qui sont liées aux différentes échelles de gouvernance. Le projet avait été inclus dans le programme de la majorité des communes comme Strasbourg et Schiltigheim mais pas dans celui du maire de Bischheim où le tramway passe également. Malgré cela, c'est l'Eurométropole a qui revient la décision finale.

Actions mises en place par l'association

L'association a formé un collectif en rassemblant 26 associations de différents domaines tels que l'environnement, la mobilité, les quartiers, les piétons, et bien d'autres, afin de soutenir le projet de tram. Au cours des dernières années, cette collaboration a permis de mettre en place des réunions institutionnelles trimestrielles avec l'Eurométropole, les opérateurs, et les autorités organisatrices, où les projets sont présentés en amont.

Astus a pu avoir son mot à dire dans l'évaluation des projets de l'eurométropole, comme en témoignent leur opposition à un projet de tram sur pneus en 2013 et leur approbation pour un projet de tram Nord entre 2020 et 2021. Ces réunions permettent également à l'Eurométropole de demander et de recueillir l'avis de l'association sur les différents stades des projets, ce qui lui permet de renforcer la représentativité et la participation des usagers dans les processus de décision.

“On a fait ce travail de concertation en amont au niveau des associations qui sont quand même représentatives des usagers. Après c'est toujours pareil, si on était plus nombreux, on serait encore plus représentatif.” François GIORDANI

De plus, en dehors des concertations publiques, Astus a la possibilité de participer à des présentations détaillées et de donner leur avis, ce qui facilite le dialogue entre les usagers, les techniciens, et les décideurs. Ces discussions sont vues par les membres de l'association comme une preuve de démocratie, où l'association peut faire passer les messages et transmettre la voix des usagers et influencer les projets de transport.

Montpellier

✓ Midi Libre – Montpellier

Une ambition politique affichée :

Election 2021 : Constat que la ville et la Métropole étaient envahies par les voitures et que Mtp était une ville très attractive □ objectif premier est donc la lutte contre la pollution

Elu sur ce programme : réduction de la place de la voiture, développer les mobilités douces, développer les transports en commun

Aujourd'hui, plus on se rapproche du centre-ville, plus la place de la voiture est réduite, volonté de rendre impossible la traversé des quartiers.

Pour la réduction de la pollution ça marche déjà, il y a des compteurs atmosphériques qui mesurent une baisse de la pollution sur les axes principaux donc ça les confortent dans leur politique à aller encore plus loin.

La métropole a un projet d'anneau vélo autour du CV, qui se développe et à partir de cet anneau pleins de pistes qui viendraient en étoile pour à termes rejoindre les villes et villages de la Métropole.

Elus tablent sur le fait que la ville va gagner en qualité de vie.

La métropole a mis des aides « énormissimes » en faveur du vélo.

Il y avait des aides sans conditions de ressources et des aides avec conditions de ressources. Certains pouvaient cumuler jusqu'à 1 150€ d'aide.

« C'était dangereux de faire du vélo il y a 8 ans. La ville était faite pour les voitures. Maintenant, je vois le travail qui a été fait et surtout je ne suis plus tout seul. Le changement est impressionnant. »

Les rues qui mènent au CV vont toutes à un point précis : le parking sous-terrain.

Le flux de vélo en CV met qqe fois les piétons en danger □ faire un tunnel sous la place de la comédie pour le passage des vélos.

Une association et des citoyens forces de proposition :

Vélocité sont associés aux travaux de la Métropole. « *Mais bon, ils ont toujours des demandes supplémentaires, qui correspondent pas forcément à ce que le Métropole veut lâcher, il y a toujours des points de frictions. Mais globalement ils sont sur le même mouvement.* »

« *Vélocité veut toujours aller un peu plus loin, mais la Métropole doit faire vivre ensemble toutes les mobilités* »

« *Tout est parti des citoyens* »

Avant avec P. Saurel, qui n'était pas du tout pro-vélo, il y avait très peu de vélo en ville. La ville n'était pas faite pour les piétons sauf le centre piéton. Tout était pour les voitures.

Retour sur les propos du maire lors d'une inauguration.

Les cyclistes ont tous repris les propos du maire, qui ont montré aux maires qu'ils étaient bien plus de cycliste que ce qu'il pensait.

Partis d'un # et d'une mobilisation sur les réseaux sociaux. Vélocité s'en est emparé et à fait un grand rassemblement. Il y a eu entre 1200 et 1500 personnes. « *Tout le monde a pris conscient du potentiel vélo de la ville* ».

Sur la fin de son mandat P. Saurel a créé des pistes ici et là dans la ville, doucement.

Election de M.Delafosse avec un programme « *très très vélo, mobilité douce, transport en commun, réduction de la place de la voiture* »

« *Le vélo est dans l'air du temps partout. Montpellier voulait adhérer à ce mouvement-là* ».

Mouvement politique – mouvement citoyen – mouvement dans l'air du temps.

Baromètre des villes cyclables : Mtp était tout le temps 9^{ème} sur 11 plus grandes villes.

La ville a gagné qqe places avec tous les travaux faits. Tous les scores de la ville ont progressé et c'est la ville qui a la plus grosse progression.

Participation sur les actions mises en place :

Baromètre sont 100% citoyens

Application vigilo -> appli participative qui recense les dangers sur la route, application très utilisée

Les aménagements cyclables sont adaptés à tous les types de vélos, et lorsque ce n'est pas le cas il y a tout de suite une vidéo qui sort.

« *Le problème c'est plus de faire des pistes sécurisées pour tout le monde, c'est un peu la grand question à laquelle chacun cherche à répondre.* »

Une ambition très centrée sur la ville de Montpellier :

Lutte contre la voiture dans les autres villes de la Métropole ? les gens des autres villes de la métropole prennent beaucoup plus la voiture que les Montpelliérains et ont l'impression d'être plus pénalisés et de payer un peu la facture.

Pour circuler autour de Montpellier c'est compliqué, il y a des rocade qui sont pas encore terminés depuis des années, les gens des villages n'ont pas trop d'alternative il y a pas un grand panel d'itinéraires. Les solutions proposées en transports en commun modifient aussi les itinéraires et les habitudes gens. Rajoute du temps de trajet.

Pollution baisse plus à Mtp que dans les villes aux alentours

But de Mtp d'en faire une ville à hauteur d'enfants. « *Ils rappellent toujours que c'est le piéton qui est prioritaire en terme de mobilité.* » S'ils font des pistes c'est pour que les vélos qui n'étaient pas en sécurité sur la route et allaient sur les trottoirs, n'aillent plus sur les trottoirs et ne mettent pas en danger les piétons, les PMR, les personnes âgées, les enfants... « *Il y a beaucoup de fiction entre différents types de mobilité à Mtp et surtout entre les cyclistes et les piétons* ».

La prise en compte des autres usagers de l'espace public :

Vélocité défend l'intérêt des piétons, et sont mêmes prioritaires « *Les piétons c'est clair qu'ils sont prioritaires et personne ne conteste ça. C'est reconnu par tous les acteurs des mobilités à Montpellier.* »

Collectif de piétons : il y a une asso Mtp à pied « *mais personne ne les connaît* »

Mais pas de collectif piétons

La ville fait pleins de trucs qui vont en faveur des piétons, campagne de sensibilisation, piétonisation...

-> grandes améliorations pour les piétons

Quelques oppositions diverses :

Le programme et les actions faites font beaucoup de mécontents (automobilistes, commerçants, artisans...), pas mal d'opposition □ font des pétitions

Elus tablent sur le fait que la ville va gagner en qualité de vie. C'est les habitants de Mtp qui votent, pas les gens de la Métropole et des villes autour.

Opposition : collectif des 4 boulevards. La ville a choisi 4 boulevards comme axe principal pour traverser la ville. Les gens des boulevards ont vu la circulation se multiplier sous leurs fenêtres et disent que ces boulevards ne sont pas adaptés à un tel flux de voitures.

Opposition aussi des gens qui prennent la voiture au quotidien et qui sont pris dans les embouteillages.

Collectif des motos aussi : les motards en colère, présents dans tous les départements.

Compléments sur la gratuité du tramway :

Arguments de ceux en opposition avec la gratuite du tram :

- Mettre en péril les finances de la Métropole
- Manque à gagner
- Favoriser les incivilités
- Important de payer pour un service, il vaut mieux mettre 1€ que rien pour que les gens se rendent compte que rien est gratuit

✓ Thomas Lavaur, coordinateur mission vélo, Métropole de Montpellier

La métropole de Montpellier a souhaité mettre en place un réseau express vélo, en engageant la participation des associations une fois celui voté et lors de sa mise en œuvre. La concertation pour définir le maillage territorial du réseau et ses grands axes, s'est faite entre la métropole et les communes qui la composent.

« *Qu'il y ait une concertation entre la métropole et les 31 communes qui composent la métropole de Montpellier* »

Puis une fois que ce réseau a été voté et mis en œuvre, plusieurs choses ont été mises en œuvre en faveur de la concertation avec les acteurs du territoire et les associations. Cette concertation permet à la métropole de discuter avec des associations de vélos sur la mise en place du réseau express vélo. Cela permet à la métropole d'avoir un point de vue des usagers et de comprendre leurs besoins sur des questions propres à l'utilisation du vélo. Un comité de pilotage a été mis en place avec les associations afin de les représenter lors des projets.

« *Donc la métropole réunit 2 à 3 fois par an les associations vélo pour discuter justement de la mise en place du réseau express vélo, des problématiques liées à aux discontinuités cyclables, aux usages, et cetera* »

« *La concertation avec les acteurs du territoire et notamment l'écosystème associatif. Donc depuis le début du mandat, il y a ce qu'on a appelé un comité de pilotage avec les associations sur le vélo qui est en place depuis fin 2020, à peu près début 2021.* »

Il ya de nombreuses associations vélo au sein de la métropole et chacune à un périmètre d'action plus ou moins grand en fonction du nombre d'adhérents et de ce que fait l'association.

« Donc vélocité, c'est la structure la plus importante en nombre d'adhérents, elle a vocation à faire agir dans plein de pans de l'écosystème vélo. Du plaidoyer, de la promotion d'usage du vélo sur le territoire, donc, avec des manifestations, et cetera, mais aussi de plus en plus de l'expertise sur le vélo, donc ils ont commencé à construire un groupe de travail infrastructures qui dialogue directement avec la métropole, c'est à dire qu'on a un groupe de travail commun entre vélocité et les services de la métropole sur les sujets liés aux aménagements cyclables. Et après, ils ont d'autres actions qui peuvent être liées, on va dire, à la sensibilisation, et cetera. »

« A côté de vélocité, il y a d'autres associations qui interviennent plutôt sur d'autres pans, par exemple une association qui est ancrée depuis des années qui est le vieux biclou qui est plutôt sur la question de l'auto-réparation et ce qu'ils appellent la Vélonomie, c'est à dire apprendre à être indépendant avec son vélo »

« Et puis vous avez par exemple une autre association qui s'appelle le bonheur à vélo qui intervient à elle depuis longtemps plutôt auprès du Clubing SHOP et notamment dans les écoles avec le programme savoir rouler à vélo, programme que la métropole soutient par ailleurs financièrement pour que les communes le mettent en place dans les écoles des 31 communes de la métropole. »

Le groupe de travail infrastructure a une place importante dans le suivi de l'avancée des aménagements cyclables. Ce groupe discute avec la métropole sur la mise en place de ces aménagements, ce qu'ils considèrent comme réussi ou à améliorer, ce qui permet à la métropole d'avoir un retour et un avis sur l'aménagement cyclable du territoire.

« On a des groupes de travail technique et aujourd'hui celui qui fonctionne le mieux, entre guillemets en tout cas qui fonctionne avec une certaine récurrence, et le groupe de travail infrastructures qui nous permet de suivre l'avancée des aménagements cyclables. »

Les comités de quartier ont aussi leur place dans les discussions avec les élus pour faire remonter les envies et les besoins des habitants. Par exemple, les personnes qui animent les comités de quartier ou ces groupes de travail habitants, sollicitent le coordinateur de la mission vélo pour un aménagement cyclable que les habitants souhaiteraient voir réalisé. Cela permet d'ouvrir la discussion avec les services techniques pour savoir ce qu'il est possible de faire et surtout de trouver un compromis avec les habitants lorsque la proposition ne peut être réalisée pour des raisons techniques ou financières.

« Donc régulièrement on est sollicité par des personnes qui animent ces comités de quartier ou ces groupes de travail habitant sur des sujets cyclables liés bah par exemple à tel aménagement cyclable qu'ils souhaiteraient voir réalisé sur des sujets liés au stationnement cyclable, et cetera. Ces instances, elles ont un pilotage propre et nous en tant que pôle mobilité et moi, en tant que coordinateur de la mission vélo, je suis là pour intervenir lorsqu'il y a des remontées de besoins identifiés pour qu'ensuite, avec les services techniques, on puisse faire des propositions qui satisfassent cette demande. »

« Donc lorsqu'on a une demande qui intervient dans un groupe de travail, habitants qui disent on aimerait tel aménagement cyclable, on dit évidemment on peut étudier cette demande »

« Après ce sont des compromis et c'est aussi un équilibre à trouver dans ce dialogue avec les habitants et les citoyens du territoire »

Si une association dispose d'un grand nombre d'adhérents, cela lui permettra d'avoir plus de pouvoir et d'avoir la possibilité de faire des propositions à la métropole grâce à leur expertise du territoire et des aménagements. Par exemple, vélocité est une association qui a un poids assez important lors des dialogues avec la métropole et les services technique car son grand nombre d'adhérents fait qu'elle à une force d'expertise qui est de plus en plus forte, alors que les associations pour la marche ont très peu de poids car il y'a moins d'adhérents et moins de niveau d'expertise. Si les associations arrivent à rallier à leur cause des personnes intéressées par le sujet et motivées, cela leur permet d'avoir une force de proposition et surtout d'avoir un point de vue vaste du territoire grâce à tous ses adhérents.

« Aujourd'hui, vélocité est une structure associée qui s'active très fortement, implantée avec de nombreux adhérents et une expertise qui est de plus en plus forte, ce qui leur permet d'être force de proposition, parfois de nous proposer des aménagements cyclables sur des secteurs où les services n'avaient pas encore étudié les aménagements. Et ce qui fait que forcément le dialogue est peut-être

plus important qu'une association en faveur de la marche sur laquelle bah voilà il n'y a peut-être pas le même nombre d'adhérents et le même niveau d'expertise. »

Lors des concertations, des instances de quartier, des discussions avec les élus, il a l'impression que ce sont souvent les mêmes personnes qui s'investissent et qui se retrouvent dans ces discussions. Ces personnes-là sont majoritairement impliquées dans la vie de leur quartier et surtout elles ont le temps, car cela demande du temps et tout le monde n'a pas forcément du temps à donner pour participer à tout ça.

Moi je peux vous donner un sentiment que j'ai, c'est qu'effectivement, il y a une tendance globale à retrouver quand même, j'ai envie de dire, toujours les mêmes personnes, qui sont impliquées dans la vie de leur quartier, celles qui sont impliquées et qui ont le temps aussi, hein, de dédier à des instances de concertation.

C'est aussi pour cela que les associations ont une place importante, dans le sens où même s'il n'y a pas d'association de quartier ou autre, il y'a ces associations qui représentent un certain centre d'intérêt, comme les associations cyclistes qui portent un intérêt pour le vélo, et qui font passer le message des habitants dans les discussions autour des projets pouvant être mis en place dans la métropole.

« Lorsqu'il n'y a pas, par exemple, d'associations de quartier et cetera, mais les associations de représentation de certains intérêts comme les associations cyclistes ont une volonté d'être présente dans ces instances de quartier aussi pour faire passer des messages par d'autres canaux. Donc je sais que par exemple, dans les instances de quartier des structures comme vélocité font en sorte d'avoir quelqu'un qui soit présent pour faire porter le message en faveur du vélo dans ces, dans ces structures, dans ces instances »

Même si la métropole a voté à l'unanimité le réseau express vélo sur le territoire, on se retrouve avec une certaine résistance sur certains aménagements. Il y a des oppositions qui viennent des groupes d'intérêts et des représentants présents dans les collectivités mais aussi de la population. Cela engage donc des discussions entre la métropole, les communes et les opposants afin de trouver des compromis et de faire en sorte que le réseau express vélo soit mis en place au plus vite.

« Il y a des oppositions qui ne sont pas forcément du fait des maires, mais du fait de l'équilibre que chaque maire peut avoir au sein de sa commune entre des groupes d'intérêts et des représentants. Mais malgré le vote de notre réseau express vélo, malgré la volonté affirmée de la métropole de déployer des aménagements cyclables, il y a des résistances fortes. »

« De la part de certains agriculteurs et viticulteurs pour le développement de certaines voies vertes sur des anciens chemins ruraux communaux. Et donc aujourd'hui, il y a des points de blocage et les discussions se font à la fois au niveau de la métropole, au niveau au niveau de la commune avec les agriculteurs et jusqu'à discuter avec la chambre régionale d'agriculture jusqu'à discuter avec les représentants de l'État pour essayer d'éviter les blocages »

On se retrouve aussi avec de la contestation un peu plus banale, que l'on remarque sur quasiment tout nos projets de mobilités, qui est la suppression des places de parking et les difficultés de circulation que cela peut apporter. Cependant l'acceptation se fait plus facilement au sein de la commune de Montpellier car le maire avait beaucoup communiqué, dans son programme pour être élu, sur le développement des aménagements en faveur des piétons et des vélos, tout en réduisant le trafic des voitures au sein de la commune. Le fait d'avoir été clair sur ce plan dès son programme et d'avoir été élu par la population a permis de faire accepter plus facilement les travaux pour développer les modes actifs.

« Nous, on a vu que la suppression des places de parking, c'est beaucoup la première opposition qui ressortait. Enfin, les gens râlent en premier parce que les places de parking et leurs habitudes peuvent changer »

« Il y a des résistances, il y a des manifestations parfois qui peuvent, qui peuvent faire preuve d'un certain mécontentement »

« L'acceptation du vélo en ville est quand même est plus forte dans Montpellier, on va dire que dans les autres, parce qu'il y a déjà un report modal qui est enclenché et parce que la circulation était de toute manière déjà compliquée. »

« Mais je sais que c'est assumé, c'est à dire que la suppression des places de stationnement était totalement assumée par le maire de Montpellier. Si c'est pour développer des aménagements en faveur des piétons, des cyclistes, il n'y a pas d'ambiguïté là-dessus. Et pour le plan de circulation c'est la même chose. C'est-à-dire qu' au contraire, c'est le l'un des objectifs affichés. »

✓ Président de l'association Vélocité Montpellier

Création d'une dynamique citoyenne :

Retour sur les propos de l'ancien maire M. Saurel en 2018

Asso a permis de transformer l'indignation des RS en indignation dans la rue en impulsant une manifestation. 10 jours après la phrase du maire, il y a 1 500 vélos dans les rues de Mtp.

Suite à cela Vélocité et la dynamique citoyenne sont médiatisés.

Deux mondes qui s'affrontent : le monde politique et les cyclistes

« Nous en tant qu'association notre but c'est de créer du lien entre la société civile et la municipalité »

« C'est une démarche qui est complètement transpartisane et apaisante, on n'est pas pour un candidat ou contre un candidat, on est pour le vélo. Si un élu fait des bonnes choses pour le vélo on va dire que c'est bien, par contre s'il fait des choses pas bien on va aussi le dire ».

Automne 2018 petite centaine d'adhérents et aujourd'hui 1 200.

« On a vraiment fait du vélo un enjeu politique »

Vélocité est rentrée dans le débat public fin 2018, ils ont pesé sur le débat des municipales en challengeant les candidats et en leur soumettant des propositions.

En fin février 2020, grand oral vélo avec tous les candidats devant plus de 300 personnes.

La population a fait du vélo un enjeu pour les municipales. Via le baromètre et via l'association, aide à la décision et co-construction avec la municipalité.

Un travail de co-construction des politiques cyclables

Il y a des premiers échanges avec le maire qui commence à mettre en place une méthodologie de travail avec des COPIL réguliers (tous les 2 mois).

La dynamique citoyenne ne s'arrête pas, les citoyens refont d'autres actions.

Ex : lors de la marche pour le climat, Baromètre des villes cyclables : ce sont les citoyens qui disent ce qui va, ce qui ne va pas.

Pour orienter la manif de la marche pour le climat, organisation de la manif sur le plus gros point noir de la ville (selon le baromètre des villes cyclables = retour des citoyens), c'est une des zones les plus polluées de la ville et où il y a le plus d'accidents. 12 000 personnes entre les cyclistes et les piétons.

Suite à la manifestation, nouvelle rencontre avec le maire. Le maire dit qu'il ne peut pas transformer l'avenue, Vélocité fait des propositions, travaille avec la Métropole et au final juste avant les élections de 2020 la rue a été transformée.

Cette rue la n'a pas été choisi par hasard, c'est parce que c'est le point noir et derrière la population a fait des propositions.

En septembre 2019, sur une autre rue, où les piétons et les vélos étaient reclus sur les trottoirs alors que c'est un axe important, il y a 3 voies pour les voitures

Pour ouvrir la semaine mobilité septembre 2019, ils ont construit eux-mêmes une piste cyclable qui ne peut pas s'effacer (action pirate). Il avait fait ça avenue de Toulouse mais ça a avait été effacé.

Le lendemain, cette piste était utilisée par les usagers.

1 semaine après, organisation d'une conférence débat pour les municipales avec 2 experts du monde cyclables qui ont dit qu'il fallait agir comme ça, dans le sens des fausses pistes cyclables.

3 mois après, la mairie faisait la vraie piste et aujourd'hui il y a plus de 3 000 vélos quotidiennement.

Vélocité : office d'aide à la décision, proposition de plan.

En février 2020, dans un autre quartier de la ville, même action avec l'association de quartier et la piste dessinée par des enfants. Le maire a décidé d'en faire une piste cyclable.

Pendant le confinement, l'association a vu qu'au niveau international de nombreuses villes faisaient de plus en plus de place au vélo. L'asso a convaincu l'ancien maire de faire des pistes cyclables temporaires, des corona-piste. Montpellier première ville en France à le faire grâce à une combinaison de propositions des citoyens qui ont été portées derrière par la municipalité. Il y a un travail conjoint citoyens / municipalité.

Actuellement sur ces pistes la place n'a pas été rendue aux voitures

Aujourd'hui les COPIL sont difficiles, Vélocité n'est plus associée.

Refont tous les ans une grosse manifestation dans la rue.

Le niveau de concertation est corrélé à la présence du vélo dans les médias et dans l'espace public.

« On ne doit jamais relâcher nos efforts »

« Pour faire une politique de mobilité et de vélo, c'est pas simple et ça nécessite une part de courage politique. »

Présente publiquement des projets d'aménagement par quartier : force de proposition, réunions publique...

Sur la question démocratisation il y a un côté où on est vraiment force de proposition et un autre côté sur l'expertise d'usage que les piétons et les vélos ont.

« Les politiques publiques elles savent faire des transports en communs, elles savent faire des routes mais le vélo ça reste encore nouveau. Il y a un gros déficit d'expertise technique [...]. Quand il y a des projets d'aménagement, la mairie communique dessus et si on n'est pas concerté, ça nous arrive de faire des contre-propositions publiques. »

Question sur ce que la mairie organise en termes de PC :

« La municipalité a des concertations par quartier mais les marges de manœuvres y sont assez limitées »

« Aujourd'hui maintenant que la collectivité fait des choses, on essaye d'influencer les projets en cours pour qu'ils soient encore plus favorables au vélo, plus qualitatif. »

Il y a un travail d'homogénéisation des propositions, pour donner de la cohérence à ce qu'on propose et que ce soit des aménagements qui répondent vraiment aux besoins. »

« Sur le vélo il y a une expertise citoyenne qui est assez inédite et qui déstabilise. Et des fois il y a des citoyens qui sont très calés et qui sont capables de dessiner des ronds-points à la hollandaise alors que certains agents de la CT ne sont pas en mesure de faire des projets de ce niveau-là ».

Une prise en compte des différents usagers

Souhait d'avoir de la co-construction mais pas que avec les vélos, aussi avec les asso piétonnes, les asso de PMR... des usagers de l'espace public.

« Si on est pas dans la boucle, les standards ne sont pas très ambitieux. [...] On veut des aménagements qualitatifs qui permettent aux personnes qui ne font pas de vélos de pouvoir en faire. On veut un véritable système vélo »

Ils veulent faire venir les 60% de personnes qui ne sont pas défavorables au vélo mais n'en font pas pq pas assez d'aménagement.

Récolte des besoins :
Baromètre des villes cyclables -> diffusé massivement
Discussion avec d'autres asso
Présence dans la rue, les gens viennent les voir

« Aujourd'hui le vélo c'est une affaire de tous. »
Le VAE a fait aussi beaucoup bouger les choses

« On porte la voix de plus en plus de monde. On est face à un mouvement social qui tient dans la durée »

« Nous dans nos réflexions déjà la première chose qu'on veut c'est une ville où les piétons et les PMR soient en sécurité, ensuite une ville pour les vélos et ensuite pour les transports en commun et pour les voitures. »

Echanger beaucoup avec différentes associations

« Important d'avancer main dans la main avec les asso de piétons. Ce qu'il faut c'est réduire la place de la voiture pour favoriser les alternatives et ne pas neutraliser le développement du vélo. On doit œuvrer conjointement avec les asso piétons auprès des CT pour qu'ils puissent tous deux circuler en sécurité sans se gêner. »

« Dans nos démarches il y a une nécessité d'ouverture et d'inclusivité. Après on ne va pas se mentir, le vélo explose auprès des populations de centre-ville et des populations qui sont privilégiées en termes de CSP. Mais le vélo c'est un super vecteur d'inclusion [...] et à moindre coût. Dans notre fédération on va aussi auprès des entreprises pour qu'elles fassent de la place au vélo, des employeurs vélo friendly. Cette inclusivité elle se fait à plusieurs niveaux, au niveau social et pour toutes les strates de la société »

Un périmètre élargie

Réunion technique régulière mais que à l'échelle de la ville de Mtp, « pas volonté de la métropole à avoir une concertation globale sur tout le territoire. »

Par contre il y a des mairies plus ou moins réticentes à faire de la concertation, certaines soumettent de manières plus ou moins officielles des projets.

Vélocité essaye de raisonner et de faire des propositions en termes d'aires urbaines et non simplement de la métropole car il y a des villes n'appartenant pas à la métropole qui se trouvent à maximum 30 min en vélo de la place de la comédie et comme la volonté et de faire du vélo un transport de masse on ne peut pas raisonner qu'en termes de métropole. (ex Grenoble il y a le SMMAG qui permet une politique cyclable cohérente à l'ensemble du territoire).

Organisation de l'association :

Groupe territorial

Groupe éducation : Éducation auprès des enfants, auprès des néo-cyclistes, remise en selle...

Groupe action, événement : Action de toutes formes, manifestation, on part sur le territoire, on fait des tournés, on fait essayer des vélos, on fait des animations □ rendre le vélo visible partout

Groupe données / cartographie : s'appuie sur les travaux du baromètre des villes cyclables, application Vigilo...

Groupe aménagement et infrastructure : but être un acteur de la co-construction avec les CT

Fonctionnement de manière matricielle car aussi des groupes sectoriels : secteur est et groupe de travail sur la CC du Grand Pic Saint Loup

« Vélo est en train d'exploser en ville mais il faut qu'il se développe dans le péri-urbain et vélo »

Une association en opposition avec les mauvaises décisions :

« Il y a eu une mauvaise décision en fin d'année où on est tombé sur la mairie : l'interdiction des vélos dans le tram. On a fait part de notre mécontentement par voie de presse comme il n'y a pas de COPIL. Et maintenant ils annoncent des COPIL tous les deux mois »

Janco appelle ça le pouvoir de nuisance.

« Nous on est favorable à une co-construction, les élus le sont plus ou moins. »

« Faut pas avoir peur d'aller aux réunions publiques des opposants pour faire entendre son point de vue »

Bibliographie :

Académie des experts en mobilités actives, ADMA. « Introduction à la participation dans les projets de mobilités actives », 2023

Bacqué, Marie-Hélène, et Mario Gauthier. « Participation, urbanisme et études urbaines. Quatre décennies de débats et d'expériences depuis « A ladder of citizen participation » de S. R. Arnstein », *Participations*, vol. 1, no. 1, 2011, pp. 36-66.

Baldasseroni Louis, « Du pavé bâti au pavé battu : les mobilisations des usagers pour les infrastructures de voirie et leur prise en compte politique, Lyon, années 1950-1970 », *Métropoles* n°25, 2019.

Baldasseroni, Louis, Étienne Faugier, et Claire Pelgrims. « Chapitre 2. Années 1920-années 1960 : mise en ordre et normalisation », Louis Baldasseroni éd., *Histoire des transports et des mobilités en France. XIXe-XXIe siècle*. Armand Colin, 2022, pp. 43-67.

Baron-Yellès, Nacima. « La fabrique politique du covoiturage périurbain », *Espaces et sociétés*, vol. 188, no. 1, 2023, pp. 93-111

Bernardet, Clémence, et Alain Thalineau. « La participation citoyenne. Sur les ambiguïtés du « pouvoir d'agir » », *Savoir/Agir*, vol. 43, no. 1, 2018, pp. 41-50.

Binacchi, Fabien. « Nice: Elus et associations réclament une extension du tramway vers un quartier sensible, contre l'avis d'Estrosi », *20 Minutes*, 2018

Blondiaux Loïc, 2004, « L'idée de démocratie participative: enjeux, impensés et questions récurrentes », in Bacqué Marie-Hélène et Sintomer Yves, *Démocratie participative et gestion de proximité*, Paris, La découverte

Blondiaux Loïc, 2008, *Le nouvel esprit de la démocratie. Actualité de la démocratie participative*, Editions du Seuil et La république des idées, p.90

Blondiaux, Loïc. « La démocratie participative : une réalité mouvante et un mouvement résistible », *Vie Publique*, 2021

Blondiaux, Loïc. « Démocratie locale et participation citoyenne : la promesse et le piège », *Mouvements*, vol. n°18, no. 5, 2001, pp. 44-51.

Loïc Blondiaux, « Le participatif en actes : quel avenir pour l'injonction à la participation ? », *Questions de communication*, 41, 2022

Bourdages Jade et Champagne Eric , « Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport », *Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement*

Cabanne I., Pochez R., Wagner N., *Projections de la demande de transport sur le long terme*, CGDD, Théma Analyse, juillet 2016

Cap collectif. « La transparence au service de la démocratie participative », 2021

Carrel, Marion. « Participer, pour quoi faire ? L'énigme du primat de l'« injonction participative » en France ». Faire participer les habitants ? Citoyenneté et pouvoir d'agir dans les quartiers populaires. By Carrel. Lyon, 2013

Carrel, Marion. *Faire participer les habitants ? Citoyenneté et pouvoir d'agir dans les quartiers populaires*, Lyon, ENS Éditions, 274 p., 2013

Carrel, Marion. « Injonction participative ou empowerment ? Les enjeux de la participation », *Vie sociale*, vol. 19, no. 3, 2017, pp. 27-34.

Carrel, Marion., Scognamiglio, Typhanie. « La participation citoyenne : définitions, méthodologies et état des lieux », *Action publique. Recherche et pratiques*, vol. 13, no. 1, 2022, pp. 6-14.

Chatzis, Konstantinos. “De l'importation de savoirs américains à la création d'une expertise nationale : la modélisation des déplacements urbains en France, 1950-1975”. Guigueno, Vincent, et Mathieu Flonneau. *De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?* Rennes : Presses universitaires de Rennes, 2009. (pp. 159-169)

Conseil d'orientation des infrastructures, Ministère chargé des transports, “Bilan et perspectives des investissements pour les transports et les mobilités”, mars 2022

Demoli, Yoann, et Pierre Lannoy. « I. Décrire la diffusion de l'automobile », Yoann Demoli éd., *Sociologie de l'automobile*. La Découverte, 2019, pp. 7-21.

Donzelot, Jacques, et Renaud Epstein. « Démocratie et participation : l'exemple de la rénovation urbaine », *Esprit*, vol. , no. 7, 2006, pp. 5-34.

Dupéron, Olivier. “Des transports intérieurs à la mobilité durable : distinctions sémantiques et concepts évolutifs, sources de défis pour les territoires” dans “Les défis de la mobilité durable pour les territoires”, Mare et MArtin, 2020

Dupin, Frédéric. « La contre-démocratie La politique à l'âge de la défiance de Pierre Rosanvallon », *Le Philosophoire*, vol. 27, no. 2, 2006, pp. 257-263.

Ferrando Y Puig, Judith. « Favoriser la participation citoyenne », Fonda fabrique associative, 2020

Fung, Archon, et Erik Olin Wright. « Le contre-pouvoir dans la démocratie participative et délibérative », Marie-Hélène Bacqué éd., *Gestion de proximité et démocratie participative. Une perspective comparative*. La Découverte, 2005, pp. 49-80.

Gilbert, Claude. « Quand l'acte de conduite se résume à bien se conduire. À propos du cadrage du problème « sécurité routière » », *Réseaux*, vol. 147, no. 1, 2008, pp. 21-48.

Girod, Alain. « Territoires, proximité et espace public », *Études de communication*, vol. 26, no. 1, 2003, pp. 6-6.

Guibert, Géraud. « La contestation des grands projets d'infrastructures », *Esprit*, vol. , no. 10, 2013, pp. 92-104.

Hammam, Philippe “Le tramway dans la ville : le projet urbain négocié à l’aune des déplacements” Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2011

Hubert Hubrecht. La participation des citoyens : quelles obligations légales ?. Les Cahiers de la SFE, 2007, La participation des citoyens à l’évaluation des politiques publiques, 3, pp.10-13

Huré, Maxime, “La mise en politique des mobilités. Perspectives historiques et enjeux contemporains” dans Baldasseroni et al. “Histoires des transports et des mobilités en France” Collection U, Armand Colin, 2022

Huré, Maxime “Le mobilités partagées : régulation politique et capitalisme urbain”, Paris, Édition de la Sorbonne, 2017

Lannoy, Pierre, “ Un siècle de préoccupations routières, Recherche - Transports - Sécurité “, Volume 65, 1999, Pages 35-59.

Le Breton et al. “Le transport à la demande, un nouveau mode de gestion des mobilités urbaines”, 2000

Leyrit, Christian. « Débats publics : démocratiser et légitimer les décisions », *Annales des Mines - Responsabilité et environnement*, vol. 81, no. 1, 2016, pp. 23-29.

Louis, Jérémy. « Un contre-pouvoir financé par l’État ? Les tables de quartier, une expérimentation à mi-chemin entre dispositif institutionnel et mouvement social », *Participations*, vol. 24, no. 2, 2019, pp. 195-216.

Mechmache, Mohamed., Bacqué Marie-Hélène. Rapport au ministre délégué chargé de la ville « Pour une réforme radicale de la politique de la ville », 2013

Milanesi, Julien et Pelenc Jérôme, Sebastien Léa. « Résister aux projets d’aménagements, politiser les territoires », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement*, volume 19 numéro 1, 2019

Moretto, Sabrina. « L’expertise d’usage, une nouvelle légitimité pour la concertation : application aux déplacements urbains ». Architecture, aménagement de l’espace. Université Paris-Est, 2012

Muller, Pierre, “Les politiques publiques”, PUF, 2018

Mwendo, Judith. « Modalités de participation des citoyens aux décisions locales », AMF, 2011

Nez Héloïse, « La démocratie participative en butte à la grande échelle. La participation citoyenne dans l’urbanisme à Paris et à Cordoue », *Métropolitiques*, 9 mai 2011

Norynberg, Patrick. « Ville, démocratie et citoyenneté : expérience du pouvoir partagé », Edition Yves Michel, 2011

Occitanie, Région. "Proposer un véhicule électrique partagé en milieu rural—Europe en Occitanie." (2021)

Ouest France. « Concarneau. L'agglomération étudie un nouveau type de covoiturage ». Publié le 12/11/2018

Orfeuil Jean-Pierre, Ripoll Fabrice "Accès et mobilités, les nouvelles inégalités", inFolio, 2015

Papon, Charles. « Le point sur les techniques de participation du public », 2017

Pantic, Vanja. « La participation citoyenne pour un plan de mobilité plus inclusif », Citizenly, 2022

Radouart, Romain, et al « Participation citoyenne : un nouveau souffle? », Horizon Publics, 2019

Röcke, Anja, et Yves Sintomer. « 5. Les jurys citoyens berlinois et le tirage au sort : un nouveau modèle de démocratie participative ? », Marie-Hélène Bacqué éd., *Gestion de proximité et démocratie participative. Une perspective comparative*. La Découverte, 2005, pp. 139-160.

Roger, Patrick. « Au second tour des élections municipales 2020, abstention record et percée écologiste », 2020

Roquefort-Cook, Katline. « La participation des usagers aux politiques publiques locales », L'Harmattan, Université de Cergy-Pontoise, 2015

Rui, Sandrine et Villechaise-Dupont Agnès. « Les associations face à la participation institutionnalisée : les ressorts d'une adhésion distanciée », *Espaces et Sociétés*, 2005, pp. 21-36

Sarolta Németh. Quand l'autonomie locale rencontre la justice spatiale : l'action citoyenne dans les zones urbaines de la ville de Kotka, 2019

Sintomer, Yves. « Du savoir d'usage au métier de citoyen ? », *Raisons politiques*, vol. 31, no. 3, 2008, pp. 115-133.

Vergne, Olivier. « La contestation des projets d'infrastructures de transports : l'exemple du Grand Contournement Ouest (GCO) de Strasbourg », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 57 / 3-4 | 2017

Vincent-Geslin S, Kaufmann V (2012) Mobilités sans racine. Plus loin, plus vite... Plus mobiles ? Éditions Descartes & Cie

Zetlaoui-Léger, Jodelle. « Invention et réinvention de la « programmation générative » des projets : une opportunité de collaboration entre architecture et sciences humaines et sociales pour des modes d'habiter « durables » », *CLARA*, vol. 3, no. 1, 2015, pp. 101-113.

6T-Bureau de recherche, 2010, *Et si les Français n'avaient plus seulement une voiture dans la tête ? Évolution de l'image des modes de transport (à partir de l'analyse de 19 Enquêtes Ménages Déplacements)*, Publications du CERTU

Sitographie :

Association Vélocité Montpellier : <https://www.velocite-montpellier.fr/>

Montpellier Méditerranée Métropole : <https://www.montpellier3m.fr/>

Ville de Montpellier : <https://www.montpellier.fr/>

Communauté de communes d'Aunis Atlantique : <https://www.auniatlantique.fr/>

Métropole Rouen Normandie : <https://www.metropole-rouen-normandie.fr/>

Ville de Rouen : <https://rouen.fr/>

Eurométropole de Strasbourg : <https://www.strasbourg.eu/>

Plateforme de Participation Strasbourg : <https://participer.strasbourg.eu/accueil>

Association Col'Schick : <https://www.colschick.org/>

Association ASTUS : <https://astus67.fr/>

Ville de Schiltigheim : <https://www.ville-schiltigheim.fr/associations/ahqcs/>

Syndicat Mixte des Mobilités de l'Aire Grenobloise : <https://smmag.fr/>

Grenoble Alpes Métropole : <https://www.grenoblealpesmetropole.fr/>

Association Stop Métrocable : <https://stopmetrocable.noblogs.org/>

Association ADTC : <https://www.adtc-grenoble.org/>

Association Alternatiba Grenoble : <https://grenoble.alternatiba.eu/>