



HAL
open science

Projet RE-ACTEURS : Réseaux d'acteurs, innovation et gouvernance de la mobilité

Aurore Flipo, Madeleine Sallustio, Nathalie Ortar, Nicolas Senil, Kevin Cariou

► To cite this version:

Aurore Flipo, Madeleine Sallustio, Nathalie Ortar, Nicolas Senil, Kevin Cariou. Projet RE-ACTEURS : Réseaux d'acteurs, innovation et gouvernance de la mobilité. [Rapport de recherche] ADEME. 2022, 58 p. hal-03768124

HAL Id: hal-03768124

<https://hal.science/hal-03768124v1>

Submitted on 2 Sep 2022

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Projet ré-acteurs : Réseaux d'acteurs, innovation et gouvernance de la mobilité

La transition mobilitaire en
territoire peu dense

EXPERTISES

Juill
2022

REMERCIEMENTS

Morgane Régnier (Dromolib)
Teresa Renner (ALEC07)
Laura Dubois (ALEC07)
Benoît Verzat (Institut négaWatt)
Marion Cottet (Institut négaWatt)
Chloé Perrin (Cermosem)
Nicolas Robinet (Cermosem)
Pascal Mao (Cermosem)
Yannick Régnier (CLER)
Anaïs Rocci (ADEME)

CITATION DE CE RAPPORT

Aurore Flipo, Madeleine Sallustio, Nathalie Ortar, Nicolas Senil, Kévin Cariou. 2022. Réseaux d'acteurs, innovation et gouvernance de la mobilité. La transition mobilitaire en territoire peu dense. 58 p.

Cet ouvrage est disponible en ligne <https://librairie.ademe.fr/>

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

Ce document est diffusé par l'ADEME

ADEME

20, avenue du Grésillé
BP 90 406 | 49004 Angers Cedex 01

Numéro de contrat : 19ESC 0014

Étude réalisée par Aurore Flipo, Madeleine Sallustio, Nathalie Ortar, Nicolas Senil, Kévin Cariou pour ce projet financé par l'ADEME

Projet de recherche coordonné par : Aurore Flipo et Nathalie Ortar, LAET/ENTPE
Appel à projet de recherche : APR TEES

Coordination technique — ADEME : ROCCI Anaïs
Direction/Service : Direction Exécutive Prospective Recherche

SOMMAIRE

RÉSUMÉ	5
ABSTRACT	6
1. CONTEXTE DU PROJET	7
1.1. Contexte théorique et objectifs du projet	8
1.1.1. Les enjeux de la mobilité en territoire peu dense.....	8
1.1.2. Les réseaux d'acteurs dans la gouvernance de la mobilité	9
1.2. Terrains d'enquête.....	9
1.3. Une recherche sous contraintes : la pandémie de Covid-19	10
2. METHODOLOGIE	11
2.1. Diagnostic de la problématique de la mobilité dans les territoires	11
2.1.1. Analyse du corpus du grand débat.....	11
2.1.2. Analyse des flux financiers.....	12
2.2. Appréhender la gouvernance de la mobilité sur les territoires peu denses	13
2.2.1. L'analyse des parties prenantes de la gouvernance sur les territoires.....	13
2.2.2. L'analyse des réseaux d'acteurs.....	15
2.3. Méthodologies de la recherche-action	16
2.3.1. Les ateliers de restitution collaborative auprès des acteurs.....	16
2.3.2. Le hackathon	17
3. LA MOBILITE EN TERRITOIRE RURAL, UN PROBLEME PUBLIC EN CONSTRUCTION	20
3.1. Une mobilité principalement automobile et organisée autour du travail et des centralités du quotidien	20
3.1.2. L'offre de transport.....	20
3.1.3. Établir et questionner « la centralité des quotidiens »	22
3.3. La gouvernance de la mobilité, un enjeu multiscalair et objet de concurrences entre acteurs	25
3.3.1. Le millefeuille institutionnel de la mobilité en territoire rural.....	25
3.3.2. Les initiatives citoyennes au cœur de la transition mobilitaire.....	28
3.3.3. Des acteurs et actrices entre interdépendance et rivalités : le cas de la prise de compétence mobilité par les communautés de communes	30
4. JUSTICE MOBILITAIRE ET GOUVERNANCE : VERS UNE NOUVELLE APPROCHE DE LA TRANSITION MOBILITAIRE ?.....	32
4.1. Ouvrir la boîte noire des réseaux d'acteurs et d'actrices	32
4.1.1. Le profil des actrices et acteurs associatifs.....	32
4.1.2. Réseaux d'acteurs et coopération territoriale.....	33
4.2. Les représentations des acteurs et actrices : entre conflits et consensus.....	34

4.2.1. Un consensus sur le « moment » de la transition mobilitaire.....	35
4.2.2. La perception des enjeux de la transition mobilitaire	35
4.2.2.1. L'écologie et la transition écologique.....	35
4.2.2.2. La solidarité et l'inclusion sociale	36
4.2.2.3. La démocratie et la demande citoyenne.....	36
4.2.2.4. La sécurité	37
4.2.2.5. L'urbanisme.....	38
4.2.2.6. L'amélioration de la santé, de la qualité de vie et de la sociabilité	39
4.2.2.7. Le développement économique du territoire.....	40
4.2.2.8. Autonomie et émancipation individuelle.....	41
4.2.2.9. Pédagogie et de sensibilisation	41
4.2.3. Perception des ressources et des freins à la transition mobilitaire	42
4.2.3.1. Le financement	42
4.2.3.2. La cohérence territoriale.....	42
4.2.4. La perception des solutions de mobilité	43
4.2.4.1. Le transport public collectif : des perceptions mitigées	43
4.2.4.2. Le vélo : un enthousiasme partagé?	44
4.2.5. Consensus et adversités idéologiques.....	45
4.2.5.1. Une politisation plutôt faible, mais des adversités nombreuses.....	45
4.2.5.2. La perception de la responsabilité de la transition : une controverse?	46
4.3. Gouvernance et justice mobilitaire	47
4.3.1. Les dimensions sociales et spatiales de la justice distributive.....	47
4.3.1.1. Les territoires ruraux, une zone blanche pour les politiques de mobilité	47
4.3.1.2. Des perceptions conflictuelles des relations entre centres et périphéries	47
4.3.1.3. Services de mobilité et équité sociale.....	48
4.3.2. La justice procédurale au défi du millefeuille institutionnel.....	49
5. RECOMMANDATIONS.....	50
6. CONCLUSION / PERSPECTIVES.....	51
REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES	53
INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES.....	55
SIGLES ET ACRONYMES	56

RÉSUMÉ

Le projet ré-acteurs a exploré les réseaux d'acteurs locaux porteurs d'innovations autour de la mobilité dans des territoires peu denses pour décrire (1) leur fonctionnement, les liens sociaux et géographiques qui constituent le cadre de leurs interactions, (2) les visions de société et les enjeux portés par les membres de ces collectifs. L'objectif était de comprendre les modes de gouvernance et de régulation qui en découlent ainsi que la capacité des acteurs à transformer le territoire en mobilisant des approches anthropologiques, sociologiques et géographiques sur les réseaux d'acteurs.

Notre analyse est centrée sur les réseaux d'acteurs porteurs d'initiatives dans la Vallée de la Drôme et l'Ardèche méridionale, deux territoires qui disposent d'un certain dynamisme en matière d'altéromobilité. Ces deux territoires, comparables par leur dimension, leur densité et leur appartenance à une même région (Auvergne-Rhône-Alpes), nous permettent d'interroger l'existence de modèles territoriaux, et d'interroger les leviers d'action et les obstacles découlant de modes d'organisation et de structuration des acteurs sur des territoires différents.

Ce projet a relevé les difficultés liées à la complexité de la gouvernance de la mobilité à l'échelle du territoire pour expliquer le manque de cohérence globale de la prise en charge de cette question. Nous avons montré que la mobilité est un objet écartelé et disputé entre de multiples compétences et de multiples échelles d'action, aboutissant à un millefeuille territorial qui implique des acteurs nombreux et hétérogènes, aux objectifs parfois divergents, freinant d'autant l'unification autour d'une politique de mobilité consistante.

Plusieurs leviers sont susceptibles d'être des moteurs de changement. Malgré sa complexité, le millefeuille institutionnel peut aussi permettre d'articuler les compétences et les financements pour porter des projets qui ne pourraient voir le jour s'ils étaient portés par une seule collectivité. Ce potentiel dépend de la capacité des acteurs à coopérer et à travailler ensemble, de manière articulée et cohérente. Elle impose donc d'avoir un constat partagé sur la problématique de la transition mobilitaire, des références communes, ainsi qu'un lieu de discussion et de négociation dans lequel les compétences et la légitimité de chacun sont reconnues.

Les associations ont un rôle central dans la formulation des problèmes publics sur le territoire. Mais si les associations sont souvent convoquées pour leur expertise ou au titre de la participation citoyenne, leur pouvoir décisionnaire reste faible et dépendant de la bonne volonté des autorités locales à leur donner une capacité d'action. Leur capacité à coopérer est alors décisive pour peser dans le jeu d'acteurs et contrebalancer l'éclatement des compétences et des responsabilités. De même, les possibilités de dissémination des initiatives dépendent directement de la coordination qui est effectuée au niveau du territoire par les EPCI (communautés de communes, parc naturel régional, pays) et/ou par les associations.

Cependant, le fait que la transition mobilitaire en territoire rural repose essentiellement, pour l'heure, sur des initiatives locales pose de multiples questions en termes de justice spatiale et mobilitaire.

ABSTRACT

The project “ré-acteurs” explores the issue of the governance of the mobility transition in sparsely populated areas. By investigating the networks of local actors carrying innovations around mobility, we intend to describe (1) how they work and the social and geographical links designing the framework of their interactions, and (2) how the members of these collectives envision society as well as their issues. The aim was to understand the modes of governance and regulation which result from those networks, and the capacity of the actors to transform the territory by mobilising anthropological, sociological and geographical perspectives.

Our analysis is based on the comparison of two rural areas of Southern France: the Drôme Valley and the southern Ardèche. Those two territories have a network of dynamic actors involved in altermobility. Being comparable in size, density and belonging to the same region (Auvergne-Rhône-Alpes), their comparison allows us to question the existence of territorial models, their levers of action and the obstacles resulting from modes of organisation and lastly, how the actors on the territory are organised in different local contexts.

This project raises the difficulties and the complexity of the governance of mobility at the scale of the territory which explain the lack of overall coherence on this issue. Mobility is an object teared apart and disputed between multiple competences and scales of action, resulting in a territorial “layer cake” which involves numerous and heterogeneous actors, with sometimes divergent objectives, thus hampering unification around a consistent mobility policy.

Several levers are likely to be drivers of change. Despite its complexity, the institutional millefeuille can render possible to articulate different skills and funding to carry out projects that would not be possible when driven by a single community. This potential depends on the capacity of the actors to cooperate and work together in an articulated and coherent manner. It therefore requires having a shared observation of the mobility transition, common references and a mutual recognition of the skills and legitimacy of each actor.

Civil society organisations have a central role in the formulation of public issues in the territory. But if those organisations are often convened for their expertise or in the name of citizen participation, their decision-making power remains weak and dependent on the good will of the local authorities to give them a capacity for action. Their ability to cooperate is then decisive in order to weigh in the game of actors and counterbalance the fragmentation of skills and responsibilities. Similarly, the possibilities of disseminating initiatives depend directly on the coordination that is carried out at the territorial level by the EPCs (communities of municipalities, regional natural park, “pays” or “syndicat”) and/or by civil society organisations themselves.

Ultimately, the fact that the transition towards low-carbon mobility in rural areas is for now essentially based on local initiatives raises many questions in terms of spatial and mobility justice.

1. Contexte du projet

Depuis les engagements de la France lors de l'Accord de Paris sur le climat, l'impératif de trouver des solutions de mobilités quotidiennes « bas carbone » fait consensus. En effet, avec près de 30 % des émissions totales, le secteur des transports est la première source d'émission de gaz à effet de serre en France. En zones rurales, alors que près de 80 % des déplacements quotidiens sont effectués en voiture, l'urgence est à la construction d'alternatives en matière de mobilité. Cette domination de la voiture individuelle et en particulier de l'autosolisme dans les territoires peu denses soulève cependant de multiples questions. Il en va de l'impact écologique qu'elle implique (54 % des GES des transports étant liés aux véhicules particuliers), mais aussi des problématiques économiques et sociales qu'elle véhicule. Ainsi, la transition mobilière qu'elle implique la transition énergétique touche aux façons de travailler, d'habiter, mais aussi d'aménager le territoire (Huyghe, 2015).

Le contexte actuel est propice à l'intérêt du public pour la mobilité en milieu rural, et ce pour trois raisons. Premièrement, les dernières mobilisations citoyennes massives en France ont soulevé et politisé la question des mobilités quotidiennes. Initialement portée par un refus d'une hausse de la taxe écologique sur le carburant, la mobilisation des « gilets jaunes » au cours de l'année 2018 a en effet mis au centre du débat politique le problème de la dépendance automobile de la ruralité. Dans ces territoires, l'organisation spatiale des lieux et des déplacements inhérents à leur connexion nécessite bien souvent de disposer d'un véhicule personnel. Aussi, c'est bien par le soutien à l'automobile que le gouvernement a choisi prioritairement de répondre au mouvement social : extension de la prime à la conversion, annulation de la taxe carbone, et remise en question de la limitation de vitesse à 90 km/h. Néanmoins, cet événement marque un basculement dans la perception de la question de la mobilité dans les territoires peu denses tout en s'inscrivant dans une trajectoire historique longue, marquée par l'essor de l'usage de l'automobile (Faugier, 2015) et dont témoignent encore les mesures gouvernementales qui ont suivi la crise sanitaire en 2020 : soutien aux constructeurs et au développement de la filière électrique, plan hydrogène. Ces choix rappellent la dimension politique de la question des transports, qui s'exprime également sur les scènes politiques locales ainsi qu'en témoigne la mobilisation de ces enjeux dans la campagne municipale de 2019. La politisation de la question de la mobilité a pris une nouvelle dimension à partir du mouvement social des Gilets Jaunes qui a mis au jour la constellation de représentations, de valeurs et d'objectifs distincts associés à la transition mobilière, qui, loin d'être consensuelle, reflète la diversité des points de vue des acteurs qui la portent. De fait, bien que revendiquant leur inscription dans la Stratégie Nationale Bas Carbone, une analyse détaillée des politiques publiques de mobilité montre que celles-ci ne considèrent dans les faits cet objectif que comme largement secondaire (Bocquillon *et al.*, 2020). En Drôme comme en Ardèche, de multiples « grands projets » continuent d'être à l'étude, mais rencontrent une opposition croissante (projet d'ajout de deux échangeurs sur l'A7, déviation St-Péray-Cornas, etc.).

Deuxièmement, la situation exceptionnelle de confinement au printemps 2020 due à l'épidémie du Covid-19 a permis de faire émerger un regard réflexif sur les modalités du déplacement quotidien. Cette crise s'est accompagnée d'une extension des possibilités de télétravail pour les emplois du secteur tertiaire et pose la question des alternatives à la « mobilité subie » des travailleurs (Guyonvarch, 2011), mais aussi de l'extension potentielle de l'étalement urbain et des zones d'emploi. Celles-ci ont contribué à accroître la longueur des trajets domicile-travail par le passé (Coudène et Lévy, 2016) malgré des temps de déplacement relativement constants en milieu rural : 60 minutes en moyenne par jour, soit l'équivalent d'un temps de déplacement dans les métropoles françaises. Le paradigme des mobilités de Mimi Sheller et John Urry (Sheller et Urry, 2006) attire l'attention sur les conditions de possibilité, les significations, la diversité des pratiques et modes de vie associés au déplacement. Il s'agit de rendre compte des mobilités en tant que phénomène relationnel, multiple et dépendant du contexte (Ortar *et al.*, 2018). À cet égard, l'analyse des effets sociaux du confinement souligne les liens entre la consommation locale et décentralisée (tout particulièrement alimentaire) d'une part, et la réduction des déplacements quotidiens d'autre part — quoiqu'il soit difficile d'évaluer le potentiel de généralisation de pratiques qui se sont développées dans le contexte inédit de cette restriction forcée des mobilités (Flipo et Senil, 2020).

Troisièmement, l'adoption de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM), promulguée par le Conseil des ministres le 26 décembre 2019 opère un changement d'échelle dans la gestion de la mobilité quotidienne hors des agglomérations. Cette réforme est supposée encourager les initiatives écologiques et sociales en vue du respect des engagements pris par la France lors de l'Accord de Paris sur le climat, en donnant de nouvelles capacités d'action aux intercommunalités en matière de mobilité. La volonté de transférer les compétences régionales à de nouvelles « Autorités Organisatrices de Mobilités » (AOM) préoccupe les élus

des collectivités et met en lumière la manière dont les acteurs locaux se saisissent de cette opportunité et construisent de nouveaux modes de gouvernance incluant une diversité de réseaux d'acteurs à l'œuvre. Cette recherche est issue de ces constats et documente les leviers du changement autres qu'individuels qui ont jusqu'ici rarement fait l'objet de recherches. En effet, dans les zones peu denses les leviers individuels sont rares, voire inexistants, si les modèles d'organisation du territoire ne permettent pas d'autres façons de se déplacer (Hubert *et al.*, 2016 ; Huyghe, 2016). Les injonctions au changement de pratiques y trouvent donc particulièrement peu d'efficacité et au contraire, génèrent des effets négatifs, que ce soit par le rejet des politiques fiscales comme on a pu le voir pendant le mouvement des Gilets Jaunes, ou par la mise en situation de « dissonance cognitive » des habitants des territoires ruraux et périurbains, ainsi que l'a montré le projet de recherche ADEME « Construire des mobilités durables, inclusives et responsables » (Demoli *et al.*, 2020).

Le projet « Ré-acteurs » a ainsi exploré les réseaux d'acteurs locaux porteurs d'innovations autour de la mobilité en contexte de ruralité. L'ambition est de documenter les spécificités des modèles organisationnels locaux, leurs modes de fonctionnement, leurs référentiels d'action et les ressources qu'ils mobilisent pour agir et coopérer. Le partenariat avec les acteurs publics locaux et associatifs a permis de coconstruire des outils pour dépasser une approche sectorisée de la transition mobilitaire, centrée exclusivement sur les pratiques et la responsabilité individuelle, pour ouvrir la voie à une concertation sur la construction de modèles de transition territoriaux.

1.1. Contexte théorique et objectifs du projet

1.1.1. Les enjeux de la mobilité en territoire peu dense

Dans le contexte de la transition écologique, les territoires ruraux à faible densité sont vulnérables, car le coût économique et social de la transition y est particulièrement important et porté principalement par les ménages eux-mêmes, en raison de l'absence d'équipements collectifs (Ortar, 2018). Ainsi, le coût des déplacements y est deux fois plus élevé qu'en moyenne (Raoul et Casteigts, 2011). En outre, le changement de modèle y est coûteux, dans la mesure où l'aménagement a été pensé pour le modèle automobile et que celui-ci jouit d'un privilège quasi monopolistique sur les infrastructures. L'enjeu de la mobilité est particulièrement prégnant dans les zones rurales, mais les ressources techniques, sociales et économiques y sont aussi plus rares. En effet, la mobilité demeure un objet de politique publique « pensé par et pour les zones urbaines » (Demoli *et al.*, 2020). De même, le corpus de recherche est beaucoup plus restreint et a surtout porté, jusqu'ici, sur la question – centrale au demeurant – des obstacles à la mobilité que rencontre une grande diversité de publics pour qui l'accès à l'automobile n'est pas aisé (publics précaires, personnes porteuses de handicaps, jeunes, personnes âgées), laissant de côté la question de l'urbanisme, de l'aménagement et de la gouvernance.

Le changement de paradigme est donc nouveau pour les acteurs publics, qui cherchent des solutions, mais manquent de ressources et notamment de référentiels et de méthodologies d'action. Ils se retrouvent aussi confrontés à un objet particulièrement difficile à gouverner, en ce que les frontières qui la bornent sont floues et impliquent de nombreux échelons administratifs. Ainsi, la question de l'échelle d'action et de la coordination entre acteurs se pose de manière particulièrement accrue : communes, communauté de communes, ou encore bassins de vie, conjuguent des acteurs nombreux et dispersés. Enfin, la gouvernance de la mobilité en milieu rural est multiscalaire, puisque le Département (routes) et la Région (transports collectifs) gardent l'autorité sur leurs domaines respectifs. La coordination entre les différents acteurs de la mobilité est encore insuffisante et pose de nombreuses difficultés (Paul-Dubois Taine, 2012 ; Raoul et Casteigts, 2011).

Cependant, de nouveaux outils et de nouvelles possibilités sont apparus au cours des dernières années pour construire une gouvernance de la mobilité en milieu rural. C'est le cas des plans de mobilité rurale et des schémas de cohérence territoriale, des plans climat ou encore de l'initiative French Mobility qui vise à accompagner les projets locaux innovants. Dans ces espaces peu denses se développe aussi une nouvelle économie de l'innovation, notamment sociale, portée par des acteurs de l'économie sociale et solidaire et fonctionnant essentiellement en réseau (Besson et Brouillard, 2018), et pouvant constituer le laboratoire de modes de vie plus durables (Chiffolleau et Prévost, 2012). Constitués d'acteurs multiples, ces collectifs citoyens, associations et réseaux hybrides posent de nouveaux enjeux à la gouvernance territoriale : celle de la dépendance mutuelle des réseaux d'acteurs, de la mixité des référentiels et des cultures organisationnelles, ou encore de l'impact sur la distribution des ressources au niveau social et territorial.

1.1.2. Les réseaux d'acteurs dans la gouvernance de la mobilité

Au cours des dernières années, les acteurs de la société civile ont été amenés à jouer un rôle croissant dans « les nouveaux compromis institutionnels territoriaux » (Demoustier et Richez-Battesti, 2010) qui se caractérisent par la mobilisation d'acteurs hétérogènes aux intérêts potentiellement divergents. Leurs capacités de négociation et de conflit sont des facteurs de stabilité ou d'instabilité pour la gouvernance territoriale (Coissard et Pecqueur, 2007). À ce titre, le développement durable est un enjeu particulièrement révélateur : à la fois transversal, ambigu et porteur d'attentes parfois antagonistes, il peut être utilisé pour « concilier différents intérêts et rendre [la] gouvernance territoriale légitime » (Leroux, 2012). Par ailleurs, sans en connaître véritablement le poids, l'existence d'une influence des spécificités territoriales sur les formes de gouvernance et de régulation est reconnue. Il s'agit de la « matrice territoriale » (Demoustier, 2010), définie comme un « ensemble de dispositions acquises au fil du temps et formant un cadre social dans lequel se structure l'action des personnes ». Génératrice de *path dependency*, cette matrice structure les actions au long cours comme les cultures de négociation et/ou de conflit. Toutefois, la part de dépendance géohistorique (liée aux spécificités locales) et sociale (liée aux spécificités des acteurs eux-mêmes) dans ces cultures organisationnelles reste encore peu documentée. De façon concomitante, le rôle des acteurs publics a été amené à évoluer considérablement en raison de l'essor du concept d'innovation territoriale et de la complexification de l'ingénierie territoriale (Cardebat et Harribey, 2012), en particulier dans le domaine du développement durable. Nécessitant de nouvelles compétences, ce mode d'action publique (Landel, 2007) a amené les observateurs à parler de l'émergence d'une nouvelle « bureaucratie professionnelle » prise en étau entre injonctions de l'État et quête d'autonomie des collectivités locales (Lapostolle, 2013).

L'innovation sociale, en tant que « processus impliquant une coopération entre une diversité d'acteurs » (Cloutier, 2003), est également dépendante de la capacité des acteurs à mobiliser des ressources (Koop *et al.*, 2017) et à fonctionner en réseau (Lacquement et Quéva, 2016). Aussi, alors que la notion de réseau est omniprésente dans la science des territoires, ceux-ci ont été peu explorés avec les outils de la sociologie sur les problématiques de gouvernance locale. Les spécificités organisationnelles (structuration, densité) et personnelles (leadership, capital social) sont pourtant cruciales pour comprendre la capacité à créer de l'intégration sociale et territoriale (Hillier *et al.*, 2004). En effet, les systèmes d'acteurs se caractérisent par un partage de ressources et de représentations soutenues à la fois par une proximité géographique (Torre, 2009) et sociale (Bouba-Olga et Grossetti, 2008), mais aussi par leur capacité à mobiliser de manière itérative (Grison *et al.*, 2018). La façon dont l'appartenance aux réseaux territoriaux et extra-territoriaux structure l'action des réseaux d'acteurs, affecte leur capacité d'action et contribue à modeler la « matrice territoriale » dans le temps, doit ainsi être explorée.

1.2. Terrains d'enquête

Les terrains d'enquête investigués se caractérisent par leur faible densité, l'absence d'agglomération et donc d'autorité organisatrice des transports, et une situation intermédiaire entre avant et arrière-pays (voir carte 1). La voiture est le mode de déplacement privilégié pour 80 % des habitants de ces deux départements, avec des déplacements domicile-travail effectués majoritairement sur des petites routes (86 %).

La vallée de la Drôme est constituée de trois communautés de communes regroupant 56 800 habitants et 96 communes, marquée par une faible densité (28 hab./km²) et un couloir de déplacement structurant dans le fond de vallée, dans lequel une ligne de train régional est doublée d'une route départementale dont la fréquentation est en hausse. La situation est toutefois assez différente dans le haut de vallée et les fonds de vallées adjacentes, zones d'arrière-pays montagneuses, très peu denses (9 hab./km²) et vieillissantes, et le bas de vallée plus densément peuplé (52 hab./km²), bénéficiant d'une forte croissance démographique et pourvu de zones d'emploi et d'activités. Il s'agit d'un territoire marqué par une forte ambition pour le développement durable, au travers de la marque Biovallée déposée en 2005 par des élus et des acteurs économiques. Cette ambition, toutefois, a porté principalement sur l'agriculture, la biodiversité et la gestion des ressources et ce n'est que récemment que la mobilité est devenue un sujet d'intérêt pour le territoire, dont la politique de mobilité est encore balbutiante. Enfin, les trois communautés de communes entretiennent de forts rapports de coopération, mais aussi de concurrence et de rivalité qui puisent dans l'histoire politique locale.

L'Ardèche méridionale, de son côté, est un territoire qui comprend dix communautés de communes pour un total de 130 000 habitants et une densité moyenne de 43 hab./km². Le territoire se caractérise par un fort étalement géographique, un éloignement des pôles de services et une saisonnalité importante. Comme dans le cas drômois, les réseaux de communication se caractérisent par l'existence d'un axe

principal orienté nord-sud d'Aubenas aux Vans qui concentre les principaux bourgs et zones d'activités, tandis que les axes adjacents sont caractérisés par des routes étroites et encaissées, saturées l'été par la fréquentation touristique. Cette pression touristique a imposé aux collectivités locales la prise en considération des questions de mobilité sur le territoire.

Le choix de ces deux territoires s'explique notamment par l'existence d'un militantisme local relativement important sur les questions de mobilité. Dans la Vallée de la Drôme, au cours des dernières années, plusieurs mobilisations citoyennes ont porté sur le maintien des services publics de proximité et de la ligne de train qui constitue un axe structurant. On constate par ailleurs une mobilisation citoyenne importante autour de l'enjeu de la cyclabilité initiée dans les petites villes à travers un écosystème militant actif (associations de promotion du vélo, collectifs « vélorutions », ateliers de réparation vélo) ainsi que des services marchands de location plutôt dédiés au tourisme vert. En outre, l'existence d'une ligne ferroviaire a été un fort vecteur de mobilisation. Les comités de ligne, mis en place par la Région Rhône-Alpes entre 2004 et 2015 et originellement dédiés uniquement au train, ont été l'occasion pour différents acteurs locaux de se rencontrer et de se fédérer autour de la défense de la ligne contre les projets de fermeture.

L'Ardèche possède aussi une culture associative et militante héritée des « migrations utopiques » de la fin des années 1960 (Rouvière, 2015) et est encore aujourd'hui le lieu d'installation d'une population néo-rurale à la recherche d'un mode de vie en accord avec ses idéaux écologiques (Sallustio, 2020). Alors que l'Ardèche est le seul département de France qui ne dispose d'aucune ligne de transport ferroviaire voyageur, de nombreux collectifs citoyens œuvrent à faire émerger des alternatives concrètes de transition en particulier autour des transports collectifs et du vélo.

1.3. Une recherche sous contraintes : la pandémie de Covid-19

Le confinement a été décrété un mois après le démarrage de notre projet et a impacté de manière inédite les mobilités, dans nos territoires d'étude et au-delà, contraignant une grande majorité de personnes vivant en France à vivre, (ne pas) se déplacer et organiser leur quotidien différemment. En outre, l'Ardèche a été l'un des départements les plus concernés par les migrations de résidents secondaires de Paris vers la province. Notre projet a donc été impacté par le confinement nous obligeant notamment à décaler de six mois le démarrage des enquêtes de terrain. Cependant, nous avons mis à profit ces quelques semaines pour effectuer une enquête en ligne sur les effets du confinement sur les mobilités rurales, dans le but d'évaluer en situation les conséquences de cette privation de mobilité sur les organisations quotidiennes des populations rurales.

L'enquête visait à apporter des réponses aux interrogations suivantes :

- comment la réduction forcée des déplacements était-elle vécue ?
- comment les habitants des territoires ruraux se sont-ils adaptés et ont-ils fait face à cette situation ?
- quelles formes d'organisations nouvelles ont émergé ?
- qu'est-ce que le confinement a durablement modifié ?

L'objectif premier était de réfléchir avec nos partenaires publics et associatifs à l'interprétation de la situation de confinement et aux manières dont elle pouvait servir pour imaginer « le monde de demain » à l'échelle du projet et du territoire. L'enquête a été relayée par différents réseaux sociaux et médias locaux en Drôme et en Ardèche. 433 réponses nous sont parvenues¹.

Si la levée du confinement a permis à la phase de terrain de démarrer, les restrictions ont perduré longtemps après mai 2020.

Cette situation nous a contraintes à avoir recours à la visioconférence pour effectuer nombre d'entretiens. De nombreuses réunions et des temps d'échange ont également eu lieu en visioconférence, notamment certains Copil et Cotech de collectivités auxquels nous avons assisté, mais aussi nos propres réunions et ateliers participatifs que nous avons dû passer en distanciel en raison des nombreuses incertitudes sur la tenue de rassemblements collectifs (jauge, etc.).

La situation a impacté aussi les acteurs et actrices que nous souhaitions observer. Dans le travail au quotidien des collectivités locales, la priorité a rapidement été portée sur la situation sanitaire, les désorganisations occasionnées par le confinement et l'assistance aux plus vulnérables. Les élections municipales puis la constitution des nouvelles équipes ont également ralenti le processus d'enquête. Enfin, les discussions sur la LOM ont elles aussi été décalées dans le temps. Néanmoins, ce décalage nous

¹ Voir Flipo A & Senil N, 2020, *Premiers résultats de l'enquête Mobilités rurales en période de confinement*, <https://hal-polytechnique.archives-ouvertes.fr/PACTE/hal-02865034v1>

a permis d'observer *in vivo* le processus de discussion quand lors de la rédaction du projet nous avons escompté observer la mise en œuvre des décisions. Ce décalage s'est donc transformé en opportunité de recherche.

Si le contexte inédit a donc permis à ce projet d'exploiter des opportunités imprévues, la recherche ne s'en est pas moins déroulée sous un ensemble de contraintes sur lesquelles nous avons encore peu de recul pour en évaluer l'impact.

2. Méthodologie

Les méthodologies que nous avons utilisées dans ce projet interdisciplinaire sont multiples et correspondent à plusieurs temps de la recherche. Une première phase a consisté à établir un diagnostic économique, social et géographique de la mobilité sur les territoires de Drôme et d'Ardèche. Nous avons réalisé : 1/ une analyse lexicométrique des données issues du Grand Débat National pour les territoires considérés ; 2/ une analyse des flux de financement de la mobilité établie par l'Institut négaWatt ; 3/ un travail de diagnostic de territoire². Dans une seconde phase dédiée à l'analyse de la gouvernance, nous avons : 1/ effectué un inventaire des acteurs sur le terrain ; 2/ nous avons mobilisé les théories de la stakeholder analysis pour appréhender l'enjeu de la gouvernance en matière de mobilité d'une part, et les représentations, systèmes de valeurs, controverses et adversités existant entre ces acteurs d'autre part. Une troisième phase s'est intéressée aux réseaux d'acteurs et aux liens d'interconnaissance, que nous avons appréhendés au moyen de l'analyse des réseaux sociaux. Enfin, nous avons utilisé des méthodes participatives dans le cadre de la recherche-action : ateliers de discussion collective et hackathon.

2.1. Diagnostic de la problématique de la mobilité dans les territoires

2.1.1. Analyse du corpus du grand débat

Nous avons utilisé l'ensemble des contributions postées sur internet pour la Drôme et l'Ardèche, sur la plateforme « grand débat », à partir de codes postaux relevant des départements de la Drôme et de l'Ardèche, et associées aux mots-clefs « transport(s) », « déplacement(s) » et/ou « mobilité(s) ». Ces contributions ont été faites dans le cadre du questionnaire conçu par le gouvernement, qui comporte 90 questions, dont une partie (congrue) de questions ouvertes, qui sont celles qui nous ont intéressées ici. La base de données exclut en revanche les contributions effectuées dans les cahiers de doléances, qui à ce jour n'ont pas été numérisées, ainsi que les comptes-rendus de débats publics qui ont été, pour certains, numérisés, mais ne font pas partie de la base téléchargeable. Les données ont été obtenues à partir du site democratie.app, qui propose un traitement automatisé des données du grand débat à partir d'algorithmes ou télécharger les données en open source sur un périmètre géographique en particulier. C'est via cette fonctionnalité ainsi que par l'envoi d'informations complémentaires des créateurs de l'application que nous avons eu accès aux données analysées ici.

Une analyse des principales questions dans lesquelles on retrouve ces mots-clefs nous a d'abord permis de circonscrire les thématiques associées à la mobilité. Un travail de mise en forme, d'harmonisation et de nettoyage des données a ensuite été effectué afin de rendre l'exploitation statistique possible. Dans notre base de données, plusieurs codes postaux ne correspondaient pas à la consigne initiale et ont donc été éliminés de l'analyse. Nous avons également éliminé des contributions qui, bien que postées en Drôme et en Ardèche, portaient sur d'autres territoires (références faites, par exemple, aux transports parisiens ou toulousains). Dans le doute quant à la cause de ce mismatch (s'agit-il de résidents secondaires, de visiteurs ou de personnes qui ont une mobilité pendulaire à grande distance ?), nous avons éliminé ces contributeurs individuels de l'analyse.

Ensuite, plusieurs questions ouvertes ont été exploitées à l'aide du logiciel IRAMUTEQ. Ce logiciel libre exploité sur R et créé par Pierre Ratinaud permet d'appréhender de grands corpus de texte à partir d'analyses statistiques basées notamment sur la méthode de Max Reinert, aussi connue sous le nom d'Alceste. Le corpus est d'abord découpé en unités (ici, correspondant aux individus contributeurs). Là encore, un travail de mise en forme important s'impose, puisque les contributions sont livrées brutes, telles qu'elles ont été postées sur internet. Ensuite, le texte est retraité, les mots étant transformés en lemmes, c'est-à-dire leur racine invariable (l'infinifit pour l'ensemble des verbes, une forme masculine et

² Cariou K, 2020, *Création d'un atlas géographique sur les mobilités en Drôme/Ardèche*, sous la direction de Nicolas Robinet et Thierry Joliveau, Université Lumière Lyon 2 et Université de Grenoble.

singulière pour l'ensemble des formes masculines, féminines et plurielles des mots, etc.) puis trié ensuite en formes actives (noms, adjectifs, verbes) et non actives (mots de liaison, pronoms personnels, etc.). Le corpus est ensuite transformé en segments plus petits, trié par occurrences (analyse descriptive) et modélisé selon diverses méthodes.

2.1.2. Analyse des flux financiers

La première partie du travail a consisté au recensement des acteurs de la mobilité et de leurs implications dans le financement des différents modes de transport. Ont été identifiés et référencés les actrices et acteurs locaux, départementaux et régionaux ainsi que les organismes représentatifs de l'État qui financent les différents secteurs de la mobilité. Pour cette étude, les acteurs considérés ont été :

- Les Communes et Communautés de Communes
- Le Département
- La Région
- L'État (dont DDT, DREAL...)
- Les utilisateurs

Les modes de déplacement considérés sont les suivants :

- Le réseau ferré
- Les transports en commun (hors train)
- Le transport scolaire
- Le covoiturage
- Le vélo et la marche
- Le réseau routier

Les financements des aéroports et du réseau aérien ne sont pas abordés de manière spécifique, puisque nous nous intéressons à la mobilité locale. L'étude s'intéresse aux données financières sur l'ensemble des départements de la Drôme et de l'Ardèche.

Ont ensuite été identifiées les entités en charge des différents secteurs ainsi que les éventuelles coordinations entre elles (dans le cas où deux institutions ou plus cofinancent le même vecteur). C'est par exemple le cas avec le Contrat de Plan État-Région (CPER) 2015-2020, qui organise le financement des transports de l'ancienne région Rhône-Alpes. Les données financières privilégiées sont celles qui concernent spécifiquement les deux départements. Si les données ne sont pas disponibles à cette échelle, des données nationales ont été utilisées et adaptées au contexte départemental. Les données collectées ont été classées en deux catégories : celle spécifique aux investissements (développement de projets nouveaux, achats de matériels, etc.) et celle liée aux frais de fonctionnement (coût de maintenance, d'entretien, frais courants, etc.) des infrastructures et types de mobilité.

Ces données ont ensuite été modélisées sous l'unité euros par habitant par an, afin d'avoir des données uniformes et parlantes à l'échelle du territoire (tous les acteurs ne financent pas les mêmes zones géographiques). Les données sont donc rapportées à une année. Pour reprendre l'exemple du CPER 2015-2020, les financements étant planifiés sur cinq ans, ils sont divisés par cinq pour proposer une approche annuelle.

Pour procéder au recensement des données financières, de nombreux acteurs impliqués dans la gestion de ces infrastructures ont été contactés. Certaines données sont disponibles directement en ligne. Afin de s'assurer de la bonne interprétation des données, celles-ci ont ensuite fait l'objet d'une vérification auprès de leurs auteurs.

L'ensemble de ces données financières a ensuite été consolidé et harmonisé, afin de produire des représentations graphiques claires et explicites, permettant une première analyse sur les ordres de grandeur et directions des flux financiers liés à la mobilité. Les résultats produits sont ainsi présentés selon les acteurs et actrices qui financent la mobilité, les types de transport de personne et les types de flux financiers (investissements et frais de fonctionnement). Une réflexion sur les flux financiers à l'échelle des utilisateurs est également menée.

2.1.3. Vers un indice d'isolement : l'indice d'appartenance à l'arrière-pays

Cette partie s'appuie sur les travaux de Kevin Cariou, stagiaire en géomatique sur le projet. L'objectif était de dresser un portrait cartographique des déplacements sur les terrains d'étude et d'explorer une compréhension quantifiée des contextes géographiques dans lesquels les mobilités se déroulaient. Cette réflexion nous a amenés à proposer un indice d'appartenance aux arrière-pays qui permettra non seulement de le représenter cartographiquement, mais aussi de s'en servir dans des tests statistiques dans un but de comparaison.

Caractériser l'arrière-pays passe par la compréhension des facteurs qui le caractérise. En l'absence de limites précises, nous avons créé un indice qui se décline cartographiquement par une graduation de valeurs. L'indice d'isolement communal a été calculé à partir de la valeur logarithmique en base 10 de chacun des facteurs. Pour les facteurs binaires (zones de montagne et RSS), des valeurs arbitraires ont été attribuées : 0.25 si la commune appartient à une zone de montagne, 0 sinon ; 0.50 si la commune appartient à une RSS, 0 sinon. La valeur attribuée aux communes situées dans une RSS est plus élevée, car nous considérons que cette appartenance correspond aux critères de l'arrière-pays, en comparaison des zones de montagne. Les résultats logarithmiques des facteurs de l'altitude et de la densité de population du fait de leur valeur démesurée par rapport aux autres ont été divisés par 2 afin d'éviter de créer un indice d'isolement communal uniquement centré sur ces deux critères. Voici la formule appliquée :

$$\log(\text{altitude}) / 2 - \log(\text{densité}) / 2 + \log(\text{distance aux services}) + \log(\text{taux d'agriculteurs}) + \log(\text{taux d'artisans, commerçants, et chefs d'entreprise}) + \log(\text{taux de retraités}) + \log(\text{taux de la sphère présentielle sur l'emploi total}) + \log(\text{taux de résidences secondaires sur les logements}) + (\text{zone de montagne}) + (\text{RSS}) - \log(\text{taux d'apport de travailleurs extérieurs}) + \log(\text{taux d'emploi internes}) - \log(\text{taux de sortie des travailleurs})$$

Le résultat est un indice gradué de 0 à 10, 10 étant la valeur maximale d'appartenance à l'arrière-pays.

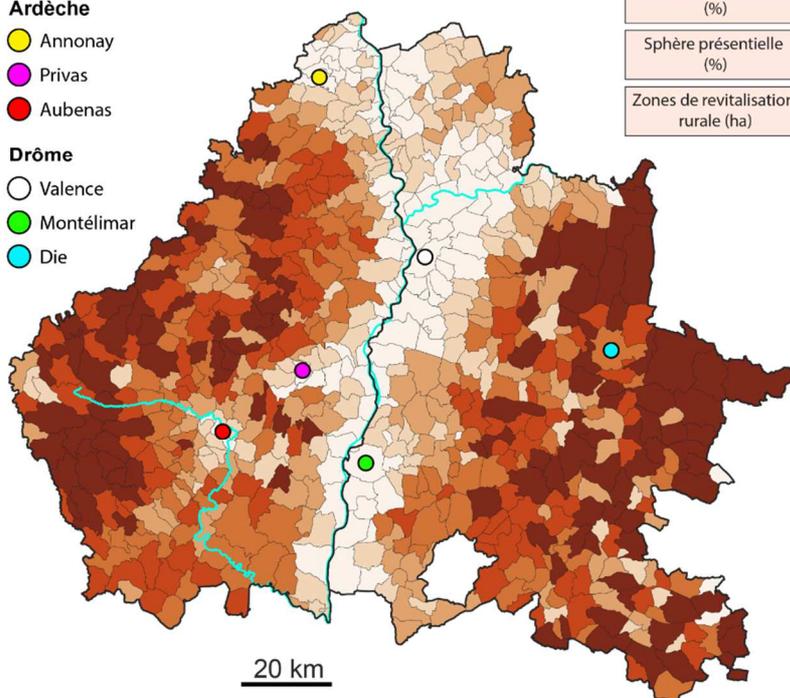
NIVEAU D'ISOLEMENT COMMUNAL DANS LES DEPARTEMENTS DE L'ARDECHE ET DE LA DROME

Ardèche

- Annonay
- Privas
- Aubenas

Drôme

- Valence
- Montélimar
- Die



Liste des données utilisées

Altitude (m)	Densité (hab/km ²)	Accès services (min)
Emploi agricole (%)	Artisans, commerçants, chef entrepr. (%)	Taux retraités (%)
Sphère présentielle (%)	Résidences secondaires (%)	Zones de montagnes (ha)
Zones de revitalisation rurale (ha)	Travailleurs externes (%)	Travailleurs internes (%)
	Travailleurs sortants (%)	

Indice d'appartenance à l'arrière pays

1.06 - 4.10
4.10 - 5.03
5.03 - 6.07
6.07 - 6.85
6.85 - 7.69
7.69 - 10.13

Réalisation : K. CARIOU, Cermosem (UGA/PACTE)

Sources : Recensement et mobilité professionnelle (Insee 2016), IGN, Observatoire des territoires, Fond carte : OSM

Figure 1 : Niveau d'isolement communal dans les départements de l'Ardèche et de la Drôme (K. Cariou)

2.2. Appréhender la gouvernance de la mobilité sur les territoires peu denses

2.2.1. L'analyse des parties prenantes de la gouvernance sur les territoires

Un premier travail de recensement des acteurs et des initiatives nous a conduits à interroger la définition que nous souhaitons retenir de la notion d'acteur. Le choix a été fait d'adopter la méthodologie de la *stakeholder analysis* (Elgin et Weible, 2013) et de *l'advocacy coalition framework* (Sabatier, 1993 ; Weible, 2007) pour identifier les acteurs clefs du « sous-système mobilité » local. Pour ce faire, nous les avons définis comme l'ensemble des acteurs locaux portant une initiative ou un discours dans l'espace public promouvant l'écomobilité d'une part ; et l'ensemble des acteurs ayant une compétence sur la question d'autre part. Nous nous sommes appuyés sur les réseaux de nos partenaires l'ALECO7 et Dromolib, mais

nous avons également mené nos propres recherches de terrain et nous sommes entretenus avec un grand nombre d'interlocuteurs locaux afin de dresser cette liste.

	Vallée de la Drôme	Ardèche Méridionale
Nombre total d'acteurs recensés	41	23
Communautés de communes	3	3
Communes	4	1
Entreprises privées	2	1
Associations et collectifs citoyens	Total : 22 Train 3 Vélo 5 Marche à pied 1 Autopartage 3 Mobilité solidaire 3 Autre 6	Total : 16 Train 1 Vélo 9 Marche à pied 0 Autopartage 2 Mobilité solidaire 1 Autre 1
Syndicat	1	1
Centres sociaux	4	0
Institutions extraterritoriales	Département, Région, SNCF, ADEME	

Tableau 1. Acteurs de l'écomobilité présents sur les terrains de recherche

Les théories de l'*advocacy coalition framework* et de la *stakeholder analysis* ont en commun la mise en évidence de l'importance du sens et des systèmes de croyances dans l'action publique (Bergeron *et al.*, 1998) ainsi que du processus de « sélection et d'exclusion d'acteurs, qui caractérisent la formation progressive d'un système d'action » (ibid). Les méthodologies de la *stakeholder analysis* et de l'*advocacy coalition framework* nous ont permis d'identifier les acteurs et actrices clefs du « sous-système mobilité » local, c'est-à-dire le système de relations qui lie « les acteurs multiples qui sont motivés par leurs croyances, structurent leurs relations en coalitions de cause, et tentent d'influencer les politiques publiques en utilisant de multiples ressources et lieux » (Weible, 2007, p. 95), afin de nous interroger sur les facteurs de conflit et de coopération susceptibles d'encourager ou d'empêcher la transition mobilitaire sur ces territoires. Pour ce faire, nous nous sommes intéressés.es aux discours déployés par les acteurs et actrices investies de compétences en termes de politiques publiques de mobilité à différents échelons administratifs, ainsi qu'à l'ensemble des acteurs et actrices associatifs, privés et informels défendant des alternatives à l'« autosolisme » sur les territoires étudiés (3 communautés de communes en Ardèche et 3 en Drôme), représentés sur la carte ci-dessous.

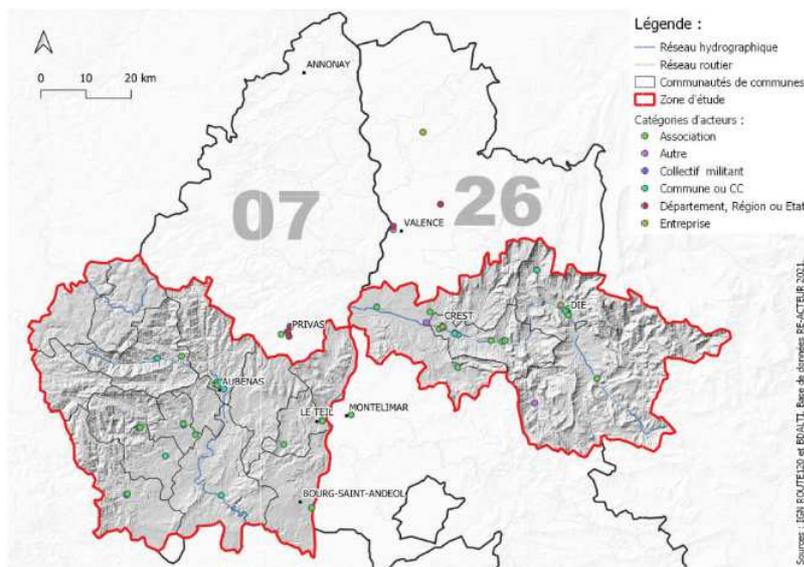


Figure 2 : Carte des terrains d'enquête

Dans un second temps, nous avons réalisé en présentiel ou en visioconférence 50 entretiens auprès de 60 acteurs et actrices, dont 14 technicien.nes et chargé.es de projet au sein des EPCI (communautés de communes, syndicat intercommunal et parc naturel régional), 8 élu.es municipaux et intercommunaux, 4 technicien.nes départementaux et régionaux, 2 techniciens des services déconcentrés de l'État, 7 entrepreneurs privés et 25 responsables d'associations à but non lucratif. Afin de pouvoir tenir la comparaison tout en laissant la spécificité des acteurs et actrices de nos terrains d'enquête s'exprimer, nous avons utilisé une grille d'entretien commune, tout en conservant une approche semi-directive. Ces entretiens ont eu vocation à comprendre leurs trajectoires, leurs représentations et leurs valeurs, ainsi que les points de conflit et de convergence que nous avons également pu observer au moment des débats entourant la prise de compétence mobilité (Flipo *et al.*, 2021). Ils ont également eu vocation à préciser dans le détail les enjeux de compétences et de multiscalarité de la gouvernance territoriale de la mobilité.

2.2.2. L'analyse des réseaux d'acteurs

L'un des angles de recherche du projet ré-acteurs consistait à s'intéresser aux réseaux d'acteurs pour comprendre quelles sont les relations entre ces acteurs et actrices, la place que chacun.ne occupe dans le réseau, et comment les différences observables dans la structure de ces réseaux peuvent contribuer à expliquer les différences entre les deux territoires. Dans notre enquête, nous avons demandé à chacune des personnes interviewées de renseigner l'ensemble de leurs partenaires, c'est-à-dire les organisations avec qui elles et ils partageaient des projets communs et des relations régulières, et pas seulement des relations de type institutionnel (relation de financement par exemple), analysé plutôt sous l'angle de la *stakeholder analysis* que nous avons explicitée ci-devant.

Ainsi, nous nous sommes focalisées dans cette phase de l'enquête aux relations qui lient les associations entre elles et aux acteurs et actrices publiques. Nous n'avons pas figuré les liens automatiques qui associent ces personnes entre elles (par exemple entre commune et communauté de commune), car d'une part il ne nous paraissait pas pertinent de faire apparaître ces relations déjà connues et décrites dans l'approche institutionnelle, et d'autre part, parce que les relations institutionnelles, par leur complexité (liée à la codépendance entre acteurs et actrices publiques) tendaient à invisibiliser les autres formes de liens, en particulier ceux moins automatiques avec la société civile et la coopération volontaire. Or, c'est bien cette dimension moins connue et moins visible de la fabrique des politiques publiques au niveau local que nous avons voulu investiguer, mettant à l'épreuve l'hypothèse d'une gouvernance locale multi-acteurs. En raison du caractère sensible de ces données, les cartes de réseau nominatives ne sont pas publiées dans ce rapport.

Parallèlement à l'investigation de ces liens de collaboration entre acteurs et actrices, une enquête par questionnaire a été réalisée auprès d'une centaine de militant.es et de membres des collectifs de défense du vélo dans la Vallée de la Drôme (N=104) dans l'objectif d'apporter des connaissances sur le degré d'interrelation entre collectifs et la sociologie de leurs membres.

2.3. Méthodologies de la recherche-action

2.3.1. Les ateliers de restitution collaborative auprès des acteurs

En juin 2021, l'équipe de RE-ACTEURS a organisé un atelier de restitution collaborative des premiers résultats de recherche. Tous les acteurs et actrices qui se sont prêtées au jeu des entretiens, des associations aux représentants des pouvoirs publics, et ce, en Drôme comme en Ardèche, ont été invitées à donner leur avis sur ces résultats préliminaires et à dégager les orientations prioritaires de la suite du projet de recherche.



Figure 3 : Atelier du 14 juin 2021

28 personnes ont participé à cet atelier, commun aux territoires de la Vallée de la Drôme et de l'Ardèche Méridionale, parmi la cinquantaine de personnes que nous avons interviewées au cours de l'enquête de terrain. Les personnes participantes étaient donc soit des représentant.es d'associations défendant l'usage de modes alternatifs sur leurs territoires (FNAUT, Collectif Diois piéton...), soit des élu.es locales (en particulier les vice-président.es chargé.es de la mobilité au sein des communautés de communes, et les adjoint.es à la mobilité des petites villes de Crest et Die), soit des technicien.nes des collectivités en charge des questions de mobilité. Nos partenaires l'ALEC07 et Dromolib ont également co-animé le débat, qui a été organisé par l'Institut négaWatt. Après un temps de restitution pendant lequel nous avons livré les résultats de notre enquête de terrain, des discussions ouvertes ont eu lieu en trois sous-groupes, qui ont ensuite donné lieu à une restitution sur un paperboard virtuel.

DÉBAT EN TROIS SOUS-GROUPES

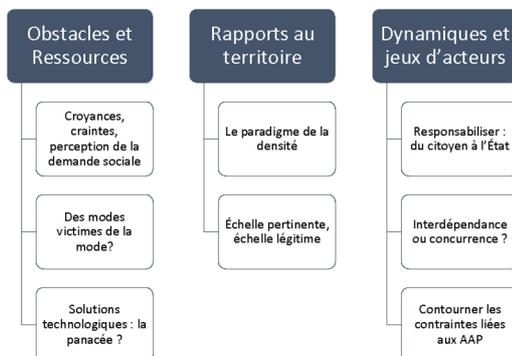


Figure 4 : détail des débats engagés pendant les ateliers

Les résultats de l'enquête ci-dessus ont été mis en débat dans une deuxième partie de l'atelier, selon trois groupes (Obstacles et ressources ; rapports au territoire ; dynamique et jeux d'acteurs). L'idée était

d'échanger sur la recherche, de faire réagir les interlocuteurs sur la base de leur expérience personnelle, mais aussi de définir collectivement les axes de recherche prioritaires pour la suite du projet.

- **Obstacles et leviers** : parmi les obstacles les plus abordés dans le débat, on relève d'abord la complexité du millefeuille territorial, qui rend les décisions complexes, lentes et parfois aberrantes, par exemple l'absence de logique tarifaire unique ou encore le renoncement au prélèvement mobilité de l'agglomération d'Aubenas. Les dimensions individuelles des freins au changement ont également largement été évoqués (freins psychologiques à la pratique du stop, résistance aux applications utilisant le GPS, mauvaise image du vélo et importance culturelle de la possession de l'automobile). Du côté des leviers, les interlocuteurs ont relevé l'engouement national pour les schémas cyclables, qui ont rendu la question du vélo incontournable sur les territoires. Certains interlocuteurs ont toutefois évoqué une forme de lassitude de la part des élus qui ont l'impression de n'entendre plus parler que de vélo. Ici encore, les temporalités des appels à projets sont parfois jugées comme générant des « effets de mode » qui ne perdurent pas dans le temps. L'impact de la LOM a aussi été jugé favorablement, en ce qu'elle a permis une prise de conscience de l'enjeu de la mobilité sur les territoires. Les axes de recherche prioritaires qui ont été soulevés dans ce groupe sont le partage de la route (versus une impossible couverture de l'ensemble du territoire par des itinéraires sécurisés), et l'importance des temporalités : les mobilités douces imposent un changement dans le rapport au temps, un besoin d'avoir davantage de temps pour soi et d'être dans des rythmes de vie moins contraints.
- En ce qui concerne la **question du territoire**, l'un des axes de la discussion a porté sur la « bonne échelle » de la transition mobilitaire. La LOM a cristallisé ce débat et révélé les oppositions. La communauté de communes semble être un échelon consensuel, mais elle n'épouse pas forcément les contours du bassin de vie ou du bassin d'emploi. Parallèlement, l'enjeu de la contribution de chacun des échelons (commune, communauté de communes, département, région) aux projets renvoie aussi à la nécessité de trouver une place à chacun, tout en gardant une cohérence. Différentes difficultés furent pointées comme prioritaires : la prise en compte des problématiques spécifiques des communes isolées ; l'enjeu de ne pas se limiter aux mobilités domicile-travail ; l'ambition de dépasser les modes de pensée actuels, très organisés par mode, pour penser un système de mobilité cohérent.
- Enfin, le groupe de discussion portant sur les **jeux d'acteurs** est celui qui a généré le plus d'intérêt pour les acteurs publics. Les débats ont beaucoup porté sur la LOM, et il a été noté à regret que ce débat n'avait que peu été relayé dans les médias et dans l'espace public, malgré son importance pour le quotidien des habitants, et que les élus avaient donc aussi manqué de visibilité démocratique pour choisir. Les associations et les initiatives autogérées, moins présentes dans cet atelier que dans les deux autres, ont davantage contribué à remettre en perspective ces débats dans des problématiques plus larges d'ordre environnemental et climatique. Les axes prioritaires identifiés concernent la prise en considération du besoin de mobilité des habitants, ainsi que la question de la coordination des différents acteurs publics (de la même manière que dans le groupe 1, témoignant de la centralité de cet enjeu).

2.3.2. Le hackathon

Le projet s'est aussi appuyé sur l'organisation d'un hackathon destiné à questionner différemment la transition mobilitaire. L'objectif initial était d'amener les partenaires et les acteurs et actrices de la mobilité à réfléchir autrement aux pistes de travail. En effet, ces dispositifs créatifs collectifs créent un cadre de travail privilégié pour collaborer à l'identification de ressources nouvelles, à l'activation de nouvelles relations, permettant de dépasser parfois les limites et contraintes régulières. Mais surtout, ils permettent de favoriser la création ou l'élargissement de réseaux de compétences et d'expérimenter des cheminements intellectuels différents (Briscoe, Mulligan, 2014).

DÉFIS À RELEVER

DÉFI N°1 : CONSTRUIRE DES IMAGINAIRES ALTERMOBILES



Se passer de voiture en Ardèche et en Drôme : impossible? Pourtant, des initiatives existent : autobus, vélo, covoiturage, autopartage, consommer/travailler/s'amuser près de chez soi. Il s'agit ici de comprendre les freins individuels et collectifs qui empêchent le déploiement de ces alternatives. Différents obstacles sont souvent exprimés : peur pour sa sécurité en vélo, peur de perdre son indépendance en covoiturage, problème du "dernier kilomètre" en autobus, lent... Il s'agit de trouver des solutions pour construire des imaginaires altermobiles enthousiastes et volontaires. Comment favoriser l'envie de se passer de voiture? Comment proposer de nouveaux concepts et comment les diffuser?

DÉFI N° 2 : VIVRE SANS VOITURE DANS UN URBANISME DÉPENDANT DE LA VOITURE

Depuis les années 1960, le rural a été aménagé autour de l'usage de la voiture. Zones commerciales décentralisées, éloignement des services, routes pensées prioritairement pour l'automobile, étalement des zones résidentielles... toutes ces logiques d'aménagement du territoire doivent être repensées pour construire l'avenir des espaces ruraux, et ce selon une perspective durable. Comment faciliter un quotidien décarbone pour les habitants des territoires ruraux? La densification est-elle la seule option?



DÉFI N°3 : FINANCER DURABLEMENT UNE TRANSITION MOBILITAIRE POUR TOUS.TES



Lorsque l'on interroge les élu.es et les technicien.nes locaux.les en charge de la mobilité dans les territoires ruraux, tout le monde s'accorde à dire que le premier frein à la transition mobilière est le manque de financement. Si les collectivités locales regorgent d'ingéniosité pour dégager des fonds, peu de modèles de financement durables sont imaginés. L'idée selon laquelle les changements dans la mobilité sont une responsabilité individuelle reste aussi très ancrée. Comment sortir des logiques de "petits pas" pour penser un véritable changement de système?

DÉFI N°4 ASSOCIER LES DIFFÉRENTES PARTIES PRÉNANTES DANS LA TRANSITION MOBILITAIRE

Transformer la mobilité en milieu rural est une question collective. Chacun.e, en tant qu'habitant.e, a une expertise de la mobilité en milieu rural : cyclistes aguerris, spécialistes en montage de projet, habitant.es à l'écoute de ses voisin.es, représentant.es politiques, technicien.nes en charge des réseaux de transport... tout le monde a ses leviers d'action pour proposer des alternatives. Encore faut-il qu'elles soient écoutées. Comment favoriser des prises de décision qui englobent des expertises diversifiées? Comment travailler ensemble de manière démocratique? Quels outils pour collaborer?



DÉFI N°5 UN TOURISME SANS VOITURE



L'invention du tourisme a profondément transformé nos modes de vie, nos imaginaires et nos territoires. Pour beaucoup, tant les vacances que les loisirs ne peuvent se faire qu'"ailleurs". Certains territoires se sont spécialisés dans l'hospitalité et accueillent un tourisme de masse, jusqu'à parfois se retrouver saturés de voitures. Comment faire émerger des pratiques touristiques plus proches, moins impactantes? Comment organiser ces territoires d'accueil pour les rendre plus accessibles et plus circulables? Comment vivre un tourisme sans voiture?

PLUS D'INFO SUR : [HTTPS://REACTEURS.HYPOTHESES.ORG/](https://reacteurs.hypotheses.org/)

Le hackathon mobilité rurale a été initialement pensé autour de la participation des acteurs et actrices engagées sur nos terrains d'étude en Drôme et en Ardèche en dialogue avec les étudiant.es du Cermosem qui en ont finalement été les seul.es bénéficiaires. En effet, malgré une communication largement relayée en amont, les inscriptions au hackathon ne permirent pas de disposer d'un nombre de participant.es suffisant pour initier la démarche. L'exercice du hackathon nécessite en effet une grande disponibilité : 1 jour et demi avec nuitée sur place était requis pour participer. Malgré le caractère gratuit de la participation (nuitées et repas pris en charge par le Cermosem), cela requerrait une disponibilité que les élu.es et technicien.nes ne peuvent, malheureusement, se permettre d'avoir, ni les associations de mobilité qui ne reposent bien souvent que sur des bénévoles. Se rajoutant à cela, les contraintes sanitaires propres à l'Université nous incitèrent à ne faire participer que les étudiant.es. Ont ainsi été mobilisées 42 étudiantes et étudiants en Licences professionnelles inscrits à l'Institut d'Urbanisme et de Géographie Alpine, en LP Concepteurs de projets touristiques, Guide-conférenciers et Gestionnaires d'espaces naturels de loisirs. Si la problématique de la mobilité n'apparaît pas au cœur de la formation, les enjeux de la transition mobilière, notamment pour les espaces ruraux sont largement partagés. Le format hackathon apparaît aussi comme un dispositif de formation particulier qui les engage dans un travail créatif et collaboratif qui leur permet d'expérimenter de manière accélérée une forme d'intelligence collective. Il a également permis de mobiliser le savoir des chercheurs et chercheuses, comme de nos partenaires Dromolib et l'ALEC07, chacune de ces structures ayant pris en charge l'un des thèmes de réflexion proposés. Cela nous a permis de mettre en œuvre une forme de transmission des savoirs recueillis par le projet, et aux étudiant.es de dialoguer aussi bien avec des professionnel.les de terrain qu'avec des chercheurs et chercheuses sur cette question, et donc de constater qu'il est possible de travailler ensemble sur des thématiques concrètes.

La restitution de ce moment fut organisée en 4 temps :

- présentation de la démarche et des défis
- présentation des prototypes conçus
- analyse de la démarche
- retour des étudiant.es sur l'évènement

Le challenge du hackathon consistait à réfléchir à « Comment créer un monde rural sans voiture (ou presque)? » et à concevoir des prototypes y répondant. Les projets travaillés se sont organisés autour de trois idées principales :

- Recréer une centralité en relocalisant les services essentiels dans les centres-bourgs ;
- Développer de nouveaux véhicules sur des liaisons existantes en s'appuyant sur la technique des transports aériens par câble, sur les vélo-rails ou sur l'hippomobilité ;

- Valoriser les mobilités douces en développant des systèmes complémentaires intégrant une rétribution directe pour les usagers (via des bons d'achat, une monnaie complémentaire).

Les acteurs et actrices publiques sont largement impliqués dans les démarches, mais certaines mobilisent aussi des opérateurs privés (mise à contribution sous forme de bons d'achat). Tous les projets avaient pour objectif de valoriser positivement le choix de se déplacer différemment. Ainsi, l'innovation sociale et organisationnelle a été privilégiée par rapport à l'innovation technologique.

Les étudiant.es ont été intéressé.es par ce challenge. Des barrières au changement ont toutefois été mises en avant lors de la première phase de « brainstorming », comme des incompréhensions devant certains sujets (l'urbanisme, en particulier). Une fois le postulat d'impossibilité levé, elles et ils se sont réellement pris au jeu de trouver des solutions à la fois innovantes et réalistes. Il est à noter que la plupart des « inventions » ici décrites sont des dispositifs qui existent ailleurs — bien que les étudiant.es n'en avaient pas connaissance. Cela confirme la pertinence de leurs idées, mais aussi le fait que la réponse aux enjeux posés par la mobilité rurale ne peut être une invention providentielle : la plupart des outils et des solutions existent déjà, c'est un changement d'organisation sociale qui est nécessaire pour les généraliser. Le projet « recréer une centralité dans les villages » montre ainsi un projet de mode de vie sans mobilité. Enfin on constate aussi que les étudiant.es ont fréquemment eu recours à des schémas incitatifs plutôt classiques : il est toujours question de bons ou de points permettant d'obtenir des avantages (souvent des produits locaux). Un dernier élément nous a étonnés : la référence fréquente à la traction animale.

Un ensemble de méthodologies pour diagnostiquer et cartographier les réseaux d'acteurs de la mobilité

Etablir un diagnostic et cartographier les acteurs de la mobilité implique l'usage de pluridisciplinarité et d'un ensemble de méthodologie. Pour le diagnostic économique, social et géographique de la mobilité sur les territoires de Drôme et d'Ardèche nous avons réalisé : 1/ une analyse lexicométrique des données issues du Grand Débat National pour les territoires considérés ; 2/ une analyse des flux de financement de la mobilité établie par l'Institut négaWatt ; 3/ un travail de diagnostic de territoire. Pour l'analyse de la gouvernance, nous avons : 1/ effectué un inventaire des acteurs sur le terrain ; 2/ nous avons mobilisé les théories de la stakeholder analysis pour appréhender l'enjeu de la gouvernance en matière de mobilité d'une part, et les représentations, systèmes de valeurs, controverses et adversités existant entre ces acteurs d'autre part. Pour appréhender les réseaux d'acteurs et leurs liens d'interconnaissance, nous avons eu recours à l'analyse des réseaux sociaux. Enfin, nous avons utilisé des méthodes participatives dans le cadre de la recherche-action : ateliers de discussion collective et hackathon.

3. La mobilité en territoire rural, un problème public en construction

Le projet a ainsi porté sur la fabrique d'un problème public local, celui de la mobilité, dans lequel de multiples acteurs et actrices prennent place et poursuivent des objectifs variés. Il s'agissait de comprendre comment une politique de mobilité locale est susceptible d'émerger dans ces territoires, dans le contexte particulier de la LOM.

3.1. Une mobilité principalement automobile et organisée autour du travail et des centralités du quotidien

3.1.1. Les mobilités domicile-travail

Bien qu'ils ne représentent qu'une petite partie de l'ensemble des mobilités, l'analyse des déplacements domicile/travail est indispensable pour connaître les principales dynamiques sur un territoire. Ainsi, en 2008 en France, l'ensemble des trajets liés au travail ne constitue que 24 % des motifs de déplacements (*Enquête nationale transports et déplacements, 2008*). Néanmoins, ils représentent plus de 50 % des déplacements longue distance et plus de 60 % des trajets en heures de pointe. Sur le territoire d'étude, 645 950 personnes sont considérées comme « actives occupées » et réalisent donc un trajet domicile/travail. Les mobilités professionnelles s'effectuent en majorité sur de courtes distances (*vol d'oiseau entre le centroïde de la commune de départ et d'arrivée*): 46.87 % de la population active occupée part travailler entre 0-5km du domicile, 19.94 % part travailler entre 5-10km du domicile, 11.66 % part travailler entre 10-15km du domicile, et 21.5 % partent travailler plus loin.

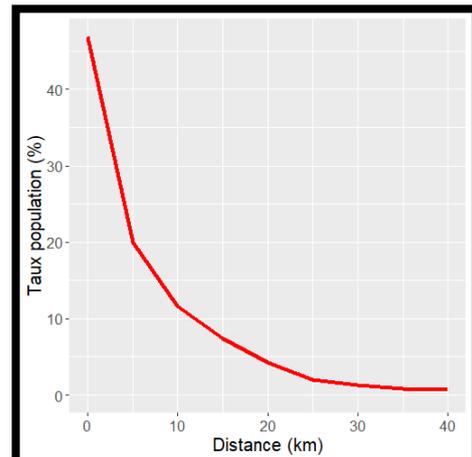


Figure 5 : Part de la population sur la distance réalisée pour aller travailler sur le site d'étude, en 2016

La voiture est le mode de déplacement privilégié (plus de 80 %). La seconde place revient à la marche à pied (~5 % pour les trois échelles). Les transports en commun sont à l'avant-dernière place (de 2 % à 4 %).

3.1.2. L'offre de transport

Dans un objectif de compréhension des facteurs favorables et des freins à la transition énergétique, nous avons observé l'accessibilité aux infrastructures qui permettent de voyager autrement qu'avec la voiture individuelle : les arrêts de transport en commun et les places de parking gratuit pour du covoiturage.

La base des arrêts de transports en commun provient de la base nationale d'arrêts de transport collectif (Base ATC) du Cerema, de l'année 2016. La base des aires de covoiturage en France est le fruit d'un travail de « 120 heures » réalisé par Blablacar, qui est une agrégation de tous les fichiers envoyés par les collectivités locales avec les aires de covoiturage officielles et de parkings existants identifiés par une collectivité locale comme propice au covoiturage (parking de supermarché ou de places publiques).

La répartition spatiale des équipements

Le site d'étude est équipé de 186 arrêts de bus, 88 aires de covoiturage, et 18 gares ferroviaires. De grands écarts en équipement existent : tout d'abord, le périurbain concentre 40 % des arrêts de bus et d'aires de covoiturage et 28 % des gares ferroviaires. Ces dernières se situent en majorité dans les grands pôles urbains (39 %). Les autres zones géographiques ne dépassent pas les 17 % d'équipements. On remarque que les moyens pôles sont les moins bien équipés, toutes catégories confondues.

La cartographie de la distance à l'équipement le plus proche (en prenant en compte les équipements des départements limitrophes) montre que c'est particulièrement l'arrière-pays d'Ardèche qui est touché par

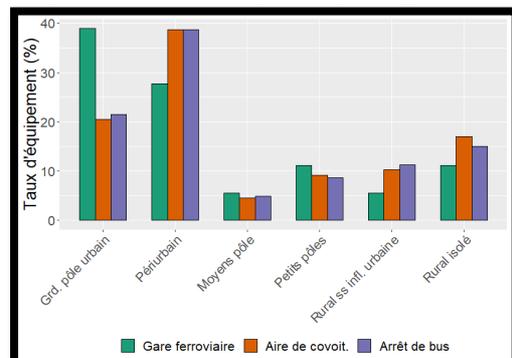


Figure 6 : Taux d'équipement des alternatives aux déplacements individuels par zone géographique

l'éloignement à une alternative d'un déplacement en voiture, avec un cluster de plusieurs communes très éloignées situé dans le milieu Ouest du département. Certains clusters sont également présents en Drôme, mais ceux-ci ont la particularité d'être moins étalés.

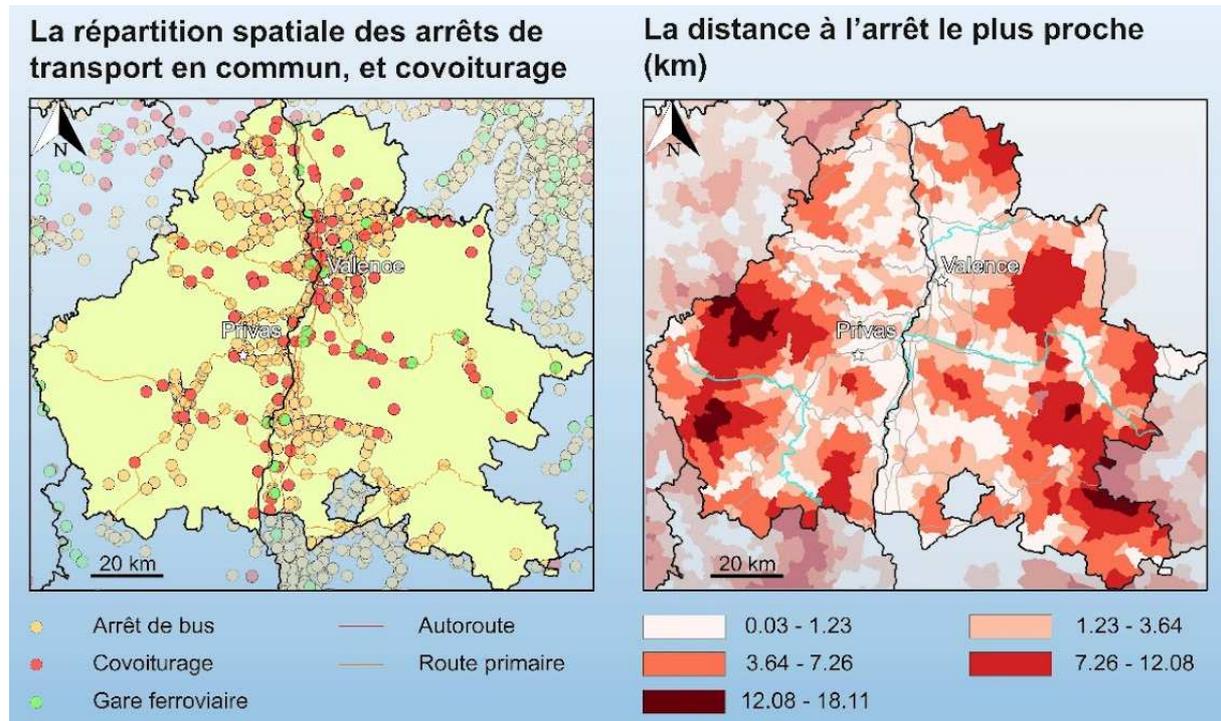


Figure 7 : Répartition spatiale et distance des arrêts de transport en commun et de covoiturage (K. Cariou)

L'accessibilité aux équipements

Ici est étudiée la distance à vol d'oiseau qui sépare la population aux équipements qui offrent une alternative aux déplacements individuels en voiture sur le site d'étude. 80 % de la population est située à moins de 3.47 km d'un arrêt de bus, 5.34 km d'une aire de covoiturage, et 16.35 km d'une gare ferroviaire. Par ailleurs, 88.60 % de la population est située à moins de 5 km d'un arrêt de bus, contre 77.07 % pour les aires de covoiturage, et contre 42.50 % pour les gares ferroviaires, soit autant de personnes qui ont accès à ces équipements à pied ou à vélo.

Sans surprise, ce sont les communes qui appartiennent à l'arrière-pays qui sont les plus éloignées des équipements. En regardant l'entièreté des équipements sur le site d'étude, les habitants de l'arrière-pays doivent parcourir une distance médiane de 7.84 km pour y accéder, contre 3.94 km pour l'entre-deux, et contre 1.75 km pour l'avant-pays. C'est sur les gares ferroviaires que s'observent les écarts les plus importants.

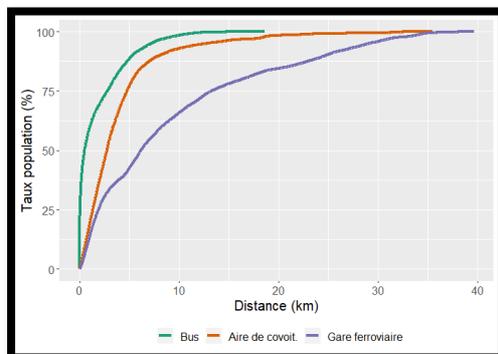


Figure 8 : Accessibilité aux équipements d'alternative aux déplacements autosolistes

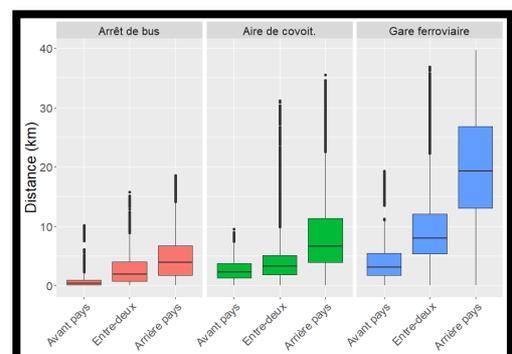


Figure 9 : Comparaison des distances par l'isolement communal et les catégories d'isolement

3.1.3. Établir et questionner « la centralité des quotidiens »

L'objectif de cette partie est de repérer et d'analyser « la centralité des quotidiens », et d'identifier les nœuds des mobilités quotidiennes à travers l'offre de biens et de services identifiés comme une centralité collective qui structure les territoires. L'hypothèse est que, dans un mode de flux et de mouvements aléatoires, la centralité des quotidiens représente un point d'ancrage à des échelles géographiques très fines. Pour ce travail, ont été utilisées les données brutes des BPE, soit « *Le dénombrement des équipements localisés à la commune, Insee 2016* », ainsi que les « *Migrations résidentielles : localisation à la commune de résidence et à la commune de résidence antérieure, Insee 2016* ».

Ce travail est constitué à partir de la base permanente des équipements (BPE) de l'Insee de 2016 qui inventorie annuellement le niveau d'équipements et de services rendus à l'échelle communale. Elle recense sur le territoire national plus de 2.5 millions d'équipements, catégorisés en 186 classes. Quatre gammes de services différentes ont été construites :

La gamme « Service mobile de proximité » qui se caractérise par la mobilité du fournisseur du service (métiers de la construction, infirmiers, etc.). Ces services ne sont pas associés à un point d'ancrage des mobilités quotidiennes, car c'est le fournisseur du service qui se déplace vers le client. En tête des équipements de service mobile de proximité sur le territoire d'étude, comme les infirmiers (1 717 équipements), les électriciens (1 161 équipements), etc.

La gamme de « Centralité des quotidiens » qui induit un déplacement vers un équipement fixe (poste, banque, écoles, etc.), qui serait représenté par des nœuds ou des points de centralité collective de nos mobilités complexes et aléatoires. Les principaux sont : les restaurants (3 162 équipements), les salons de coiffure (1 282 équipements), les masseurs kinésithérapeutes (905 équipements), les agences immobilières (898 équipements), les boulangeries (757 équipements), etc.

La gamme « Intermédiaire » qui représente les équipements fixes de centralité plus occasionnelle. Par exemple : les magasins de vêtements (871 équipements), les hôtels (344 équipements), les orthophonistes (287 équipements), les écoles de conduite (238 équipements), etc.

La gamme « Supérieure » qui représente les équipements fixes de centralité rares à très rares, généralement équipés dans moins de 5 % des communes, car coûteux à construire. Par exemple, les agences de travail temporaire (121 équipements), les spécialistes en radiodiagnostic et en imagerie médicale (103 équipements), les diététiciens (97 équipements), etc.

Sur le territoire d'étude, les équipements de centralité des quotidiens regroupent 24 types d'équipement différents et totalisent 13 752 équipements, soit 51,86 % des équipements des quatre gammes. En seconde position, nous avons les équipements intermédiaires (22,82 %), puis les équipements de services mobiles de proximité (18,55 %), et les équipements supérieurs (6,77 %).

Tableau 2 : Dénombrement des équipements sur le site d'étude par leur gamme.

Type d'équipement	Nombre d'équipements différents	Nombre total d'équipements	% des équipements
Centralité des quotidiens	24	13 752	51,86
Service mobile de proximité	9	4 900	18,55
Intermédiaire	42	6 050	22,85
Supérieur	54	1 794	6,77

À partir de ce tableau, deux indicateurs sont créés :

La diversité d'équipements, qui mesure le nombre d'équipements différents par catégories de services.

La densité d'équipements, qui mesure le nombre total d'équipements pour 1 000 habitants.

Exemple : Une commune possède 4 boulangeries, 2 restaurants, et 2 lycées. Elle a donc un total de 8 équipements, une diversité d'équipements de 2 équipements de centralité des quotidiens (boulangerie et restaurant) et 1 équipement de gamme supérieure (le lycée). Le nombre total d'équipements est divisé par 1 000 pour obtenir la densité d'équipements pour 1 000 habitants.

Tableau 3 : La densité et diversité des équipements par zonage géographique de l'Insee, et selon la taille démographique des communes (Villages et bourgs : < 3 000 habitants, Petites villes : de 3 000 à 20 000 habitants, Ville moyenne : de 20 000 à 100 000 habitants, Grandes villes : plus de 100 000 habitants) :

	Densité d'équipements pour 1000 personnes				Diversité des équipements			
	Centralité des quotidiens	Services mobiles de proximité	Intermédiaires	Supérieurs	Centralité des quotidiens	Services mobiles de proximité	Intermédiaires	Supérieurs
Type d'espace								
GRAND POLE URBAIN	16.80	13.19	9.40	3.33	23	13	42	53
PERIURBAIN	13.83	14.40	4.08	0.76	24	12	39	35
MOYENS POLES	15.86	13.02	8.60	3.12	24	13	41	42
PETITS POLES	17.81	14.05	8.79	2.15	23	12	40	42
RURAL SS INFLUENCE URBAINE	15.73	14.51	3.02	0.62	24	12	38	19
RURAL ISOLE	22.32	18.16	8.22	1.67	24	12	40	32
Taille des communes								
MOYENNES VILLES	17.35	12.82	11.03	4.09	22	12	42	52
PETITES VILLES	17.28	13.34	9.41	2.97	21	12	41	52
VILLAGES ET BOURGS	15.76	15.25	4.56	0.93	24	12	41	45

Densité d'équipements : Il y a peu de différences entre l'urbain et le rural. Au contraire, les communes rurales comportent plus de densité d'équipements pour les gammes de centralité et de services mobiles de proximité. On remarque un sous-équipement pour toutes les gammes d'équipements des espaces périurbains et des communes sous influence urbaine. Les équipements supérieurs sont, sans surprise, plus présents dans l'urbain (Grands pôles urbains et Moyens pôles) que dans le rural. La différence se creuse encore plus si on regarde au niveau de la diversité des équipements. Les services mobiles de proximité, qui correspondent à la localisation du domicile des entrepreneurs, sont un peu moins présents que les équipements de centralité des quotidiens, mais sont répartis plus équitablement sur le territoire.

Diversité des équipements de la centralité des quotidiens dans les départements de l'Ardèche et de la Drôme en 2018

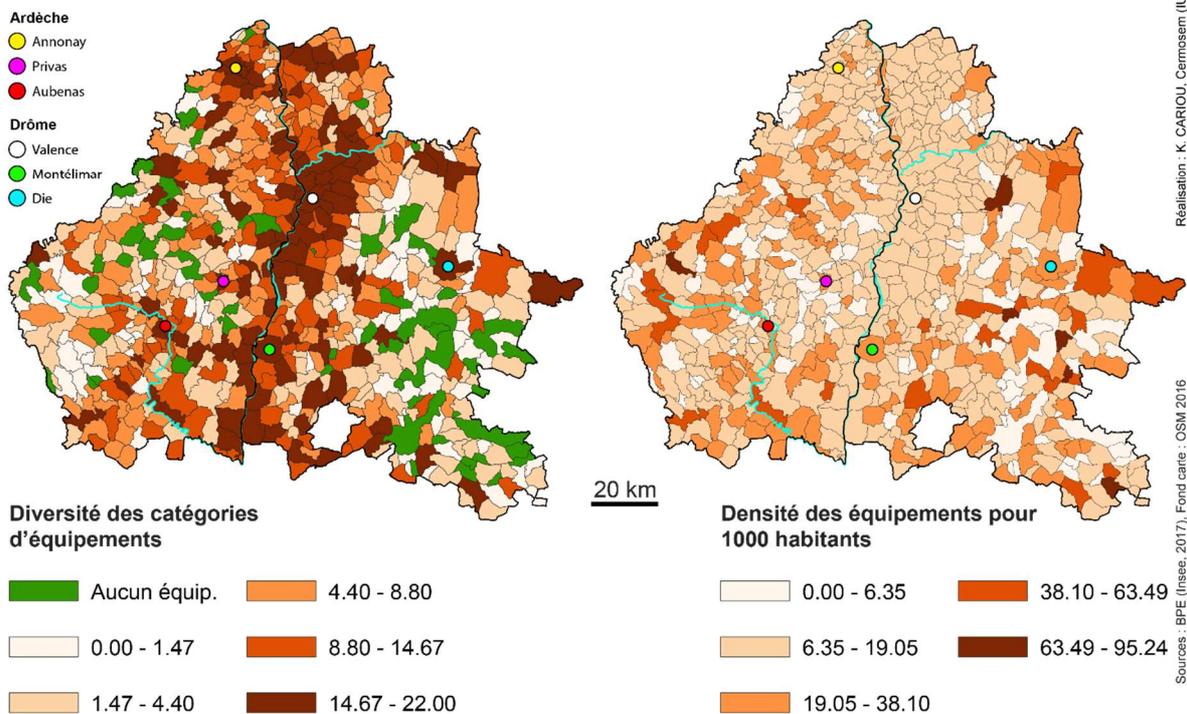


Figure 10 : Diversité des équipements de la centralité des quotidiens dans les départements de l'Ardèche et de la Drôme en 2018 (K. Cariou)

La diversité des équipements : Il est étonnant de voir l'homogénéité entre les différentes gammes d'équipements. Sur le terrain d'étude, les communes rurales sont aussi bien servies en diversité d'équipements que l'urbain. Par ailleurs, la diversité des équipements de centralité est supérieure d'un point dans le rural en comparaison des grands pôles urbains.

La géographie des équipements : Différentes cartographies ont été réalisées, dans l'objectif de distinguer, à l'échelle communale, la diversité et la densité des équipements.

Les communes les moins équipées se situent principalement dans l'arrière-pays avec une corrélation significative entre l'indice d'arrière-pays créé précédemment et la diversité des équipements du quotidien sur le territoire d'étude de -0.51, ce qui signifie que plus la commune regroupe des facteurs correspondant à notre définition d'un arrière-pays, et plus la diversité d'équipement du quotidien baisse. On observe également une progression de la diversité des équipements dans les endroits les plus densément peuplés avec une corrélation significative entre la diversité des équipements du quotidien et

la densité de population de 0.57, ce qui signifie que plus la densité de population augmente et plus la diversité des équipements augmente. Ce résultat perturbe l'analyse initiale qui tendait à montrer qu'il n'y avait pas de corrélation entre niveau d'équipements et localisation géographique sur le territoire d'étude.

3.2. La mobilité, un objet de controverse dans l'opinion publique locale

L'analyse des données issues du Grand débat illustre l'importance de la problématique de la mobilité dans le quotidien des habitant.es des territoires ruraux, mais aussi sa dimension de controverse³. Une citation parmi d'autres extraite du corpus illustre les attentes fortes en termes de justice mobilitaire qui ont découlé du mouvement des Gilets Jaunes : « La transition écologique ce n'est pas que le chauffage et les voitures des Français pourquoi n'avez-vous pas abordé les sujets plus graves (pollution industrielle, agriculture non raisonnée, tourisme, trajets des ministres en avion) vous n'avez pas l'impression une fois de plus de vous foutre de notre gueule !?!?! ».

L'analyse lexicale des contributions au Grand Débat a tout d'abord confirmé un certain hiatus entre les prises de position officielles sur la mobilité en ruralité, qui mettent en avant les pratiques et la responsabilité individuelle, et les perceptions des habitant.es qui se sont exprimé.es sur la plateforme et qui ne semblent pas se reconnaître, ni dans les mots (transport VS mobilité) ni dans les remèdes proposés (transports collectifs VS solutions individuelles). Cet écart met en évidence la dimension de gouvernementalité des conduites individuelles contenue dans les politiques de mobilité, qui peut être vécue comme une « hétérorégulation de la sphère domestique » (Rumpala, 1999) destinée à relégitimer les orientations politiques systémiques. Dans le domaine de la mobilité, on pourrait arguer que les politiques basées sur l'« innovation citoyenne » ou les « gestes citoyens » (type covoiturage) permettent aussi de ne pas remettre en question les postulats dominants (croissance continue de la mobilité, recul des équipements collectifs).

D'un point de vue territorial, on relève des points communs avec les conclusions tirées de l'analyse exploratoire menée par Messer et al. (2019) sur les données nationales, mais aussi des divergences qui confirment l'intérêt d'une approche territorialisée. Tout d'abord, la centralité de la problématique des transports publics apparaît comme un trait saillant des données du Grand débat national. Ensuite, le sentiment d'une dépendance subie à l'automobile et la tension entre collectif et individuel semblent également transcender les catégories territoriales ainsi que les thématiques dans lesquelles la mobilité a été abordée. En revanche, on ne retrouve pas de manière aussi centrale la thématique du vélo, qui, si elle est présente, l'est bien moins que celle des transports publics — sans doute parce que les territoires concernés en sont dépourvus. Cependant, les méthodologies employées pour l'analyse sont trop différentes pour que nos résultats soient vraiment comparables à ceux de cette étude.

Par ailleurs, l'analyse a montré l'existence d'une perception de la dimension systémique de la mobilité comme partie prenante d'un mode de vie qui la dépasse, ainsi que la forte conscience de l'impact écologique de celle-ci. Ces résultats confirment l'existence d'une opinion structurée qui considère que les solutions individuelles sont partielles et ne peuvent répondre à la multidimensionnalité de la crise écologique actuelle (Ortar et Ryghaug, 2019). L'analyse lexicale a ainsi montré plusieurs niveaux de discours opposés, certains portant sur des dimensions plus techniques et technologiques de la transition mobilitaire, et d'autres évoquant des problématiques plus larges, des questions de société (chômage, croissance, économie, climat) voire des choix de société. Cette dimension met en avant l'importance des controverses contenues dans la problématique de la transition écologique (Chateauraynaud, 2011) qui ont été assez peu explorées dans le domaine de la mobilité. En effet, l'intérêt d'une analyse lexicale telle que nous l'avons menée ici est bien de mettre en évidence des mondes lexicaux distincts, reflétant des prises de position diverses, par opposition à une liste de thématiques qui ne permet pas de saisir leur dimension dynamique et potentiellement antagoniste.

L'importance de la problématique de la relocalisation de la production, en particulier alimentaire, en relation à la mobilité peut apparaître comme relativement surprenante. De manière intéressante et cohérente, c'est la thématique qui ressort le plus fortement de l'étude que nous avons menée pendant le confinement sur ces mêmes territoires (Flipo et Senil, 2020). Trois hypothèses nous paraissent susceptibles de l'expliquer. La première tient au fait qu'en ruralité, les besoins de consommation ne peuvent souvent pas être satisfaits sans mobilité. Un monde sans mobilité (ou avec moins de mobilité)

³ Nous ne présentons ici que les principales conclusions de l'analyse, à lire dans leur intégralité dans Flipo A., 2021. « Que pensent les habitants des territoires peu denses de la mobilité ? Une analyse lexicométrique des données du Grand Débat National », *Flux*, n° 123, pp. 54-73, DOI : [10.3917/flux1.123.0054](https://doi.org/10.3917/flux1.123.0054)

implique donc une redéfinition fondamentale des modes de consommation et par ricochet de production, axée sur la proximité. La seconde s'explique par le succès de ces modèles (bio, circuits courts), qui illustrent un mode de faire « autrement » qui a fait ses preuves dans le temps. Enfin, une troisième hypothèse moins séduisante ne peut être écartée : il est possible que l'importance de cette thématique reflète un biais méthodologique afférent à la manière dont les questions sont posées et s'enchaînent. Le fait que cette thématique ait émergé dans un autre contexte d'étude sur la mobilité dans les territoires ruraux tend toutefois à accréditer l'hypothèse d'un lien conscientisé et non d'un simple effet performatif de l'enquête.

L'analyse a également montré d'évidentes limites, le problème principal posé par ces données étant l'impossibilité de savoir qui s'exprime et de quoi ces conclusions sont le reflet. En l'absence de variables explicatives, les analyses de type AFC sont amputées d'une bonne partie de leur potentiel analytique. On peut ainsi imaginer les confronter à d'autres sources de données, par exemple les contributions issues des cahiers de doléance municipaux, ou encore des entretiens individuels, pour tenter de relier ces mondes lexicaux aux représentations sociales qu'ils sont susceptibles de traduire (Ratinaud et Marchand, 2015). Le traitement de corpus de cette envergure pose également des enjeux de méthodologie. Messer et al. (2019) ont été contraints de sélectionner aléatoirement le nombre de contributions retenues afin de pouvoir en faire une analyse complète. Nous avons ici fait le choix d'un bornage géographique, et il aurait été très difficile d'appliquer ce processus d'analyse à un corpus portant sur la France entière. À l'inverse, l'analyse basée sur des algorithmes d'intelligence artificielle (reconnaissance de mots et affectation à des catégories), qui est celle qui a été utilisée par Qwant pour la synthèse officielle du Grand Débat (Bellet *et al.*, 2020), permet de traiter l'intégralité du corpus, mais ne donne aucun élément pour apprécier le contexte, le sens des mots, ou leur dimension potentiellement clivée, à l'image du cas de la voiture électrique.

Enfin, on constate à l'issue de ce travail que l'apport des méthodes lexicales est maximal lorsque les univers lexicaux sont riches et divers, et donc que la question posée permet d'exprimer une grande variété d'opinions. Si l'exploration de la place de la mobilité dans les mondes lexicaux associés à la transition écologique a fait apparaître des résultats intéressants, l'exploitation lexicale des modes de transport souhaités sur le territoire, en revanche, n'a pas apporté des éléments significatifs à une analyse quantitative. En effet, le matériau était beaucoup plus pauvre, car la question faussement ouverte et associée à une question fermée. Dans le cadre du questionnaire du Grand débat national, qui n'a pas été conçu dans une optique scientifique, mais pour recueillir des données sur des sujets précis, beaucoup de questions sont relativement fermées ou faussement ouvertes, ce qui peut aussi expliquer la tonalité parfois vindicative que l'on trouve dans les rares espaces où les individus pouvaient réellement s'exprimer.

3.3. La gouvernance de la mobilité, un enjeu multiscalair et objet de concurrences entre acteurs

3.3.1. Le millefeuille institutionnel de la mobilité en territoire rural

Pour comprendre dans quel système de gouvernance s'inscrit la gestion de la mobilité en France, il est nécessaire de revenir sur un historique de l'organisation des compétences territoriales. À partir de la fin des années 1970, l'État français a en effet entamé un processus de décentralisation de ses pouvoirs décisionnaires et des compétences administratives qui lui sont liées en faveur d'entités territoriales de plus petite échelle : les communes, les départements et les régions. Influencée par la New Public Management, cette démarche repose sur le présupposé que le fonctionnement de l'État s'accompagne d'une rigidité et d'une lourdeur bureaucratique qui nuit à son efficacité et à sa dimension démocratique. Les décisions prises à des échelles de gouvernance plus réduites apparaissent comme plus proches d'une réalité de terrain et des citoyens qu'ils représentent.

Dans un contexte d'accroissement de la dette publique, la décentralisation se construit parallèlement à une politique de réforme de l'État à des fins d'économie financière. Celle-ci tend alors à « introduire des principes de marché dans les gestions des services et des institutions [publiques] » (Merrien, 1999). Ce nouveau paradigme de l'action publique remet en question la légitimité des hiérarchies administratives, du monopole centralisateur de l'État et encourage l'autonomisation d'unités territoriales placées sous contrat (*ibid*). Ceci a donné lieu à un processus de déconcentration, par la création d'agences publiques contractuelles. Ces nouveaux acteurs et actrices (qu'il s'agisse d'actrices et d'acteurs publics préexistants renforcés dans leurs compétences ou privés) deviennent alors responsables à la fois devant leurs financeurs (l'État, l'Europe), mais également leurs « usager.es » : les citoyen.nes.

La démultiplication des échelles et des acteurs et actrices en prise avec la gestion des politiques publiques a fait surgir le besoin de coordination et de mise en cohérence des politiques publiques. Des structures

transversales se sont alors organisées. C'est le cas notamment des communautés de communes, des Pays ou des Syndicats. Cet enchevêtrement et superposition de compétences dans la gestion des services publics est souvent qualifié de « millefeuille » institutionnel et administratif. Ce dernier est souvent pointé du doigt et critiqué, notamment parce que la myriade de niveaux institutionnels concernés par la gestion et le développement des politiques publiques concourt à appesantir et freiner les prises de décisions (Chia *et al.*, 2008 ; Salles, 2009 ; Torre, 2018 ; Ullmann, 2007).

La gestion de la mobilité n'échappe pas à cet enchevêtrement. En 1982, l'exercice de la compétence des transports a été divisée entre « transport urbain » (du ressort des communes ou communautés de communes), et « transport interurbain et scolaire », du ressort des Départements, tandis que la gestion des trains régionaux avait été conférée aux Régions. Chacune de ces entités a le statut d'autorité organisatrice des transports (AOT), c'est-à-dire qu'elle est habilitée à organiser le transport public régulier sur son territoire. Face à la superposition de différentes AOT sur les territoires urbains, une loi de 2000 a institué les « syndicats mixtes de transport », ayant pour objectif d'assurer la coordination entre les offres des différentes AOT. En 2014 ont été créées les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) qui comprennent l'organisation des transports publics réguliers, mais également les autres services de mobilité et même, sous certaines conditions, le transport de marchandises dans le périmètre du transport urbain (PTU). Au niveau de la planification, l'organisation de la mobilité prend la forme d'un plan de déplacement urbain (PDU), qui existe depuis 1982.

Regroupés sous la dénomination de « territoires interurbains », la notion de ruralité est totalement absente de cette structuration progressive des autorités de transport autour des villes. La création des AOM en 2014 fait partie d'une loi « relative à la modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles » (Maptam), qui élargit le champ des compétences de mobilité pour les agglomérations et crée le statut de métropole pour les groupements de communes comportant une ville-centre et des communes périurbaines au sein d'une aire urbaine d'au moins 600 000 habitants. La loi n'aborde pas la question des territoires extra-urbains, qui à l'inverse, subissent un éloignement progressif de leurs compétences de mobilité. En effet, en 2015, la loi NOTRe transfère l'organisation du transport scolaire aux Régions, puis en 2017 celle du transport interurbain (autocars). Par ailleurs, la Région conserve la compétence de gestion des trains régionaux (TER), à l'exception des trains d'équilibre du territoire (TET), également dénommés intercités, qui sont gérés par l'État.

La gestion de la voirie connaît la même partition. En agglomération, c'est la commune, le groupement de communes ou la métropole qui exerce cette compétence sur son territoire, quelles que soient les voies concernées. Hors agglomération, le Département est responsable de l'aménagement et de l'entretien des routes dites « départementales », qui représentent 34% du réseau routier national. En Drôme et en Ardèche, 16 % des routes sont départementales, et moins de 1 % sont des nationales ou des autoroutes. Le reste est constitué de routes non labellisées, dont la compétence relève des communes.

C'est par le biais de lois sur la transition écologique que la question de la planification de la mobilité fait son apparition sur les territoires ruraux. Votée en 2015, la loi sur la transition écologique pour la croissance verte (TECV) crée les plans de mobilité rurale qui constituent l'équivalent des plans de déplacement urbains, déployés à l'échelle du groupement de communes. La loi SRU de 2000 avait déjà institué les SCOT (Schéma de cohérence territoriale), qui incluent depuis la planification de la mobilité et qui sont déployés à l'échelle des groupements de communes et des PLU (plans locaux d'urbanisme), qui définissent à l'échelon communal des schémas de déplacements, la création et l'usage de la voirie.

Tableau 4. Synthèse des principales compétences mobilité locales

	Voirie	Aménagement, planification	Transport
Commune	Compétence par défaut sur voirie communale (ex : installation de stationnement vélo sur voie publique)	POS, PLU, Plan de mobilité local	Transport scolaire, transport intracommunal
Intercommunalité	Compétence optionnelle (si transfert depuis la commune)	PLUi, PCAET, Schéma directeur cyclable	Transport intercommunal si AOM, sinon possibilité de délégation de la Région

Département	Compétence par défaut sur voirie départementale (ex. : aménagement de bandes cyclables sur route départementale)	Tourisme (politique vélo), développement d'aires de covoiturage	Transport intercommunal si délégation de la Région, transport solidaire et transport scolaire des personnes porteuses de handicaps
Région		Politique de mobilité régionale	Compétence par défaut sur le transport intercommunal (AOM) + train régional
État	Compétence par défaut sur voirie nationale, compétence d'accompagnement et de contrôle de tous les aménagements (DDT)		Trains interrégionaux
Syndicat			Transport urbain par délégation de la commune et intercommunal par délégation de la Région
Centres sociaux			Transport solidaire

Le financement actuel des mobilités est de ce point de vue éclairant des logiques persistantes en termes de politique mobilitaire, dont la dimension financière est rendue difficile à appréhender par la multitude d'acteurs et d'échelons participants. La route est le mode qui reçoit le plus d'argent de la part des pouvoirs publics, ainsi qu'en témoignent les calculs réalisés par Benoît Verzat et Marion Cottet de l'Institut négaWatt dans le cadre du projet ré-acteurs. Ainsi, l'équivalent de 295 € par habitant et par an est dévolu au réseau routier dans les deux départements, dont la moitié est financée par les collectivités locales. En seconde place arrive le réseau ferré (215 €) dont les données ne sont accessibles qu'au niveau national, ce qui signifie que ces dépenses ne sont pas nécessairement réparties équitablement sur le territoire français — en particulier en Ardèche qui ne dispose d'aucune ligne de voyageurs. La moitié des financements publics dédiés au réseau routier sont des dépenses d'investissements, qui correspondent à de nouvelles voies ou de nouveaux équipements (ronds-points, élargissements, déviations) quand les dépenses concernant le réseau ferré et les transports en commun portent majoritairement sur le fonctionnement. La marche et le vélo mobilisent 20 € par an et par habitant de financement public, le transport collectif hors rail et le transport scolaire 39 € et le covoiturage 1 €.

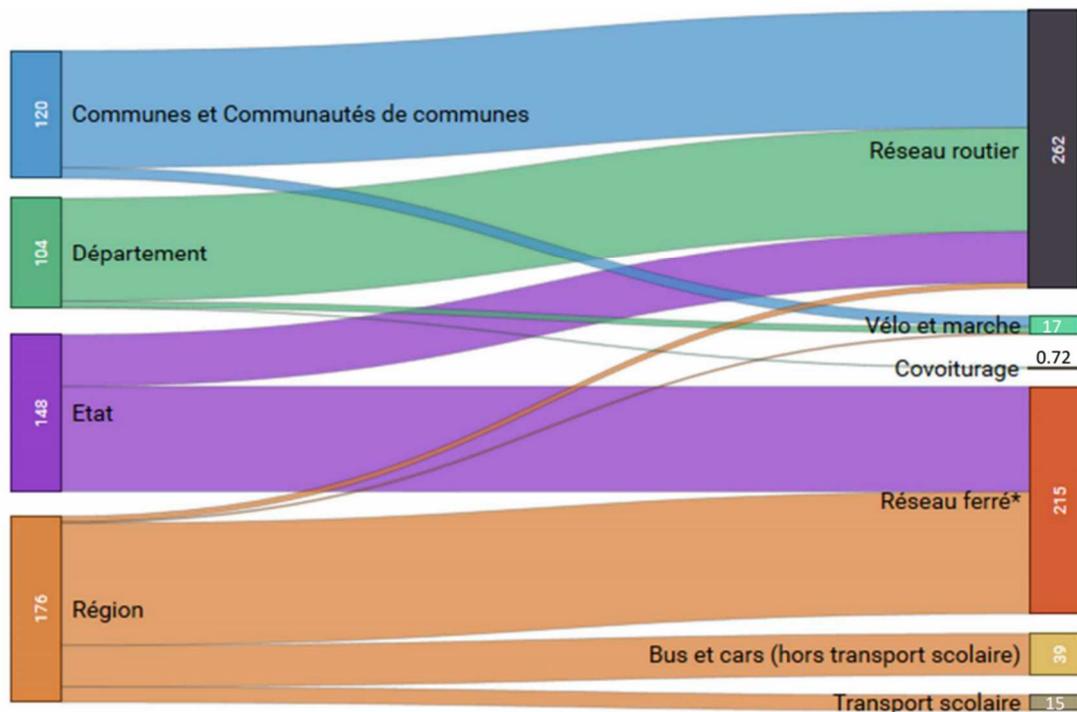


Figure 1 - Répartition des flux financiers par acteurs et par type de mobilité en Drôme (€/habitant/an)
*donnée nationale rapportée au territoire

Figure 11. Modélisation des flux financiers effectuée par l'institut négaWatt (Verzat, Cottet, 2021)

3.3.2. Les initiatives citoyennes au cœur de la transition mobilitéaire

Si l'action publique semble encore très dominée par la route, en revanche, les initiatives citoyennes sont largement présentes dans le domaine de la transition mobilitéaire. Le tableau ci-dessous résume les principaux enseignements du recensement des initiatives effectué sur les territoires.

Tableau 5. Recensement des initiatives en faveur de la transition mobilitéaire

	Vallée de la Drôme	Ardèche Méridionale
Nombre total d'initiatives recensées ⁴	35	18
Vente/location vélo (hors secteur saisonnier)	5	3
Réparation vélo	3	5
Autopartage	7	2
Covoiturage	5	1
Atelier/formation	3	1
Mobilité solidaire	4	1
Aménagement routes/voies/matériel	4	4

⁴ Le nombre total d'initiatives recensées est inférieur à la somme par catégorie, car certaines initiatives s'inscrivent dans plusieurs catégories d'action.

Promotion marche à pied	2	0
Défense des transports en commun	3	3
Livraison	1	1
Plaidoyer	6	4
Service de transport en commun / transport à la demande	3	0
Autre	1	0

En Drôme comme en Ardèche, on constate que c'est la problématique du vélo qui semble la plus présente dans les initiatives, avec un peu moins de 20 d'initiatives recensées. Parmi elles, on trouve essentiellement des ateliers vélo associatifs, de la location de VAE par des collectivités publiques ou des associations, des bourses aux vélos, de la livraison à vélo, une vélo-école et l'organisation d'infrastructures visant la promotion du vélo par les pouvoirs publics (schéma cyclable, pistes cyclables, etc.).

Les initiatives d'autopartage très localisées sont également présentes dans plusieurs communes (5 en Drôme, 2 en Ardèche). Il s'agit dans la majorité des cas de petits collectifs, qui relèvent davantage du prêt informel que de l'autopartage organisé. Une initiative concerne également un tiers-lieu qui met à la disposition de ses adhérent.es une voiture en autopartage. Deux expérimentations d'autopartage plus institutionnalisées sont à l'étude. Du côté du covoiturage, l'initiative d'aménagement des aires de covoiturage émane du Département sur les deux départements. Par ailleurs, trois initiatives signalées en Drôme consistent en de petites communautés organisées autour d'une messagerie instantanée en ligne. Il est probable que ces initiatives soient sous-évaluées dans notre recensement dans la mesure où il s'agit de groupes très informels difficiles à repérer. Les cas que nous avons recensés en Drôme ont la caractéristique d'être animés par des centres sociaux (Val de Quint, Vallée de la Roanne, Diois). Enfin, une expérimentation de plus grande envergure sur l'autostop participatif est portée par une communauté de communes. La marche à pied est promue par une association dioise qui défend la réfection des chemins ruraux dans Die et ses alentours, ainsi que par un pédibus dans la ville de Crest.

En ce qui concerne le transport en commun, les actions relèvent du plaidoyer pour le maintien de la ligne de train en Drôme (3) et la demande de réouverture au transport de public de la rive droite Valence-Le Pouzin en Ardèche. On relève également deux navettes de transport à la demande en Drôme, l'une gérée par une municipalité et l'autre par un centre social (également comptabilisées dans la ligne « transport solidaire ») ainsi qu'une expérimentation de navette autonome. En Ardèche, enfin, les lignes de bus font également l'objet d'un soutien de la part des usagers organisés en association.

Du côté de l'aménagement, c'est, en Drôme comme en Ardèche, le vélo qui semble le plus représenté, par le biais d'un schéma directeur cyclable sur deux communautés de communes, d'une voie verte, et de la réflexion portée par deux municipalités drômoises pour une meilleure intégration des modes doux dans leur plan local d'urbanisme. Les actions de plaidoyer concernent le vélo, la défense des transports en commun et des chemins ruraux. Enfin, la catégorie « autre » en Drôme regroupe un projet de développement de station mobilité hydrogène et une action « ponibus » expérimentée de manière temporaire pour les écoliers de la commune de Saillans.

Par ailleurs, comme nous l'avons montré dans le tableau 5 ci-devant, la mobilité sur les territoires concerne une multiplicité d'acteurs constitués. Sur la Vallée de la Drôme, pas moins de 41 acteurs ont été référencés. Il s'agit pour moitié d'associations, témoins d'un véritable intérêt des citoyen.nes sur cette question. En Ardèche, la prépondérance de l'implication des associations dans la transition mobilité est encore plus flagrante, avec 16 acteurs recensés sur 26. Le vélo, tout particulièrement, se démarque avec 5 associations en Drôme et 9 en Ardèche. On trouve également des associations impliquées dans la défense du train (3 en Drôme et 1 en Ardèche) et des associations investies dans la mobilité solidaire (3 en Drôme et 1 en Ardèche), notamment auprès de publics précaires et/ou âgés. La marche est également défendue par un collectif piéton dans la commune de Die, mais n'a pas d'équivalent sur le territoire ardéchois.

Dans la catégorie « autre », on retrouve, en Drôme, Dromolib qui pilote une multiplicité d'actions sur l'écomobilité, le tiers-lieu Latelier qui met à disposition de ses adhérent.es une voiture en autopartage, l'initiative de « Ponibus », une compagnie de théâtre qui souhaite développer un atelier de fabrication dédié à l'écomobilité, l'association Biovallée qui fédère les acteurs du territoire et l'Acoprev qui

développe l'énergie solaire et souhaite expérimenter la mobilité hydrogène. En Ardèche, on compte l'Alec07, qui promeut les mobilités douces sur le territoire et accompagne les projets des municipalités ou d'autres acteurs.

Si les communautés de communes sont plutôt investies, tout particulièrement en ce qui concerne l'accompagnement des initiatives associatives et des aménagements et infrastructures liées à l'utilisation du vélo, en revanche, les communes sont assez peu impliquées dans des projets de mobilité. Seules 4 d'entre elles en Drôme et une en Ardèche ont développé des actions dans ce sens, et il s'agit principalement des centralités principales des terrains d'étude (petites villes).

Le périmètre des acteurs « entreprises » a été particulièrement difficile à définir. Nous en avons retenu une définition restreinte, car potentiellement toute entreprise a un intérêt pour la question de la mobilité. Dans le cadre d'une analyse en termes d'*advocacy coalition framework*, cependant, ne sont comptabilisables que les entreprises qui sont partie prenante du sous-système de mobilité et qui sont donc soit en posture d'innovation, soit en posture d'avoir des intérêts à défendre sur cette question. Nous n'en avons donc retenu que deux : une entreprise gérant une voiture en autopartage (non limitée aux seuls salariés) et l'entreprise opérant la navette autonome expérimentale.

Les syndicats mixtes comptabilisés sont, en Drôme, le syndicat mixte qui gère le schéma de cohérence territoriale et, en Ardèche, Tout'en bus, qui gère le réseau de transport en commun du bassin d'Aubenas. Quatre centres sociaux en Drôme (dont deux sont des antennes du troisième) développent des actions sur la mobilité.

Enfin, il faut ajouter à cela les interlocuteurs institutionnels compétents sur la mobilité : le Département, la Région et la SNCF, parfois eux-mêmes divisés en plusieurs services (direction des déplacements, aménagement du territoire et social pour le Département, direction des transports interurbains et scolaires pour la Région, SNCF Réseau et SNCF Voyageurs en ce qui concerne le rail). L'Ademe est aussi un partenaire important, car impliqué dans la plupart des initiatives de mobilité développées par les communautés de communes (schéma directeur cyclable notamment).

3.3.3. Des acteurs et actrices entre interdépendance et rivalités : le cas de la prise de compétence mobilité par les communautés de communes

Avec l'adoption par le parlement de la loi LOM, la question des politiques mobilité s'est invitée dans les agendas politiques locaux au cours de l'année 2021 en France⁵. Un de ses objectifs est de clarifier la compétence de la mobilité sur les territoires et d'en préciser la gouvernance. Comme nous l'avons brièvement évoqué en introduction, jusqu'à maintenant, les services locaux de mobilité développés à titre d'expérimentation par les collectivités locales l'ont été via les services Énergie, grâce à des programmes de transition écologique et d'économies d'énergie, ou via les services sociaux en ce qui concerne la mobilité solidaire. Le développement des infrastructures cyclables, par exemple la Vélodrôme, a été pris en charge par le service Tourisme des communautés de communes. En l'absence d'une compétence mobilité affirmée qui permet la création d'un service dédié, la gestion de la mobilité se trouve donc éclatée en divers services. Les communautés de communes avaient jusqu'au 31 mars 2021 — échéance finalement décalée à juin — pour se prononcer sur la prise de compétence. Si elles décidaient de ne pas la prendre, l'AOM par défaut resterait la Région. Si elles décidaient de la prendre, c'est la communauté de communes elle-même qui deviendrait AOM. Ce contexte est particulièrement éclairant pour distinguer les différentes parties prenantes en jeu dans la gouvernance de l'organisation de la mobilité dans les territoires ruraux de la Drôme et de l'Ardèche, leurs intérêts (parfois divergents) et le ressort de leurs actions.

Ainsi, si la promulgation de la LOM émane de l'État, la Région Auvergne-Rhône-Alpes par la voix de son Président a en revanche appelé les élu.es locaux à refuser de prendre la compétence de la mobilité, arguant d'un risque de fragmentation de l'offre de mobilité sur le territoire régional. La Région a également insisté sur les risques financiers à gérer un service de mobilité pour les petites intercommunalités. Bien que la loi autorise à ne prendre en charge que les services de mobilité partagée et non les lignes régulières, la Région a laissé entendre que les communautés de communes qui souhaiteraient prendre cette compétence pourraient ne plus bénéficier des services de la Région. Alors que le transport urbain est principalement financé par une taxe sur les entreprises (versement mobilité), on comprend aisément que la plupart des communautés de communes rurales n'ont pas de base fiscale suffisante pour opérer un service de transport, et restent donc dépendantes de la Région. De l'autre côté,

⁵ Pour le détail de l'analyse des enjeux entourant la prise de compétence mobilité, voir Flipo A., Sallustio M., Ortat N. et Senil N., 2021. "Sustainable Mobility and the Institutional Lock-In: The Example of Rural France", *Sustainability*, 13(4), 2189, <https://doi.org/10.3390/su13042189>

l'Etat central et ses agences communiquent, au contraire, en faveur de la prise de compétence par les communautés de communes. Au cours des dernières années, de multiples instruments de financement ont été déployés pour encourager le développement d'expérimentations et services de mobilité locaux. Les communautés de communes qui ne prendront pas la compétence mobilité sont susceptibles d'être exclues de ces programmes et de ces financements, mettant les élus locaux dans le dilemme d'être potentiellement exclus soit des mécanismes de financement régional, soit des mécanismes de financement national.

L'adoption de la LOM en Drôme et en Ardèche soulève donc de multiples questions pour les représentant.es des communautés de communes, élu.es aux conseils communautaires. La compréhension même de la loi demeure imparfaite pour la plupart des élu.es, avec des argumentaires très contradictoires déployés d'une part par la Région et de l'autre par l'État et les agences. Par exemple, les aspects financiers ont été exposés de manière contradictoire – l'Etat ayant pu laisser entendre que les EPCI n'ayant pas pris la compétence ne seraient plus éligibles à certains financements, alors que d'autres agences ont été moins catégoriques sur ce point. La question de savoir si les syndicats pourraient continuer à exister a également généré des réponses différentes de la part de la Région. Les élu.es sont nombreux à témoigner de leur désarmement face à un déficit d'ingénierie territoriale en matière de mobilité, et du manque de moyens humains et financiers pour l'assumer. Organiser la mobilité d'un point de vue communal et intercommunal sans un financement adapté accentuerait en effet les inégalités territoriales (en matière de services de transports en commun, par exemple). De plus, en l'absence de politique de financement ambitieuse, certain.es élu.es craignent que la prise de compétence mobilité les rende responsables de la rareté des transports publics sur les territoires ruraux.

Toutefois, assumer cette responsabilité constitue également un levier en termes d'autonomie et de pouvoir décisionnaire. En effet, si les communautés de communes décident de s'emparer de cette compétence territoriale, la Région sera obligée de la consulter sur tout ce qui relève sa compétence. Les problématiques de la mobilité quotidienne locale sont alors susceptibles d'être mieux prises en compte par les décideurs régionaux, qui devront composer avec les collectivités locales (pour, par exemple, décider des horaires, des dessertes, des fréquences de passage des bus). À l'inverse, si les communautés de communes décident de ne pas adopter cette compétence, elle échouera automatiquement à la Région, avec qui les communautés de communes devront signer des conventions de délégation de service public si elles souhaitent développer un service de mobilité local. Pour certain.es technicien.nes des communautés de communes interviewé.es dans le cadre de cette recherche, c'est toute la légitimité et la capacité d'action des communautés de communes qui est en jeu dans l'adoption de la LOM. On constate ainsi les résistances du pouvoir régional à cette décentralisation de la compétence mobilité, qui affaiblit sa possibilité de contrôle sur l'organisation de la mobilité et en éclate la gouvernance, rendant la coordination régionale jusqu'ici assurée par la Région seule, multilatérale.

Par ailleurs, l'adoption de la LOM en Drôme et en Ardèche met en jeu le rôle central des associations concernées par le développement de l'alternativité. Installées sur les territoires depuis plusieurs années, ces associations ont développé une expertise sur la question de la gestion de la mobilité et ont participé à l'accompagnement de projets divers porteurs d'innovations (réseaux d'autostop organisés, promotion du covoiturage, expérimentation d'autopartage de voiture communale, valorisation du cyclisme et des infrastructures qui lui sont liées, etc.). Au gré du temps, ces associations expertes ont entretenu un réseau de parties prenantes de la mobilité sur le territoire, qui constitue une préfiguration des modes de gouvernance qui pourraient être recherchés avec la LOM. Alors que les élu.es, fraîchement arrivé.es sur la scène politique (les élections municipales ont eu lieu en mars et en juin 2020), doivent prendre une décision concernant la LOM, ces associations ont constitué une ressource cruciale pour les acteurs et actrices publiques, permettant d'éclairer les enjeux de cette loi et d'accompagner les collectivités dans leur montée en compétence. Pour ces acteurs associatifs, l'adoption de la LOM par les collectivités permettrait également d'asseoir leur position d'expert sur leur territoire et d'augmenter leur capacité d'action en faveur de la transition mobilitaire, comme on peut le lire dans l'extrait ci-dessous :

« Pour nous, c'est hyper important de s'assurer que les élus ont pris conscience de l'enjeu de ce travail sur la mobilité. (...) Si ça se fait au niveau de la Région, ça risque de ne pas aller bien au-delà de ce qui se fait actuellement. (...) La communauté de commune pourrait organiser des transports à la demande pour que les personnes âgées puissent se rendre au marché, un projet de vélo-école, autostop, vélo partage, ce genre de choses. La Région, elle n'arrivera pas à écouter ce genre de besoin assez fin, assez ponctuel. Je ne pense pas que la Région organiserait ce genre de chose à ce si petit niveau. »

Enfin, l'adoption de la LOM en Drôme et en Ardèche met en jeu, indirectement, les habitant.es des territoires ruraux. En effet, la LOM repose également sur la position selon laquelle rapprocher les instances

décisionnaires des territoires permettrait de garantir une meilleure écoute des citoyen.nes, qui constitueraient en outre le « niveau ressource » à mobiliser pour œuvrer dans le sens d'une transition mobilitaire. Lors d'une réunion du Sénat sur la question de la mobilité dans les espaces peu denses, le 23 septembre 2020, le recours aux innovations et aux pratiques de solidarité spontanées est revenu à plusieurs reprises dans la discussion comme étant le levier prioritaire à mobiliser pour la transition mobilitaire dans la ruralité. Par exemple, pour le directeur de projet transversal innovation et territoires à la Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), il convient de se reposer sur ces réseaux et ces pratiques de solidarité qui, selon lui, pourront être consolidées par l'adoption de la LOM. Ce choix porté sur l'initiative individuelle pose néanmoins question quant au rôle de l'État comme garant de l'égalité des services publics sur le territoire, en particulier eu égard aux inégalités territoriales vis-à-vis de la dépendance automobile. Comme l'innovation sociale plus généralement, il traduit aussi d'une certaine manière le recul de l'Etat-providence et la préférence pour un Etat-plateforme, qui organise les acteurs mais ne délivre pas de service directement.

Un élément à retenir

Il existe une perception de la dimension systémique de la mobilité chez les citoyen.nes, ainsi qu'une forte conscience de l'impact écologique de celle-ci ce qui confirme l'existence d'une opinion structurée qui considère que les solutions individuelles sont partielles et ne peuvent répondre à la multidimensionnalité de la crise écologique actuelle.

Or, si les communautés de communes sont plutôt investies, tout particulièrement en ce qui concerne l'accompagnement des initiatives associatives et des aménagements et infrastructures liées à l'utilisation du vélo, en revanche, les communes sont assez peu impliquées dans des projets de mobilité. L'adoption de la LOM soulève de multiples questions pour les représentants des communautés de communes dans un contexte où la compréhension même de la loi demeure imparfaite pour la plupart des élu.es, avec des argumentaires contradictoires déployés d'une part par la Région et de l'autre par l'État et les agences.

4. Justice mobilitaire et gouvernance : vers une nouvelle approche de la transition mobilitaire ?

4.1. Ouvrir la boîte noire des réseaux d'acteurs et d'actrices

4.1.1. Le profil des actrices et acteurs associatifs

L'enquête par questionnaire menée auprès d'un échantillon non représentatif de membres des associations engagées dans l'écomobilité dans la Vallée de la Drôme montre l'importance (66 % des répondant.es) des catégories d'emploi intermédiaire, en particulier du secteur public, et des catégories de cadres et professions intellectuelles et artistiques dans les effectifs. Les ouvrier.es et employé.es ne représentent que 14 % des répondant.es alors qu'elles et ils constituent 47 % des actifs et actives à l'échelle du département), de même que les agriculteurs et agricultrices (10 % des actifs et 1% des enquêtés). Les artisan.es, commerçant.es et chef.fes d'entreprise sont légèrement sous-représenté.es (10 % des actifs contre 6% des enquêtés), et les cadres et professions intellectuelles ou artistiques sont massivement surreprésentés (10 % des actifs et actives contre 41% des enquêtés). Les professions intermédiaires sont légèrement surreprésentées (22 % des actifs et actives versus 25% des enquêtés) : 65 % exercent dans le privé et 26 % dans le public, ce qui constitue une légère surreprésentation du secteur public.

Ces tendances ne sont pas spécifiques au contexte local ou au domaine des mobilités : tous secteurs confondus, les cadres et professions intellectuelles supérieures sont environ 2 fois plus présentes dans le secteur associatif que les ouvrier.es, le critère le plus discriminant étant le niveau de diplôme (Insee, 2018). Les associations de promotion de l'écomobilité peuvent être assimilées à des associations de défense des droits et des intérêts communs, dont la morphologie sociale est proche de celles de la défense de

l'environnement au sens large (Deldrève et Candau, 2014) où l'écart est maximal (rapport de 1 à 5 entre ouvriers et cadres et professions intellectuelles supérieures, contre 1,6 dans les associations sportives). Le pourcentage d'hommes et de femmes est à peu près égal (50 % de femmes, 46 % d'hommes, 4 % n'ont pas souhaité se prononcer).

Notre enquête permet de relativiser l'assomption selon laquelle il s'agirait d'une préoccupation de « néoruraux » habitués à disposer de services de mobilité en ville et exigeants de retrouver à la campagne un niveau de service équivalent, ainsi que nous les ont souvent dépeints nos interlocuteurs et interlocutrices publiques. Si les habitant.es arrivé.es depuis moins de dix ans sont effectivement nombreuses et nombreux (41 %), elles et ils ne sont pas majoritaires et on trouve dans ces associations diverses vagues de peuplement. En effet, ces associations se situent le plus souvent dans le prolongement de réseaux associatifs et militants préexistants dans le champ de l'écologie. De même, les militants sont souvent investis dans de multiples secteurs de la transition écologique : 59 % ont déclaré faire partie, ou avoir fait partie d'associations environnementalistes en dehors de la question de la mobilité. Pour les deux — tiers d'entre eux, il s'agit d'un engagement multiple (2,7 associations en moyenne). En revanche, il n'est pas synonyme d'engagement partisan : seuls 10 % des enquêté.es ont déclaré faire partie, ou avoir fait partie dans le passé d'un parti politique. Toutefois, on constate un fort engagement sur la scène publique locale : près d'une personne sur cinq a assumé des fonctions politiques locales (conseiller.e municipal.e ou maire) ou s'est présentée à une mandature. Enfin, l'engagement dans la promotion de l'écomobilité dérive avant tout d'une pratique personnelle : près de 85 % des enquêté.es ont déclaré utiliser le vélo comme mode de déplacement principal au quotidien.

Au sein de ces associations coexistent plusieurs répertoires d'action collective (Cefaï, 2020), en fonction de leurs objectifs. Notre recherche a permis d'en circonscrire au moins quatre. Premièrement, des associations soucieuses de leur impact environnemental, mais dont la raison sociale n'est pas « la mobilité » sont porteuses d'initiatives à petite échelle : un tiers-lieu met à disposition de ses adhérent.es une voiture en autopartage, une association locale organise un système de prêt de vélos... En second lieu, des associations spécialisées axent leur action sur le plaidoyer. Elles défendent les modes alternatifs au niveau des communes, des communautés de communes, voire de la Région lorsqu'il s'agit de défendre des lignes de train. Elles sont souvent axées sur un mode spécifique de transport (les associations de défense du vélo diffèrent des associations de défense des transports en commun par exemple, même si elles peuvent être en relation par ailleurs). Un troisième type d'action mis en œuvre par les associations est le service direct aux habitant.es (garage solidaire, atelier vélo...), développée de manière autogérée et indépendante des pouvoirs publics la plupart du temps. Enfin, un quatrième type d'action est représenté par l'expertise et le conseil apporté aux pouvoirs publics locaux. En effet, certaines associations expertes telles Dromolib en Drôme, et l'Agence locale énergie et climat de l'Ardèche (Alec07), accompagnent les collectivités publiques dans leurs projets. Installées sur les territoires depuis plusieurs années, ces associations ont acquis une expertise en matière de gestion de la mobilité et sont venues combler le manque d'ingénierie et de ressources publiques sur cette question. Au fil du temps, ces associations expertes ont développé un réseau formel et informel de parties prenantes de la mobilité sur le territoire, en devenant des acteurs intermédiaires assimilables à des opérateurs de transition (Durand et Landel, 2020). Alors que les élu.es, pour beaucoup nouvellement élu.es en juin 2020 devaient se prononcer sur la prise de compétence mobilité, ces associations ont constitué une ressource cruciale à même d'éclairer les enjeux de cette loi et d'accompagner les collectivités dans leur montée en compétence.

4.1.2. Réseaux d'acteurs et coopération territoriale

Notre enquête a mis en évidence la codépendance entre élu.es, technicien.nes et associations qui confirme l'importance de l'intermédiation dans les processus de transition sociotechnique. Les élu.es demeurent au centre du processus décisionnel et leur volonté politique est souvent l'élément moteur qui permet aux projets de se concrétiser. Toutefois, elles et ils ont besoin des idées, des initiatives et des demandes portées par les associations, et des technicien.nes pour trouver du financement et opérationnaliser les décisions. Les associations ont besoin des élu.es pour faire aboutir leurs projets et faire avancer localement leurs agendas, comme des technicien.nes qui peuvent servir de relais à ces demandes.

Ainsi, la qualité des relations entretenues entre les acteurs est déterminante. La codépendance peut être fertile lorsque les relations sont bonnes ou au contraire bloquer toute possibilité d'action lorsqu'elles sont mauvaises. En outre, la manière dont les acteurs et actrices entretiennent (ou non) ces relations peuvent impacter la conception des projets.

L'enquête de terrain a montré que les différentes personnes enquêtées étaient davantage en lien en Drôme qu'en Ardèche, et que l'écosystème était davantage structuré par l'associatif en Drôme — en

particulier Dromolib qui tient le rôle de fédérateur du réseau — qu'en Ardèche. En Ardèche, les actions sont beaucoup plus localisées et dépendantes de programmes de financement public, et les associations ne cherchent pas nécessairement à étendre leur action au-delà de leur commune ou communauté de communes. Si en Drôme aussi, les actions des associations sont très localisées, en revanche les associations drômoises sont davantage au courant, en collaboration et en concordance idéologique les unes avec les autres. Il existe donc une coalition d'intérêts convergents entre associations qui fait qu'on peut parler d'une coalition de cause (Nicolle et Leroy, 2017 ; Weible, 2007) locale qui leur permet de se fédérer sur des événements ponctuels et d'être entendues des acteurs publics. En Ardèche, les associations semblent moins en lien avec les acteurs publics (ou du moins, de manière plus irrégulière en fonction des convergences et divergences locales) et les unes avec les autres, ne permettant pas l'émergence d'une action structurée et concertée au niveau du bassin de vie.

Or, si l'on ne note pas de différence importante entre Drôme et Ardèche sur le plan des représentations et des argumentaires mobilisés autour de la transition mobilitaire, en revanche l'intensité des relations entre acteurs explique des différences importantes en termes de portage d'initiatives sur les territoires. En Drôme, la structuration plus forte qu'en Ardèche des acteurs associatifs au niveau intercommunal où les initiatives sont plus localisées, a permis l'émergence d'une action concertée à l'échelle du bassin de vie – bien qu'encore balbutiante et loin d'être consensuelle.

L'importance de l'existence préalable d'instances de concertation ainsi que la présence d'infrastructures structurantes doit également être soulignée. En Drôme, la ligne de chemin de fer constitue l'armature de la mobilité sur le territoire, aussi bien d'un point de vue matériel que symbolique et politique : la défense du train représente un consensus extrêmement fort parmi les élu.es et les associations drômoises. La présence d'un service favorise les mobilisations pour son maintien lorsqu'il est menacé ou de faible qualité et accroît se faisant la densité du réseau sur la question de la mobilité et le niveau de connaissance technique des citoyens à travers les compétences juridiques et techniques acquises par les associations. Aussi, la présence d'un opérateur comme Dromolib a nécessité la préexistence d'une dynamique locale portée à la fois par la défense des acquis et une volonté d'évolution qui a essaimée des associations environnementales vers des questions de mobilité. En Ardèche, la mobilité n'a pas fait l'objet de luttes récentes et fédératrices — mis à part l'activité de la CUTPSA (Comité des Usagers du Transport Public Sud-Ardèche), la plupart des associations sont très récentes et plutôt orientées sur les usages, la réparation et la location de vélos ce qui limite leur registre d'action et leur possibilité de monter en compétences sur les sujets les plus techniques où ces connaissances sont nécessaires pour apparaître comme des interlocutrices légitimes et porteuses de solutions réalisables.

Enfin, l'importance de l'historique de collaboration entre collectivités publiques a également été mise en évidence par notre enquête : les structures qui coopèrent déjà sur d'autres sujets (par exemple : commune et EPCI, EPCI entre elles) le font également à propos de la mobilité contrairement aux autres. Ce n'est donc pas nécessairement le projet qui crée la coopération, mais plutôt la coopération qui crée les projets.

Néanmoins, la mobilité reste un parent pauvre de la transition en ruralité. L'impact sur les pratiques reste relativement minime et les infrastructures rares, en particulier en ce qui concerne le transport collectif, invariablement qualifié de trop coûteux. Malgré l'importance de la problématique de la mobilité, en particulier dans un contexte de hausse des prix de l'énergie, le dynamisme des associations ne peut à lui seul porter la charge d'un changement de paradigme en milieu rural. En outre, la forte présence des cadres et professions intellectuelles supérieures au sein des associations interroge sur la capacité d'autres territoires moins dotés à pouvoir tisser le terreau associatif nécessaire tout comme à s'emparer de la haute technicité du montage des dossiers⁶.

4.2. Les représentations des acteurs et actrices : entre conflits et consensus

Les entretiens approfondis que nous avons réalisés dans les deux territoires ont révélé des similarités très fortes dont un fort consensus sur la nécessité d'une transition mobilitaire. Ce consensus n'était pas un résultat attendu, tant nous avons constaté de tensions et de conflits entre acteurs mais qui ne portent pas tant sur le besoin d'une transition que sur la responsabilité de celle-ci. Qui doit prendre en charge le changement constitue la principale pierre d'achoppement. Enfin, on constate que les acteurs et actrices rencontrés au « meso-level » attribuent fréquemment la responsabilité des difficultés à des acteurs et

⁶ Voir Flipo A., Ortar N., « Les territoires ruraux à l'épreuve de la transition mobilitaire. Conflits et coopérations dans un système d'acteurs en transformation », *Norois* (à paraître)

actrices situées à une autre échelle (le « micro » et le « macro » levels) perçues de manière abstraite et artificiellement unificatrice (l'État, les habitant.es).

4.2.1. Un consensus sur le « moment » de la transition mobilière

Pour toutes les personnes rencontrées lors de cette étude, la mobilité est un enjeu fondamental dans la gestion des territoires ruraux, aujourd'hui et maintenant. Il semblerait que le caractère inévitable de la transition mobilière fasse l'objet d'un consensus. La couleur politique des différents acteurs et actrices n'a pas d'influence sur cette perception, de même que nous n'avons pas relevé d'opposition de nature partisane au sein des EPCI sur les questions de mobilité. Comme on peut le lire dans l'extrait réalisé avec le créateur d'un atelier de réparation de vélos, la transition mobilière semble être dans toutes les bouches et la mobilité douce incontournable dans les réflexions à mener par les instances publiques :

C'est à la mode. (...) Qu'ils en aient rien à foutre ou que ça les intéresse de toute façon ils ne peuvent pas y couper. {À droite,} ils sont « techno », du coup pour une partie de l'opinion qui est technophile l'écologie et les problèmes gouvernementaux vont être résolus par la technique. Pour une partie de gauche ils vont être résolus par plus de « décroissance » et de « sobriété ». Mais le fait est que les deux en parlent ! Il y a 10-15 ans les deux n'en parlaient pas. Les Verts on n'en parlait pas trop, et aujourd'hui, même Marine Le Pen parle un peu d'écologie ! Même elle ! Je ne sais pas ce qu'elle en dit, mais je sais qu'elle en parle, parce que de toute façon c'est quelque chose qui est ancré dans la société et qui va intéresser de plus en plus les gens.

Cette représentation est partagée par les acteurs et actrices publiques comme on peut le lire respectivement dans ces verbatims d'un élu local drômois et d'un élu de Communauté de commune ardéchois :

Je pense qu'aujourd'hui, j'ai envie de dire, c'est un sujet à la mode. À la mode, dans le bon sens, sur ce coup-ci ! C'est — à-dire que, aujourd'hui, il y a beaucoup de subventions et d'aides, donc on sent, y compris dans le plan de relance. Voilà, donc c'est vrai qu'il y a beaucoup de choses qui sont possibles en ce moment, au niveau de certains axes. (...) Je pense, là il y a un vrai... « créneau », je dirais, fin c'est un coin tournant, on est à un tournant. Ou on prend le bon tournant — mais il faut avoir du courage et il faut y aller, et je pense qu'il est pas trop tard.

Personne ne va dire « moi, la mobilité, je m'en tape ». Ce n'est pas possible. La mobilité n'est plus un problème d'écolo. Je ne sais pas comment ça s'est passé pour que la mobilité arrive comme ça. Forcément, on sait que sur le territoire, des gens qui n'étaient pas écolo ou qui avaient une adversité pour les écolos pensent que la mobilité n'est pas un problème d'écolo.

Ce « tournant historique », cet impératif de penser la mobilité alternative sur les territoires ruraux est reconnu par toutes les catégories d'acteurs. Ce rapport relativement optimiste au changement social est donc plutôt partagé, même s'il s'évalue selon des critères sensiblement différents (augmentation et diversification des subventions qui lui sont liées, demande citoyenne directe, fréquentation des magasins vélo et ateliers de réparation, consensus politique dans les conseils sur la priorité de développer des infrastructures cyclables, etc.). La nécessité d'opérer une transition mobilière ferait ainsi l'unanimité et ne serait pas (ou plus) un objet de militantisme politique.

4.2.2. La perception des enjeux de la transition mobilière

Lorsqu'on interroge les acteurs et actrices sur leurs motivations à agir, tous et toutes ne soulèvent cependant pas le même type d'enjeux, d'intérêts et/ou de challenges contenus dans cette transition. Nous avons identifié 8 types d'enjeux distincts.

4.2.2.1. L'écologie et la transition écologique

L'enjeu écologique revêtu par la transition mobilière est indéniablement le plus évoqué et ce sans distinction de statut. Tendanciellement, les acteurs et actrices militantes, tout particulièrement celles et ceux qui défendent le vélo et le train, en font le fondement de leur discours et donnent la priorité à l'argument écologique « coûte que coûte ». Si les nécessités d'opérer une transition écologique semblent faire l'unanimité chez les acteurs et actrices institutionnelles, les technicien.nes et élu.es rencontré.es, les associations souhaiteraient de leur côté voir émerger des choix plus radicaux en matière d'écologie. Ces approches peuvent être critiquées comme l'emballage pour le vélo électrique en raison de sa dépendance à l'énergie nucléaire. Elles s'inscrivent dans une temporalité de l'urgence et les militant.es s'agacent de constater les délais de prises de décisions et de mises en action des pouvoirs publics.

Cependant, la question environnementale est la principale motivation de l'action et de l'engagement, ainsi que l'explique le président d'une association vélo :

Ça, c'est, carrément, le questionnement environnemental en général quoi, en fait. Au début, avant d'être chez vélo dans la ville, j'étais pas mal dans Europe écologie, donc en politique. Et... justement, je suis rentré dans Vélo dans la ville, quand je sentais que dans l'investissement politique j'y trouvais pas mon compte et, je trouvais que c'était un peu trop vaste et un peu trop vague et sur des sujets sur lesquels j'étais pas toujours d'accord.

Les situations vécues jouent parfois le rôle de déclencheur pour le passage à l'action, ainsi que l'indique le président d'une association de défense des transports en commun :

Mon parcours par rapport au transport, c'est déjà un souci de sensibilité écologique, avec le souci de ne pas trop utiliser un véhicule personnel. Travailler à Aubenas en habitant à Privas, la question était un peu cruciale donc dès qu'il y a eu moyen de le faire en transport en commun je l'ai fait.

4.2.2.2. La solidarité et l'inclusion sociale

L'enjeu social, le fait de développer davantage de solidarité, d'équité et de défendre un accès à une mobilité alternative pour toutes et tous a également été fréquemment évoqué, en particulier par les structures travaillant sur l'inclusion sociale, et pour qui le social est la porte principale de l'action sur la mobilité. Il s'agit d'acteurs « historiques » sur cette question dans les territoires ruraux. Ainsi que l'explique un enquêté, les problèmes de mobilité des publics précaires sont générés par la dépendance automobile. La transition mobilitaire correspond alors à un changement de modèle profond :

La société nous pousse à avoir une voiture individuelle, qui satisfasse à tous nos... [rire] tout notre imaginaire là! (...) Tout le monde voudrait avoir sa propre voiture. Et donc, nous sur nos publics, qu'on appelle « captifs », là en gros, ils ont pas le choix quoi, il faut qu'ils s'adaptent à autre chose. Mais ça reste pour eux un crève-cœur quoi! Ils arriveront pas à l'idéal... à l'idéal quoi. L'idéal c'est d'avoir sa maison, son chez-soi, et sa voiture quoi. Donc ça moi c'est plus ça, en fait, qui me questionne. Et je me dis, tant qu'on sera pas passé à autre chose, voilà...

La question de l'égalité d'accès à des solutions de mobilité alternatives est liée aux représentations de la responsabilité du changement. Les associations qui considèrent que cette responsabilité incombe davantage aux institutions politiques et aux pouvoirs publics mettent l'accent sur ces questions sociales, les besoins en services publics et l'égalité territoriale, ainsi que l'illustrent les propos d'un responsable d'association :

Ouais, moi je pense qu'ils {la Région} s'arrêtent juste sur... ils s'arrêtent sur les statistiques, sans prendre en compte l'humain, effectivement, et sans avoir une politique visionnaire de ce que peut-être le développement des zones rurales quoi! C'est particulièrement interpellant, après avoir vécu dans une grande agglomération, qui a les services publics à proximité, un service de transport plus que performant. (...) Quand on se retrouve ici, pour la moindre chose il faut prendre sa voiture. (...) Donc, ouais je pense qu'on est vraiment les oubliés quoi... ça arrangerait vraiment les régions et l'État, je pense, que nos territoires soient des territoires justes touristiques, des sortes de grandes réserves naturelles, où les urbains pourraient venir respirer!

À l'inverse, les associations environnementales sont plus enclines à considérer que le changement repose sur des pratiques et initiatives individuelles. Elles évoquent moins le fait que les possibilités d'opérer une transition à l'échelle individuelle s'enracinent dans un contexte social inégalitaire, considérant qu'il revient à chacun de « faire sa part ».

4.2.2.3. La démocratie et la demande citoyenne

Présenter la transition mobilitaire comme étant un « tournant à saisir », repose en partie sur le constat qu'elle fait l'objet d'une « demande du peuple », les habitant.es des territoires, et qu'il s'agit d'honorer. Dans les entretiens réalisés auprès des associations et autres acteurs porteurs de plaidoyers auprès des élu.es, cet enjeu est au centre de nombreux conflits et tensions, car la représentation de la légitimité de cette demande citoyenne n'est pas toujours partagée. De nombreux exemples de conflits de légitimité parcourent les entretiens, comme on peut le lire dans l'extrait ci-dessous, réalisé avec un membre d'une association de défense du vélo en Ardèche :

Ils n'y connaissent rien les élus et ils veulent plaire à une partie de la population qui est plutôt âgée, parce que c'est leur électorat. Mais clairement la plupart des élus ne font pas de vélo donc comment tu veux qu'ils se rendent compte. (...) La création de l'association c'était aussi parce qu'on était en relation avec les techniciens qui disaient qu'ils n'avaient pas de poids, pas de solution, ils n'avaient pas un

collectif d'usagers qui venaient dire « ça ça ne va pas ». Donc eux pour expliquer à leurs élus non il ne faut pas faire comme ça, si effectivement ils ont une association en face avec plusieurs usagers justement c'est plus simple à expliquer.

Nombre d'actrices et acteurs publics sont présentés par les associations comme « déconnectés du terrain », n'étant pas des usager.es régulier.es (du vélo, des transports en commun, du covoiturage). Aussi, pour les associations de plaider, la création d'une politique de mobilité devrait se faire en impliquant le plus possible la société civile, ici entendue comme les usager.es. Le fondement de la légitimité revendiquée est l'expertise d'usage, opposée à la méconnaissance des autorités. À ce titre, le fait même de se constituer en association peut être une stratégie pour acquérir plus de légitimité dans les relations de négociations entre actrices et acteurs locaux (élu.es, technicien.nes, associations) concernant, notamment, les aménagements d'infrastructures routières.

Cependant, cette expertise d'usage n'est pas forcément considérée comme légitime par les autres acteurs et actrices, qui peuvent leur renvoyer 1) la défense d'intérêts particularistes et 2) l'ignorance des règles bureaucratiques de l'action en matière de mobilité. Comme on peut le lire dans l'extrait d'entretien d'un représentant régional :

Nous, notre culture, elle sera de se reposer sur les collectivités locales. C'est inconfortable de travailler avec des associations. Il y a des présidents qui changent, des discours militants, des a priori (...) {On préfère} travailler avec des gens qui sont élus. Élus par leur territoire. C'est-à-dire que travailler avec des associations, le président, il n'est pas forcément représentatif des citoyens.

Dans l'extrait suivant, on constate que les demandes des associations sont parfois jugées irréalistes ou déconnectées des réalités matérielles, comme l'explique un responsable des transports :

Un collectif, c'est plus pour défendre des idéaux, c'est presque de l'utopie, je dirais... c'est des porte-bannières, mais ils sont moins dans le concret, dans l'action véritable et ils portent des sujets qui me semblent être parfois idéologiquement très déplacés de la réalité opérationnelle.

4.2.2.4. La sécurité

L'enjeu de la sécurité est apparu central pour l'amélioration de la cyclabilité quotidienne sur les territoires ruraux. La réflexion se pose toutefois de manière différente au niveau local pour les associations, les élu.es et technicien.nes, et pour les responsables institutionnels tels que le Département ou la DDT. Pour les premiers, l'un des freins majeurs à l'usage du vélo au quotidien est la peur des usager.es à rouler sur la route. Les infrastructures routières étant pensées pour l'automobile et les cyclistes peu présent.es sur les grands axes, elles et ils revendiquent de véritables pistes cyclables (et non des surlargeurs ou « chaussidou »), des tracés continus, des feux de circulation adaptés, de la signalétique (faisant exister la potentialité de croiser des cyclistes sur la route et de rappeler les conditions de dépassement) et des dispositifs permettant de diminuer la vitesse des automobilistes. Du côté des élu.es, la préoccupation vis-à-vis de la sécurité est également importante et se justifie par la peur de la responsabilité engendrée par des mésusages des infrastructures mises en place et les potentialités d'accident sur la voie publique communale. Cette question du « risque », associée à celle du manque de financement, engendre parfois un immobilisme ainsi qu'en témoigne cette technicienne ardéchoise :

Ici, comme il y a une culture ancrée du vélo et de la voie verte, quand on essaye de basculer sur le vélo au quotidien, là il y a des freins (...). Par exemple : « il faudrait éviter de faire passer les vélos par ce tronçon de nationale qui est très dangereux, donc on va les faire passer par le chemin là ». Et finalement les détours qu'on veut faire faire aux vélos sont inenvisageables au quotidien. Je veux aller au travail, je veux pas me balader, je veux au plus vite au plus simple. (...) Tu as des élus pour qui le vélo, c'est dangereux. Et le fait de risquer que quelqu'un meure sur ta commune c'est hardcore. Parce que si les gens se vautrent, ils portent plainte contre la commune. (...) Si on cible un itinéraire et qu'on fait un aménagement vélo c'est une manière de dire « vous serez en sécurité ». Si il y a un accident tu peux être porté responsable. Par exemple, au Val de Ligne, y a une femme qui s'est cassé la gueule en vélo et elle a dit que c'était parce qu'il y avait un énorme monticule de sable {sur la piste cyclable}, alors qu'en fait c'est l'enrobé qui est comme ça et y avait pas de monticule. (...) Mais elle a essayé en premier lieu d'aller gratter auprès de la com-com ! Donc oui c'est un gros frein, en tant que pouvoir quand tu pré-cibles tu te rends responsable.

Pour la DDT et le Département, la crainte est la même que pour les élu.es, mais elle s'appuie cette fois sur les réglementations de constructions des routes (largeurs minimales, sécurisation contre les éboulements ou glissements de terrain, normes pour les parcelles et ponts, signalétique nécessaire) et des procédures légales. Cela permet de « dépersonnaliser » la question en diluant la responsabilité de ces projets d'aménagement. Il s'agit de « respecter le protocole » et les normes. Les décisions délivrées par ces

instances sont présentées comme purement techniques, se bornant souvent à des jugements de possibilité ou d'impossibilité des projets présentés. Cependant, la prévention des risques en territoire rural et de moyenne montagne, comme c'est le cas dans notre travail, pose alors des problèmes de financement importants, car la plupart des aménagements de sécurisation nécessaires au respect des normes s'avèrent extrêmement coûteux. La DDT attribue l'escalade de ces normes sécuritaires aux citoyen.nes et regrette le manque de responsabilisation individuelle de la population. On peut lire ci-après un long extrait de discussion entre deux agent.es de la DDT qui permet de saisir dans toute sa complexité l'immobilisme qui peut découler de ce genre de problématique :

- *Intervenante 1 : Il y a des départementales où l'on ne fera pas de piste cyclable, mais plutôt des surlargeurs parce qu'on ne pourra pas faire circuler les vélos au milieu des voitures parce qu'il y a trop de trafic, (...) pour donner de la place aux cyclistes, on met des pointillés qui indiquent à la voiture qu'il faut qu'elle se mette au centre et si elle croise un vélo elle se déporte. (...) C'est ce qu'on appelle une voie à chaussée centrale banalisée. Ça, ça va se développer. Mais le maillage du réseau secondaire va être forcément plus difficile que la première ossature.*

- *Intervenant 2 : Ouais et puis les associations de cyclistes ils vont dire que ce n'est pas assez sécurisé. Parce qu'en fait on refait une voie unique qui sert dans les deux sens pour tout le monde et avec deux petites bandes cyclables sur les côtés. (...)*

- *I1 : Pour moi, il ne faut pas toujours penser à élargir la route. Les cyclos très rapides, ils resteront sur la départementale, alors qu'une mère de famille n'ira jamais sur ce type d'aménagement. Quel est le cycliste de loisir ou du quotidien qui veut passer en bordure d'une voiture qui le frôle à je-ne-sais-pas-combien ? Vraiment, oublions. (...) Si on veut mettre des gens en sécurité, il faut les mettre plus sur des voies parallèles qui sont utilisées par les voitures, mais qui ont moins de trafic, qui ne sont pas les grandes départementales et qui, des fois, sont beaucoup plus courtes. (...)*

- *I2 : Moi j'aimerais orienter le débat un peu sur autre chose : tout ne passe pas par l'aménagement. Déjà si les gens savaient faire du vélo, ils n'auraient pas peur en vélo. Beaucoup de cyclistes sont mécontents des aménagements et ça va être les premiers à ne pas passer sur les départementales. On a un sentiment d'insécurité, il y a certains risques, mais pas plus que si on était en voiture sur le même parcours. Je caricature un peu, mais pas plus. Si on veut vraiment mettre les gens sur des vélos, dès le plus jeune âge, il y a beaucoup à faire en matière de sensibilisation des parents et des enfants. (...) Quand on est le ministre qui porte la réglementation, on y réfléchit quand même à deux fois avant d'autoriser des trucs. (...) Au moindre accident on va se rappeler qui a sorti le décret ou le projet de loi qui a autorisé ça.*

- *I1 : il faut que les experts, examinent tous les risques, tous les trucs, c'est compliqué, surtout quand on met des enfants.*

- *I2 : Si on avait une culture où on dit, « c'est la responsabilité individuelle de mesurer les risques, libre à chacun de prendre ses risques », et il n'y aura pas de souci. (...) {Mais les gens sont les premiers à se plaindre, et} l'État, il est comme ça parce qu'au moindre dérapage, le préfet, il sait qu'il va en taule. J'exagère, mais c'est ça le problème de fond pour expérimenter des choses qui sont un peu borderline niveau sécurité. Faudrait que tout le monde soit d'accord et qu'il y ait une espèce de contrat social autour de ça. Ce n'est pas vraiment la tendance. (...)*

- *I1 : Il faut prendre toutes les précautions, y compris en chutes de blocs. La sécurité, elle a un coût. Moi je viens d'une région où je ne me posais pas ces questions. Quand on arrive ici on a toujours un œil sur la rivière pour savoir si elle déborde, les passages à gué on ne sait pas si on peut y passer, et on peut avoir une pierre qui tombe.*

INTERVIEWEUSE : Et ce surcoût pour la sécurité il est budgétisé au niveau national dans l'organisation du territoire ? Parce que les territoires ne sont pas égaux par rapport à ces risques...

I1 : Oui bien sûr. L'État n'a pas du tout les mêmes dépenses d'un territoire à l'autre sur la prévention des risques. Et avec le changement climatique, il y a des territoires où ça va être compliqué. Non seulement, que l'État essaye d'indemniser un peu les risques, mais surtout, même assurer. Il y a des endroits, ça ne sera plus assurable.

Cet argumentaire illustre la question de la responsabilité, mais aussi l'équation impossible des territoires étudiés. La paralysie qui en découle est, notamment du côté des associations pro-vélo, très mal comprise et constitue un sujet de tensions.

4.2.2.5. L'urbanisme

Les liens entre mobilité et urbanisme sont également au cœur des préoccupations des personnes rencontrées. Bien que les connaissances techniques et le degré de détail de ces problématiques varient selon leur statut, les technicien.nes ayant une connaissance plus fine des sujets traités, la plupart déplorent l'augmentation de la circulation automobile dans les centres-ville. Les embouteillages, la monopolisation de certains axes au détriment des piétons et le besoin croissant de places de parking conduisent les actrices et acteurs locaux à considérer comme « urgent » de penser à des alternatives à

l'autosolisme. La question se pose tout particulièrement sur le territoire ardéchois où le tourisme de masse fait exploser la circulation automobile en période estivale. Si certains villages particulièrement fréquentés ont décidé, par le passé, de procéder à des déviations et l'aménagement de parkings décentralisés, ces initiatives sont de moins en moins populaires, comme l'explique ici un technicien en charge des transports dans le Bassin d'Aubenas :

Ça m'a choqué de voir des photos du secteur d'Aubenas, qui n'était qu'une vaste plaine agricole. Dix, quinze ans après, ce n'est qu'une vaste zone de parkings. Pourquoi ? Parce qu'il y a des voitures. Et plus on imperméabilise les sols, plus on va se plaindre qu'il y a des inondations... Moi, j'aime l'environnement ardéchois. Cela me touche énormément de voir notre territoire transformé en un immense parking, je n'en reviens pas. (...) si on arrivait à organiser le déplacement d'une grande partie des salariés d'une entreprise, c'est autant de places de parking que l'entreprise n'a pas à construire.

Paradoxalement le tourisme de masse a accéléré la mise à l'agenda politique de la transition mobilitaire. En « rendant invivable » la circulation l'été, selon les mots d'un élu, l'afflux touristique amène avec lui la nécessité d'organiser des navettes, des parkings à vélo, des systèmes de locations de vélos électriques, etc. Ces initiatives peuvent alors servir d'expérimentation étendues aux habitant.es à l'année et motivent la création d'infrastructures. En effet, la valeur potentiellement touristique d'un aménagement semble constituer un levier pour convaincre les élu.es, ainsi que l'explique un technicien drômois au sujet de la VéloDrôme :

[Le tourisme], ça peut porter de l'intérêt dans le sens où ça peut rapporter de l'argent. C'est compliqué pour la collectivité d'investir autant de millions d'euros, et que derrière il n'y ait pas de retombées, on va dire, vraiment, directes. C'est un service rendu aux usagers — alors c'est très important — mais si on veut assurer aussi l'entretien de ces équipements et puis la poursuivre des investissements, c'est aussi important, pour nous derrière, d'avoir des recettes : donc on a la taxe de séjour, et plus on fera venir de gens, plus du coup on aura de taxe de séjour, et on a aussi toute le développement économique de notre vallée, si on a des gens qui viennent et qui profitent de leur séjour, qui restent plusieurs jours et qui consomment sur place, il y aura une dynamique plus importante. Donc c'est un peu... ça permet, en fait, sur certains aspects, de justifier les investissements aussi. (...) Donc, voilà, [les élus] veulent regarder tout ça, et puis, oui, oui, la taxe de séjour, ils regardent de près [rire]! Et clairement, c'était des produits comme celui-ci qui peuvent aussi faire appel sur notre territoire, aussi. On diversifie un peu notre offre, parce que la rivière se tarit un petit peu, et quand les gens viennent en plein été et qu'il y a plus d'eau dans la rivière, donc si on peut développer des itinéraires cyclables, familiaux, avec des visites dans les caves, dans les fermes... tout de suite c'est plus intéressant.

4.2.2.6. L'amélioration de la santé, de la qualité de vie et de la sociabilité

Pour nombre des personnes rencontrées, la transition mobilitaire soulève des enjeux de santé publique et d'amélioration du cadre de vie. Ces affirmations concernent surtout l'usage du vélo dans un cadre de petite urbanité. Le fait de se déplacer en vélo plutôt qu'en voiture est effectivement présenté comme bénéfique pour la santé, que ce soit grâce à l'exercice physique ou l'amélioration de la qualité de l'air, comme on peut l'exprimer ci-dessous un membre d'association de promotion de l'usage du vélo :

Je constate, moi, à 69 ans, je suis encore en bonne santé, j'ai pu faire du vélo régulièrement, de l'exercice physique régulièrement, et, par rapport à d'autres collègues qui ont beaucoup plus d'ennuis de santé que moi, je me dis : « Bon... est-ce qu'ils ont vraiment bien bénéficié de la voiture ? Est-ce que ça leur a été vraiment indispensable et bénéfique ?

Le facteur « plaisir » est aussi prégnant dans la pratique du vélo, dont les défenseurs et défenseuses aiment à préciser qu'il est d'abord une passion — celle-ci permettant de mettre en accord leurs centres d'intérêt avec leurs valeurs, comme l'explique une responsable d'association :

Je voyageais à vélo, et à chaque fois que je prends mon vélo c'est un petit bout de voyage. Même en ville, c'est du plaisir. Et parfois, il ne fait pas beau, il pleuviote, je n'ai pas très envie, puis je prends quand même mon vélo, et je suis heureuse. Ça me met de bonne humeur. Ça fait du bien.

Si l'usage régulier du vélo est vanté pour ses effets sur la santé, d'autres modes de transports le sont également, comme le bus et le train ou le covoiturage, pour la notion de convivialité, de sociabilité, de rapports humains qui entourent leur usage, comme l'explique le directeur d'un centre social :

J'avais fait passer un} petit questionnaire local peut identifier les gens qui vont {au marché}, avec trois places disponibles. « Est-ce que ça vous dérangerait d'emmener Madame Tartanpion ? ». C'est aussi, quelque part, créer du lien social dans ces villages. (...) Il y a quand même une certaine relation qui s'est créée. Je prends régulièrement le bus pour voir comment ça se passe. J'ai observé une discussion entre deux petites mamies, elles ont papoté « vous prenez souvent le bus ? vous allez où ? ... » Maintenant, elles

se déplacent ensemble, elles se connaissent. Cela crée du lien, cela rompt un peu la solitude et l'individualisme.

Notons que l'immobilité, lorsqu'elle est rendue possible par la proximité des services et commerces localisés, est également valorisée dans cette idée de sociabilité villageoise et de réseaux de solidarité locaux. Dans cette logique, la transition mobilitaire s'allie aux préoccupations de (recon)quête de la vie locale, ainsi que l'explique une élue de Die :

Il y a à la fois, comment on peut rendre la vie — j'habite dans le centre-ville, mais je me rends compte que c'est difficile, que la ville elle a été organisée au fil de temps pour les voitures : c'est une ville avec des rues, mais qui sont des voies de circulation en fait, qui sont pas des rues habitées, pour vraiment... où les gens pourraient avoir une vie sur l'espace public.

Cependant, la dangerosité, le bruit, l'encombrement spatial généré par les voitures sont des éléments rarement soulevés par nos enquêtés. Au contraire, certains défendent l'usage de la voiture en campagne, arguant qu'elle est source de peu de contraintes et prive ce faisant ces opposants d'un levier d'action, ainsi que l'exprime un technicien :

J'aime bien dire souvent qu'en fait, vu un peu froidement, sur le Vercors, on n'a pas de problème de mobilité. C'est-à-dire qu'on n'a pas de congestion et on n'a aucune problématique de stationnement ou très peu, très exceptionnellement en période de pic touristique. Donc finalement on n'a pas cette pression et ce levier en zone urbaine où les gens sont dans les embouteillages pendant trois quarts d'heure, ça devient impossible de circuler en centre-ville... nous, ça n'existe pas, ça... sur un territoire comme le Vercors, c'est la liberté absolue pour la voiture, on peut aller partout, se garer partout, dans le temps prévu. Donc finalement c'est d'autres leviers qu'on doit activer.

4.2.2.7. Le développement économique du territoire

L'enjeu du développement économique a particulièrement été soulevé par des élu.es ou des personnes concernées par de la mobilité régulière entre leur lieu de vie et des grandes villes (Valence, Lyon, Paris), majoritairement pour le travail. Pour ces personnes, le lien avec les grandes villes et la possibilité de se déplacer sans voiture est un critère fondamental de bien-être et d'attractivité du territoire, comme on peut le lire ci-dessous.

Moi je m'en suis rendu compte quand j'ai commencé à voir la difficulté qu'il y avait à sortir du territoire, et c'était vraiment... Ouais, pour aller à Valence quoi il faut une heure ! Si on veut y aller, on a peu le choix de prendre le train, ou alors sur des horaires très très contraints : on peut pas aller passer une soirée à Valence et rentrer en train, puisque le dernier train est à 8 h, en partant de Valence. Donc c'est juste... insupportable quoi !

D'un point de vue comparatif, cet enjeu préoccupe davantage les Drômois que les Ardéchois. Une hypothèse explicative de cette différence entre les deux territoires tient à la présence de la ligne de chemin de fer qui a attiré davantage d'habitant.es intéressé.es par un maintien du lien avec la ville qu'en Ardèche, ainsi que l'illustre cet extrait d'entretien avec le responsable d'une association de défense du train :

Ce qui m'a amené ici, c'est... pas mal de choses, mais d'une part, l'envie de quitter la ville pour essayer autre chose, aller voir là-bas si j'y suis, avec ma petite famille. (...) une fois que cette décision était prise, on a mis des années à trouver aussi le lieu où aller. (...) On s'est beaucoup promenés, à droite, à gauche et le Diois nous a paru un compromis qui allait assez bien entre territoire rural, mais en même temps avec des qualités d'offres de services publics, justement, qui nous semblaient étonnantes pour une ville de cette taille. Le fait que ça ne soit pas loin du train, pour moi, c'était essentiel (...); et puis c'était à côté des montagnes sans y être complètement, donc une accessibilité possible, d'une part, quand on veut être randonneur du dimanche ou de la semaine, et en même temps, proche de tous les grands axes de communication sans en dépendre complètement, quoi.

Pour les élu.es, cette question du désenclavement et de la facilitation d'accès aux grandes villes (notamment au regard de la question du premier et du dernier kilomètre) s'articule aux perspectives de développement économique des territoires ruraux grâce à des déplacements longue distance effectués en train ou en bus. Le covoiturage a été partiellement évoqué, mais plutôt comme offre privée (références faites à Blablacar). L'intermodalité est évoquée pour assurer le premier et dernier kilomètre, notamment à propos des parkings sécurisés pour les vélos, des locations de vélos électriques ou des aires de covoiturage où déposer sa voiture, mais cette problématique, pourtant centrale, reste finalement beaucoup moins évoquée. L'accent mis systématiquement sur les grands axes au détriment de cette problématique est regretté ainsi qu'en rend-compte un technicien de communauté de communes :

Par rapport au SCOT, c'est sur le train. Ça paraît très paradoxal, mais on a mis en avant beaucoup le train, mais si les gens se rendent en voiture pour prendre le train, ça changera pas notre territoire. En plus ça va créer de l'évasion économique, avec plus de gens qui vont aller travailler à Valence. Il faut réfléchir à créer de l'intermodalité, parce que c'est parfois plus facile d'aller à Valence qu'à Crest alors qu'on est juste à côté (par exemple à Allex). La mobilité du dernier kilomètre est quelque chose de très important.

4.2.2.8. Autonomie et émancipation individuelle

Une perspective plus militante, émanant exclusivement des acteurs associatifs, considère la sortie du tout-voiture comme une émancipation face à la dépendance technologique et énergétique qu'elle impose. Ces discours concernent principalement les modes de déplacements doux, à l'exception des initiatives de garages associatifs autogérés. Ils s'inscrivent dans une philosophie politique visant à privilégier les outils sur lesquels il est possible d'avoir « une prise » intellectuelle et manuelle, y compris pour nos déplacements, au détriment de ceux qui nécessitent un recours à l'industrie. Il s'agit de valoriser le « low-tech », le DIY et l'autonomisation dans les déplacements quotidiens (en opposition à la dépendance à l'industrie pétrolière ou à la complexité de la mécanique automobile). Se déplacer à vélo ou apprendre à faire de la mécanique automobile pour être en capacité de réaliser soi-même ses réparations et entretiens revêt ainsi, pour les membres de plusieurs associations rencontrées, à la fois une dimension d'émancipation individuelle et un engagement vers une société plus sobre et plus égalitaire. Ainsi, pour les acteurs et actrices évoquant cet enjeu, la transition mobilitaire ne peut pas être envisagée sans une perspective altermondialiste et décroissante qui nécessite l'apprentissage de savoir-faire techniques plus abordables dans le cas du vélo. Le choix de se déplacer à vélo (musculaire) va dans ce sens. Une autonomie qui risque d'être perdue avec le vélo électrique, ainsi que l'explique un membre d'un atelier vélo ardéchois :

Et même par rapport à ce que ça veut dire pour l'asso, si on fait du vélo électrique ça veut dire qu'on ne peut pas toucher au moteur déjà, c'est-à-dire que la moindre panne moteur on n'est pas habilité à le faire, et si tu veux être habilité à le faire il faut que tu sois telle ou telle marque agréée, faut que tu fasses des formations que t'ais un tarif en alignement avec la marque. C'est bon quoi. Alors si le mec il a sa roue voilée sur son vélo électrique très bien, qu'il vienne et on va dévoiler sa roue et on fera les réparations sans problèmes. Il peut apprendre plein de trucs sur son vélo électrique, mais la partie électrique c'est pas du tout intéressant.

4.2.2.9. Pédagogie et de sensibilisation

Cet enjeu de sensibilisation est une constante dans les entretiens. La nécessité de sensibiliser le « citoyen lambda » aux enjeux évoqués précédemment est une figure rhétorique. À ce propos, tant les membres d'association que les technicien.nes ou élu.es font référence à la figure rhétorique d'un citoyen conservateur, peureux, paresseux, peu conciliant, de mauvaise foi, individualiste et/ou avare, comme on peut le lire dans les extraits ci-dessous réalisés avec, respectivement, un membre d'association et un technicien.

L'idée est d'adapter, pas d'imposer et trouver un compromis. Dans certaines régions, ça marche ! On l'a aussi imaginé avec la Mairie d'Aubenas, les bureaux ouvrent à 8 h, il faudrait qu'on ait des lignes de transport qui arrivent vers 8 h à côté de la Mairie. Cela n'a pas pris. Soit le chef d'entreprise dit « on veut m'imposer, moi, je veux faire ce que je veux ». Soit les usagers : « moi, avant, j'emmène mon fils. Le soir, je vais faire une course... » « OK, ça tu vas le faire tous les jours ? Il n'y a pas de solution ? » Les gens sont réticents : « qu'est-ce qui va s'immiscer dans ma vie privée ? » Le schéma de la voiture, c'est « j'ai ma voiture, je fais ce que je veux, je suis libre. Je fais ce que je veux : je rentre à 18 h, je vais faire une course... ».

Les gens d'un hameau peuvent très bien acheter une voiture en commun, ou même y'en a un qui l'achète et après ils se la prêtent. C'est quoi le problème ? Pourquoi il faut passer par la collectivité pour faire ça ? Ils seraient tous gagnants plutôt que d'avoir chacune des voitures qui dorment dans les garages. Mais ça ne se fait pas parce que parfois on ne connaît pas ses voisins et c'est compliqué. Parce qu'on est dans le confort pour le moment d'avoir chacun une voiture. Et puis on n'a pas suffisamment le couteau sous la gorge pour dire qu'il faut absolument que je me prive d'une voiture et que je doive trouver d'autres solutions pour fonctionner.

Il est difficile de confronter ces discours à la réalité empirique, et ce d'autant plus que ce projet de recherche ne s'est pas intéressé directement aux usager.es. D'un point de vue de l'analyse pragmatique des discours, il est intéressant de constater cependant que cette allégorie d'un peuple conservateur et

peu enclin au changement est généralement mobilisée pour expliquer des échecs d'initiatives, la difficulté à fédérer derrière une cause commune ou l'immobilisme. Les raisons données à ces échecs se construisent ainsi sur une base morale (la paresse, l'avarice, la jalousie, le manque de courage) plutôt que structurelle ou systémique (le capital économique, le capital temporel, le capital social, les inégalités entre les classes d'âge).

Cela renvoie à une tendance paradoxale des discours portés sur la transition écologique : il s'agit à la fois d'invoquer le citoyen comme une force d'innovation et de construire une identité citoyenne « profane », qui ne serait pas encore convaincue par la « bonne voie à suivre ». Ce faisant, les institutions passent de représentants des citoyen.nes, dont la vocation est l'écoute des demandes émanant des territoires, à une figure d'expert, cherchant à convaincre la masse des bienfaits de ses politiques de transition.

4.2.3. Perception des ressources et des freins à la transition mobiliataire

4.2.3.1. Le financement

Le fait de parvenir à financer de manière durable la transition est présenté comme l'enjeu central par l'ensemble des acteurs rencontrés. Cette thématique est particulièrement présente dans les discours des élu.es et technicien.nes locaux qui font état d'un manque de ressources matérielles et humaines pour prendre en charge des initiatives et/ou services aux citoyen.nes, lequel s'explique *in fine* par un manque crucial de financement. Elles et ils font référence à des financements « au compte-goutte », relatif aux financements par projet, qui impliquent une énergie chaque fois renouvelée de lancement de projet et l'argumentation permanente auprès des organismes de subventions.

Le financement par projet a également été présenté comme problématique à plusieurs niveaux. Certes, il permet le lancement et l'expérimentation d'une diversité de projets, il peut également créer un « effet d'aubaine » associant différents acteurs pour travailler sur un projet jusqu'alors impensé, ou encore accélérer la naissance de projets à l'échelle locale. Cependant, cet effet d'aubaine peine à s'inscrire dans le temps. La question de la durabilité effective et de la pérennisation de ces initiatives préoccupe. Ces appréhensions se manifestent tout particulièrement dans le cas de financements de l'achat de matériel (voiture électrique, flotte de vélo) dont l'entretien ou le renouvellement ne peuvent pas être garantis. La crainte est que l'initiative disparaisse si le matériel venait à tomber en panne ou à s'user.

Par ailleurs, les appels à projets mettent en concurrence des porteurs de projets similaires, et endiguent ce faisant la démultiplication des initiatives locales. Enfin, le financement par projet nécessite souvent un investissement en temps de la part des porteurs de projets ainsi qu'une expertise du montage des dossiers. Pour les petites collectivités territoriales, le challenge est parfois difficile à relever. Ce défaut de ressources humaines compétentes pour la veille et le portage de projet est alors compensé par des partenariats avec des associations expertes, mais demeure inaccessible pour de nombreuses petites associations et petites communes.

4.2.3.2. La cohérence territoriale

La question de la cohérence territoriale rejoint celle de la gouvernance locale de la mobilité. Cet enjeu concerne à la fois l'élaboration d'une politique de multimodalité cohérente et l'organisation transterritoriale de la transition. En effet, les initiatives d'alternativité sont souvent fractionnées par mode de transport, et n'opèrent qu'à un échelon très local. La communication entre les responsables de ces différentes initiatives ne se fait pas de facto. Pour nombre de technicien.nes, cet éclatement des compétences et des subventions qui leur sont liées endigue la possibilité de penser une politique locale de la mobilité.

Il en va de même pour la gouvernance territoriale. Le manque de coordination entre les différents territoires semble empêcher la transition mobiliataire à plus large échelle. Cela a particulièrement été soulevé par les technicien.nes en charge de projets d'alternativité pour qui le développement de projets (qu'il s'agisse de réseaux de transport en commun ou de tracés et d'infrastructures cyclables) est confronté au manque de cohérence entre les différentes entités territoriales. L'opacité des processus de décision et de financement, le manque de communication entre les territoires, voire les préoccupations électoralistes où les « guerres de chapelle » rigidifient la gouvernance, et limitent les possibilités de changement comme l'explique un représentant d'association :

Il y a quand même énormément d'interlocuteurs, pour des questions toutes cons comme par exemple, la gare routière s'est créée, les horaires de la ligne 73 n'étaient pas affichés, ça a duré 6 mois ! Et nous, on a interpellé la Région, il ne se passait rien. Et le jour de l'inauguration de la gare routière j'ai chopé un responsable de la Région avec les deux directeurs qui gèrent les lignes 73 et 74, c'était le directeur de Ginoux et de Kéolys, et c'est le directeur de Ginoux qui a dit « ah oui moi je refuse d'afficher les horaires

parce que Kéolys refuse de participer au financement du panneau « devant le responsable de Région ! Et ça a été pareil à la place de la Paix, la ligne 73 n'était pas affichée parce que Ginoux attendait que Kéolys participe au financement. (...) Je vais vous donner un exemple concret sur la communauté d'agglomération à Privas, y a une étude qui est faite, qui fait un certain nombre de propositions, dont des lignes urbaines, des lignes moins urbaines, une politique de mobilité, une gare routière, c'est voté par tous les délégués présents ce jour-là (...) Donc on s'est dit c'est bon ça va se faire sauf que la mise en place des lignes effectivement ça relève directement de la CAPCA. Mais la gare routière, la politique de stationnement, on est sur du foncier et le foncier... c'est les communes. (...) {Du coup,} ça patine dans la choucroute parce que les élus de Privas ne sont pas d'accord entre eux. (...) On est sur des empilements de compétences, où les gens peuvent voter un truc, mais qui ne relèvent pas de la compétence de la collectivité dans laquelle ils votent.

Tous et toutes ne sont cependant pas d'accord sur les solutions à apporter à ce problème de gouvernance. Pour des technicien.nes, le statut de « syndicat » peut permettre de créer des initiatives qui seraient plus adaptées aux bassins de vie des habitants, ce que ne permet pas l'échelle des EPCI. Pour d'autres, le syndicat est une échelle de gouvernance qui rajouterait une échelle de pouvoir supplémentaire au jeu d'acteurs. Des élu.es reprochent à l'intercommunalité d'investir prioritairement sur les villes centres, les communes périphériques étant systématiquement délaissées, quand pour d'autres, l'EPCI est l'échelon idéal, situé entre les communes, le département et la Région, ce qui en fait les chevilles ouvrières de la mise en cohérence de l'ensemble des initiatives qui existent au niveau local. Cependant, dans les faits, les EPCI n'ont pas toujours les ressources humaines ou financières pour assurer cette coordination. Leur fragilité les rend ainsi vulnérables dans leur relation de tutelle avec la Région, ainsi que l'on a pu l'observer au moment de la LOM.

4.2.4. La perception des solutions de mobilité

Si l'ensemble des acteurs et actrices concèdent la nécessité de penser la transition à travers l'exploration d'alternatives à l'automobile pour les déplacements quotidiens, leur discours varie aussi selon leur statut. Nous allons présenter ici un éventail des solutions de mobilité envisagées et le rapport que les acteurs et actrices rencontrés entretiennent à leur égard.

4.2.4.1. Le transport public collectif : des perceptions mitigées

Dans le discours des habitant.es analysé, par exemple, dans le cadre du Grand Débat ou que l'on a pu constater aussi dans les résultats des enquêtes et diagnostics réalisés par les centres sociaux, la première alternative à l'automobile est le transport public collectif, qui est majoritairement l'autobus en milieu rural. Ce mode de transport est cependant peu populaire auprès des acteurs actrices rencontrés, souvent jugé « has-been » ou inadapté au contexte rural. Exceptés les acteurs directement concernés par ce mode de transport (syndicat, association de défense des transports en commun, opérateur de transport collectif), l'autobus a occupé peu de place dans les entretiens réalisés en comparaison du vélo, de l'autopartage et du covoiturage. Ce mode de transport est constamment ramené à ses limites ou ses contraintes, à savoir le « premier/dernier kilomètre » et au coût de sa maintenance. Comme l'explique un enquêté défenseur des transports en commun, même les associations témoignent d'une difficulté à mobiliser des militant.es sur le sujet et les défenseurs de ce mode de transport semble être une population plutôt vieillissante et inscrite dans une tradition militante historique.

Ce mode de transport est également déconsidéré par des acteurs institutionnels qui en ont eu la charge, tels que le Département. L'autobus est perçu comme inapproprié au vu de l'étalement de l'urbanisme sur les territoires ruraux, ce qui en fait effectivement un mode de transport coûteux par rapport à sa fréquentation. Si ce type de considérations est à resituer dans un contexte de rationalisation des dépenses publiques, elles véhiculent également une tendance à valoriser « l'innovation » au détriment de solutions de mobilité jugées comme étant trop limitées ou comme suscitant moins d'engouement de la part des citoyens. L'autobus est effectivement tributaire d'un investissement à long terme qui s'accommode mal des logiques de subventions par projet. Pour pallier aux frais de mise en circulation, les choix faits en matière de tracés ont alors tendance à privilégier les axes les plus densément peuplés, ce qui s'inscrit dans le prolongement des logiques de densifications urbanistiques contemporaines.

Une exception doit être soulignée, celle de l'innovation technologique. Que ce soit par le carburant (typiquement, l'hydrogène) ou par la navigation autonome, les transports collectifs qui présentent un caractère technologique novateur suscitent l'engouement des élus, et ce même lorsqu'ils n'ont vocation qu'à être des expérimentations. En effet, ces derniers mettent en avant « l'innovation » dans les territoires et reflètent l'intérêt toujours marqué pour la technologie (et les promesses de créations d'emploi qu'elles

suscitent). Dans ces discours, il n'est nullement fait mention des questions de rentabilité, qui ne semblent pas préoccuper les acteurs et actrices concernées.

Enfin, il faut noter que le train, dont le poids financier est encore supérieur à celui du bus, ne subit pas le même désengouement. Il apparaît comme un moyen de transport à préserver et une réelle alternative durable et écologique à la mobilité de longue distance permettant de relier efficacement les territoires ruraux aux grandes villes. La complexité de sa gestion, nécessairement orchestrée sur un territoire régional et interrégional, rend cependant difficile son appréhension par les citoyen.nes comme la capacité d'action pour les échelons institutionnels rencontrés ici.

4.2.4.2. Le vélo : un enthousiasme partagé ?

Le vélo suscite un engouement généralisé. Pour les pouvoirs publics, l'assistance électrique fait de ce mode de transport une alternative viable pour les déplacements d'un rayon de +/- 5 km autour du domicile. En plus « d'aplatir » le paysage, selon les mots de plusieurs enquêtés, et d'amoindrir l'effort physique nécessaire, le vélo électrique a également bonne presse auprès des autorités aussi bien locales que nationales. La facilitation d'acquisition de flottes de vélo pour les communes, communautés de communes ou syndicats via des subventions ponctuelles contribue ainsi à mettre sur le devant de la scène ce mode de transport dans les questions d'alternatives à la voiture individuelle, à rendre visible l'action locale sur le sujet (campagnes de communication et pelliculage des véhicules), bien que se pose la question du financement de la maintenance de ces équipements sur le long terme. Ces initiatives rencontrent cependant un succès considérable auprès de la population. Dans le cas d'une communauté de commune ardéchoise qui a mis à disposition une flotte de vélo électrique pour sa population, ce mode de transport s'est avéré répondre au problème de mobilité quotidienne pour les personnes les plus précarisées.

Enfin, si les pouvoirs publics considèrent le vélo électrique comme mode de déplacement quotidien sur un petit périmètre, les associations ne manquent pas de rappeler le défaut d'infrastructures routières pour permettre d'accélérer et de sécuriser ce déploiement de la cyclabilité. Comme on peut le lire dans l'extrait d'entretien ci-dessous réalisé auprès d'un membre d'une association de défense du vélo en Drôme, ce mode de transport n'est toujours pas assez prioritaire dans l'agenda politique, une opinion largement partagée par cette catégorie d'acteurs.

Au niveau aménagement de voirie, il faudrait renverser la priorité. Actuellement, sur la voirie publique, la surface principale est attribuée aux voitures, parce qu'elles sont encombrantes. Et, les piétons sont tolérés juste à traverser là où il y a des, où il y a des passages zébrés là (...). Et les cyclistes, c'est pareil, ils sont « tolérés », mais, dans la manière dans c'est fait, dans l'esprit des gens et dans la manière dont est aménagée la voirie avec toute la signalisation, c'est priorité aux voitures quoi. Le cycliste, il essaye de trouver sa place. L'idéal, ça serait qu'on donne beaucoup plus de place aux piétons et aux cyclistes dans les endroits où l'espace est contraint (...) Je trouve que, il faudrait arriver vraiment à dissuader les gens qui en ont pas besoin de circuler en voiture quoi.

Ce reproche de ne pas faire de la cyclabilité une priorité dans l'aménagement des voiries et du territoire de manière générale, cantonnant de ce fait le vélo à des espaces de loisirs (où les usager.es se rendent principalement en voiture, comme le départ de voies vertes ou pistes VTT) est tout particulièrement adressé aux élu.es locaux et des communautés de communes, et ce bien que ces schémas cyclables ne soient pas exclusivement de leur ressort (d'un point de vue de la gouvernance ou de la subvention). Nombre d'acteurs et d'actrices critiquent la tendance des élu.es à « plier » face à la pression de citoyen.nes défendant la place de la voiture dans l'espace public. Cette pression est largement spéculative et émane surtout de groupes de pression (artisans et commerçants notamment), comme on peut le lire dans les extraits ci-dessous recueillis respectivement auprès d'une technicienne de communauté de commune ardéchoise et d'un intervenant d'association de défense du vélo drômois.

Il y a une pression, ça sera à celui qui crie le plus fort. Et puis il y a une méconnaissance aussi, quand je vois les commerçants qui disent « mais non il faut qu'on puisse se garer devant ma porte » et ben moi à Aubenas je n'y vais pas parce que justement il y a trop de voitures. Et je crois qu'il y a cette peur du changement où nos commerçants croient qu'on a encore besoin (...) de se garer devant la porte du magasin alors qu'en fait ça fait reculer les gens. Il y a plein de gens qui ne vont plus au centre-ville parce qu'il y a trop de bagnoles et que c'est dangereux et bruyant.

{Les élus} sont persuadés que si jamais on gêne la voiture, on va mettre en péril tout le commerce de centre-ville quoi. Ils sont persuadés que le peu de commerce qu'il reste en centre-ville, ils peuvent l'avoir parce que les voitures peuvent accéder le plus proche possible de leur commerce. Ils ont l'impression que

dès qu'on parle vélo, ça veut dire on va faire fuir les voitures, donc fuir une clientèle de centre-ville, donc faire mourir le centre-ville, globalement. En caricature, les vélos sont accusés d'avoir fait mourir le centre-ville de Crest quoi! (...) [INTERVIEWEUSE : {Pourtant,} il n'y a pas de militance automobiliste au niveau local, si?] Non c'est vrai, mais par contre, au niveau national, c'est costaud! [rire]

Il serait intéressant de confronter les représentations spéculatives de ces acteurs et actrices à la réalité de terrain, notamment en allant à la rencontre de ces habitant.es dont les élu.es cherchent à calmer le mécontentement. Ces représentations sont en effet antagonistes selon les catégories d'acteurs : selon les élu.es il existe bel et bien un risque électoral, au point de s'autocensurer sur certains types de projets d'aménagement, tandis que pour les technicien.nes, ces « mécontent.es » ne représentent pas de réel contre-pouvoir.

4.2.4.1. Le covoiturage et l'autopartage : souvent évoqué, rarement implémenté

Enfin, en ce qui concerne le covoiturage et l'autopartage, on note que ces modes de transport sont présentés par la majorité des acteurs comme des alternatives à l'autosolisme évidentes et constamment évoquées alors que dans les faits, ces initiatives peinent à se structurer en des projets de mobilité à part entière sur le terrain. Leur recours est effectivement principalement d'origine spontanée et individuelle. Il en est beaucoup question de manière générale, mais rarement de manière précise, à l'exception de quelques initiatives (Roule ma poule et Crest Autopartage) qui ont un ancrage très local. Notons également que les technicien.nes et les élu.es tendent à mettre sur un pied d'égalité la plupart des solutions de mobilité (vélo mis à égalité avec autopartage, covoiturage, autostop sécurisé, bus), ce qui crée l'effet d'une équivalence entre ces modes de transports. Or, tant en termes de nombre d'usager.es, de financements engagés que de rayon de déplacement, ces modes de transport sont très différents. Notons également que le paysage associatif rencontré est particulièrement épris de la thématique de la cyclabilité, ce qui sur-visibilise ce mode de transport dans nos données de terrain.

4.2.5. Consensus et adversités idéologiques

Nos entretiens relèvent à la fois un haut degré de concordance sur certains points (nécessité de la transition écologique, perception des obstacles et des solutions) comme de conflictualité, en particulier sur les questions de responsabilité (individuelle, politique) et de coordination.

4.2.5.1. Une politisation plutôt faible, mais des adversités nombreuses

Pour la plupart des acteurs et actrices institutionnelles, les collaborations qui n'aboutissent pas ou l'impossibilité à trouver des compromis dans la mise en place de politiques de mobilité sont imputables à des mésententes interpersonnelles et non idéologico-politiques. Lorsqu'il est question de rivalités, « politiques » dans la majeure partie des cas, ces acteurs et actrices font référence à la démagogie ou à des stratégies plus électoralistes qu'idéologiques qui concernent tant la « gauche » que la « droite ». Et pourtant, la dimension politique de la mobilité est présentée comme potentiellement explosive en terme électoral, comme on peut le lire dans les extraits ci-dessous réalisés auprès de deux techniciennes de Communautés de communes ainsi d'un élu de Communauté de commune :

Ce qui manque actuellement, c'est d'avoir une vraie volonté politique, une politique vélo. (...) On est pas dans une grande ville donc ici nos maires connaissent leurs concitoyens. Quand on est dans une grande ville et qu'on peut imposer les choses par en haut c'est beaucoup plus simple alors que là quand les gens veulent se plaindre ils vont déranger monsieur le maire carrément chez lui (j'exagère à peine!).

Il faut être extrêmement prudent à la manière dont on amène les choses. Le vélo, là où ça va fréter, c'est : « Et si on partageait les espaces pour rouler ? » {En parlant d'une conversation avec une technicienne sur un projet d'aménagement du village visant à diminuer la circulation automobile} Je lui dis « proposez un sens de circulation unique à des endroits (...) Si vous trouvez que pour le bien de tous, qu'il faut rendre en sens unique une route... Proposez-le dans votre schéma global ». Et c'est là que ça commence à grincer des dents. Et si vous faites ça à la veille des élections, vous perdez les élections à cause d'un sens unique! (...) On serait en période électorale, je pense que personne ne s'amuserait à partager la route.

De la même manière et comme nous avons pu l'observer lors des débats autour de la prise de compétence mobilité entre la Région et les Communautés de communes, les adversités ou luttes de pouvoir entre instances politiques ne semblent pas liées à des prises de position partisans. Ces tensions

entre acteurs et actrices sont plutôt perçues comme relevant de stratégies de visibilité des politiques territoriales et de jeux électoraux qui se jouent à une autre échelle.

Si ces retours sur les adversités électorales sont assez présents dans les entretiens, cela n'évacue pas l'impact de l'idéologie ou du militantisme pour autant. Pour certains acteurs (technicien.nes, associations), les appartenances politiques ont en effet malgré tout un impact significatif sur la priorisation de la transition écologique et sur le rapport entretenu au territoire. La politisation idéologique des solutions de mobilité est tout particulièrement marquante lorsqu'il est question des services publics ainsi que nous l'avons évoqué précédemment.

Ces divergences se retrouvent autour de la question du financement du coût de ce service public. Pour certain.es technicien.nes, augmenter le prix du billet est une solution pour refinancer l'offre de transport déficitaire et, selon leurs mots, de « conscientiser » la ou le citoyen.ne sur le coût réel des transports. D'autres, au contraire, en particulier au sein des associations, défendent un service public gratuit et accessible.

D'un point de vue sociologique, nous n'avons cependant pas observé de lien automatique entre la politisation de la question de mobilité et le statut des acteurs et actrices à l'exception de quelques acteurs et actrices militantes qui analysent les choix faits en matière de mobilité au regard de cadres d'analyses plus englobants sur la société. Nous pouvons toutefois identifier plusieurs facteurs explicatifs de cette représentation émiq.ue de la politisation de la transition mobilitaire : 1) le fait d'avoir vécu des conflits identifiés comme politiques ou opposant des bords politiques identifiés comme « gauche », « droite » ou « écologiste » encourage à penser que la transition est une affaire d'idéologie ; 2) le fait d'être soi-même politisé.e ou militant.e (dans la trajectoire biographique ou via des socialisations militantes et/ou associatives en double casquette) favorise la politisation des questions de mobilité.

Enfin, les élu.es et les technicien.nes ont des discours relativement proches au sujet de la mobilité, mais ce sont davantage les second.es qui mobilisent le travail des associations et s'en servent de levier pour les actions en faveur de la mobilité. Elles et ils mobilisent le plaidoyer des associations pour asseoir la légitimité de leurs projets auprès des élu.es. À l'inverse, les pressions politiques ne semblent pas les concerner et lorsqu'il y a un désaccord entre les associations et leurs projets, elles et ils ne se sentent pas menacés par le mécontentement citoyen, contrairement aux élu.es.

4.2.5.2. La perception de la responsabilité de la transition : une controverse ?

Si la politisation de la mobilité semble assez faible, la question de la responsabilité appelle en revanche à des prises de position plus marquées et souvent assez vives, révélant des rapports potentiellement conflictuels. Quel que soit leur statut, les acteurs considèrent que la responsabilité et les véritables capacités de changement de système (de mobilité) relèvent d'autres catégories d'acteurs. Pour les élu.es locaux, le millefeuille institutionnel est souvent mobilisé pour justifier l'inaction en matière de mobilité. La co-dépendance des différentes échelles de décision relatives à des projets de mobilité (sans que cela ne soit une particularité de la mobilité par rapport à d'autres sujets) permet de diluer la responsabilité de l'inertie décisionnelle. Le « fonctionnement du système » est mobilisé pour expliquer le statu quo.

De leur côté, les associations tendent à surestimer la responsabilité des élu.es locaux. Elles accordent beaucoup d'importance au respect des engagements électoraux qui sont utilisés dans leur plaidoyer. A ce propos, les associations profitent des périodes électorales pour faire prendre aux candidats des engagements publics qu'elles mobiliseront par la suite dans leur lobbying. Lorsque ce travail de lobbying dépasse l'échelle de la commune, il est généralement réalisé en commun avec d'autres associations disposant d'une assise territoriale plus étendue et de ressources et compétences supplémentaires.

Cependant, les associations considèrent aussi que la responsabilité citoyenne est également très importante. C'est dans cette optique que les militant.es adoptent un comportement en accord avec les valeurs défendues publiquement, contrairement aux technicien.nes, qui ont un rapport généralement non militant à la question de la mobilité.

Cette dimension de responsabilisation citoyenne répond aussi à une problématique de financement et à l'impossibilité de répondre à l'ensemble des demandes émanant des territoires ruraux, en particulier de la part des autorités organisatrices de la mobilité à une plus large échelle, telle que la Région, la DDT ou le Département. Pour elles, la question (politique) du financement de la transition semble trouver réponse dans des logiques de solidarité de proximité comme substitut au financement public et aux problèmes de gouvernance, comme l'exprime ce technicien régional. Autofinancées et auto-organisées, elles pourraient se passer de l'action publique :

Il y a un modèle économique qui est à construire. (...) Tant qu'on concevra l'offre comme la préparation d'un marché, avec une offre à concevoir, un marché public, un véhicule qui roule, un conducteur, un

machin, ça va coûter très cher et on sera un peu limité. Si on arrive à monter les offres avec les territoires, là, on tombe dans des modes où quelqu'un va accepter de partager son véhicule et son temps pour permettre la mobilité de son voisin. Et ça, ça ne coûte pas cher. Et ça, ça fait plaisir aux territoires. Et pour autant, il faut réussir à trouver la bonne organisation de ce truc. (...) Et ça, c'est compliqué. (...) Le monde associatif, c'est compliqué, car on viendrait subventionner quelque chose qui existe déjà pour partie, qui tourne potentiellement sans nous. Pourquoi on donnerait de l'argent à ces gens-là ? (...) Comment on monte une offre, je vais dire, « low cost » ? {C'est aussi mieux pour les habitants : on est} bien mieux installé dans la voiture neuve du médecin qui habite à côté et qui va se rendre à la ville que dans un minibus brinquebalant.

4.3. Gouvernance et justice mobilière

Ces questions nous ont amenées à questionner l'enjeu de la justice mobilière dans les territoires ruraux⁷. L'adoption de la LOM suscite en effet des réflexions et des jeux d'acteurs qui revêtent un intérêt heuristique pour l'analyse de l'accès à une justice mobilière en territoire peu dense. Nous les abordons sous l'angle de la justice distributive et procédurale.

4.3.1. Les dimensions sociales et spatiales de la justice distributive

Nous traitons la justice spatiale comme un sous-ensemble de la justice sociale qui est « à la fois indissociable de celle-ci et qui agit rétroactivement sur celle-ci » (Depraz 2020 : 29). Nous utilisons ici le concept de justice sociale pour éclairer l'inscription des inégalités sociales dans l'espace, sans le substituer à une analyse des schémas sociaux de production des inégalités. Nous cherchons à éclairer les modalités d'inscription des inégalités sociales « afin de mieux cerner comment cet espace devient prétexte, voire générateur, de production ou de reproduction d'injustices, c'est-à-dire de mécanismes de domination entre groupes sociaux — afin d'aller vers plus d'équité » (ibid.). Nous discutons ensuite des aspects distributifs de la justice sociale.

4.3.1.1. Les territoires ruraux, une zone blanche pour les politiques de mobilité

Les acteurs et actrices que nous avons interrogées estiment que l'absence d'une politique de mobilité unifiée dans les zones rurales est le résultat d'une faible densité de population plutôt que d'un choix politique. Dans cette optique, une faible densité de population se traduit par un faible nombre d'usagers, auquel peuvent à leur tour être imputées les mauvaises performances des politiques de mobilité. Ainsi, la notion de « masse critique » est souvent utilisée par les autorités en charge de l'établissement de politiques de mobilité, au niveau départemental, régional et national, pour justifier le manque d'infrastructures ou de services publics. Par exemple, un fonctionnaire de l'État chargé des transports pour le département de l'Ardèche argumente que le manque d'usagers potentiels ne permet pas d'y développer les transports en commun : *L'avenir de la mobilité en Ardèche, ce n'est pas le bus, ce n'est pas les transports en commun. Ce n'est pas approprié. Les routes sont inappropriées, il n'y a pas assez de monde, il n'y a pas de masse critique. [...] De plus, cela coûte une tonne d'argent.* » Le même argument est avancé en ce qui concerne les infrastructures cyclables, ainsi que la majorité des infrastructures et équipements publics, qui sont toujours « trop coûteux » pour la faible densité de population.

La question de la densité de la population se pose principalement sous l'angle du rapport coût-efficacité. L'aménagement rural est ainsi considéré comme un investissement qui doit être raisonnable en termes de taille et de coût par rapport à son utilisation. Cette argumentation contraste avec une conception des services publics devant compenser les inégalités territoriales, comme l'illustre la déclaration d'un représentant de la SNCF : « *C'est ça le service public, non ? C'est d'apporter un service au public, c'est-à-dire d'assurer le même niveau de service où que l'on soit.* »

4.3.1.2. Des perceptions conflictuelles des relations entre centres et périphéries

⁷ Voir Flipo A., Ortat N., Sallustio M., « Can the Transition to Low-Carbon Mobility be Fair to Rural Areas? A Stakeholder Approach to Mobility Justice », *Transport Policy* (under review).

La plupart des technicien.es et des associations possédant une expertise perçoivent la densification comme une priorité afin d'atteindre une masse critique pour les infrastructures et les services de transport en commun. Elles et ils considèrent l'éloignement géographique des centres-ville comme une erreur d'un point de vue énergétique et écologique. En tant que tel, elles et ils estiment qu'il devrait être pénalisé, ou du moins découragé en augmentant la concentration des infrastructures dans et autour des principaux centres-ville. Cette vision de l'aménagement du territoire est également perceptible dans les politiques de transport promulguées aux niveaux départemental, régional et national dont l'objectif est de freiner l'étalement urbain, qui est aussi une priorité pour la protection de la biodiversité et des terres agricoles. Ici, la mobilité se heurte à d'autres enjeux qui s'opposent à la justice de la mobilité malgré un partage des objectifs de préservation de l'environnement. La conception de l'équité sur le territoire français s'oppose ici au choix (réel ou hypothétique) des individus de se déplacer où bon leur semble, choix que l'État et les collectivités territoriales prétendent subventionner pour compenser les surcoûts de l'isolement géographique.

Deux conceptions de l'aménagement s'affrontent alors : la vision rationaliste des technicien.nes, et celle des élu.es souhaitant défendre leurs quartiers et leurs modes de vie à travers ce qu'elles et ils perçoivent comme étant les intérêts de leur commune, aussi isolée et peu peuplée soit-elle, et d'obtenir des services pour leurs électeurs et électrices. Du point de vue des élu.es des petites villes, la concentration des services, des infrastructures et des permis de construire dans les grandes villes revient à les favoriser au détriment des villes plus éloignées. En outre, l'octroi des permis de construire est une source de pouvoir pour les maires et mairesses rurales. D'une part, elle implique l'arrivée d'habitant.es dans un contexte où leur représentation à l'échelle intercommunale dépend de leur poids démographique. De plus, la construction de zones de développement commercial et artisanal leur garantit une source de revenus fiscaux. Les décisions de privilégier les zones denses sur les zones peu peuplées sont ainsi à l'origine d'un double langage comme l'explique un technicien d'une collectivité locale : « *La question de l'urbanisme et de la mobilité, ça ne va pas très bien ensemble. Ce sera un sujet très brûlant si les élus prennent parti là-dessus : la densification des centres-ville et la lutte contre l'étalement urbain. Dans le même ordre d'idées, il y a la question des ZAC : il y a un double langage des élus là-dessus, ou du moins ils sont face à un dilemme* ».

En ce qui concerne les associations, deux positions paradoxales émergent. D'une part, elles relèvent la contradiction entre les arguments fondés sur la densité de population et ceux portant sur les questions de justice spatiale et défendent le droit universel au transport. Mais d'autre part, ces associations sont le plus souvent implantées dans des communes plus grandes et plus centrales, déjà équipées en infrastructures (gare, piste cyclable), dans le but de défendre et d'améliorer les infrastructures existantes. Ainsi, par leur mode d'action (pétition locale) et leur répartition géographique, ces associations contribuent à focaliser l'attention sur des espaces plutôt bien équipés comparativement aux autres.

4.3.1.3. Services de mobilité et équité sociale

En raison du manque d'investissements publics dans les infrastructures des zones à faible densité, où il est peu probable qu'elles soient rentables, les élu.es au niveau local en particulier, mais aussi au niveau national s'appuient sur la société civile pour proposer des solutions de mobilité nécessitant peu de financements publics et d'infrastructures, comme le covoiturage et l'autopartage. Bien que la part modale de ces solutions reste faible, la plupart des technicien.nes les considèrent comme idéales, car le système sociotechnique n'a pas besoin d'être modifié et les voitures sont déjà abondamment disponibles. Le manque de succès de ces initiatives est dû, selon ces acteurs et actrices, à la réticence à partager les biens.

Notre étude met en évidence d'autres raisons potentielles, telles que le fait qu'elles reposent essentiellement sur le capital social. Parce que ces initiatives reposent sur la confiance, elles ont tendance à se développer entre des personnes qui se connaissent et qui sont socialement homogènes. Comme le précise le président d'une association d'autopartage, « *la plupart des usagers sont des amis d'amis. [...] quelqu'un qui surgit de nulle part et demande une voiture... ce n'est pas vraiment le but de notre association* ». Cette dépendance vis-à-vis des réseaux de confiance personnels soulève des questions sur la nature d'un système équitable et ses besoins. En effet, les personnes socialement vulnérables et isolées sont plus susceptibles d'être exclues de ce type d'initiatives lorsqu'elles sont gérées par des citoyen.nes ordinaires dans un réseau de pair à pair. Une régulation publique et une médiation sociale permettraient de contrebalancer la tendance « naturelle » à l'homogamie sociale des réseaux de pair à pair, mais seuls les acteurs sociaux semblent en avoir conscience. Pour de nombreux interlocuteurs publics aussi bien élus que techniciens, les limites des initiatives « citoyennes » en matière d'inclusion sociale ne sont jamais

remises en question. L'idée selon laquelle il suffirait de vouloir (et non de pouvoir ou d'être en mesure de) pour participer prédomine.

La vision du degré d'agencement varie également. Les acteurs du secteur social tendent à considérer l'accès aux solutions de transport comme un besoin fondamental pour les individus qui ne peuvent pas se déplacer par leurs propres moyens, tandis que les acteurs du secteur énergie-environnement voient souvent le manque d'accès aux transports comme le résultat d'un choix personnel lié à l'endroit où l'on choisit de vivre, et/ou comme une (mauvaise) habitude personnelle qui peut facilement être changée. Ce point de vue ne tient pas compte des besoins de la population pauvre vieillissante vivant dans les zones rurales en France. Là encore, la controverse est centrée sur le coût individuel de la mobilité alternative et, in fine, sur qui doit supporter ce coût. Comme le soutient un technicien, « *à un moment donné, les gens doivent cesser d'attendre la charité du gouvernement. Recevons-nous des subventions pour acheter des voitures ? Pourquoi aurions-nous des subventions pour acheter des vélos ? Un vélo coûte 25 euros par mois ; une voiture, 400* ». Cette vision compare les choix de mobilité dans une perspective de choix rationnel, mais la question de la capacité n'est pas prise en compte : le propriétaire de la voiture peut-il se rendre au travail à vélo ? Ont-ils des personnes à charge qui doivent être transportées en voiture ? La théorie du choix rationnel s'est avérée insuffisante pour expliquer la plupart des dimensions de classe des modes de vie (Bourdieu, 1979), mais elle continue de jouer un rôle central, en particulier chez les expert.es tant techniques et associatifs — d'autant plus que le changement de mode de vie individuel a été au centre de la communication des politiques publiques sur la transition énergétique depuis vingt ans (Comby et Grossetête, 2012).

4.3.2. La justice procédurale au défi du millefeuille institutionnel

Les tensions et débats qui ont entouré la prise de compétence de la LOM ont révélé une diversité d'acteurs en prise avec la mobilité qui étaient invisibilisés jusqu'alors. On voit surgir sur la scène politique des associations et des technicien.nes qui ont une très bonne connaissance du terrain et qui sont porteurs d'initiatives en matière d'alternativités. Ces associations apparaissent comme des ressources sur lesquels les élu.es peuvent se reposer pour construire une politique de transition mobilitaire, mais posent la question de l'égalité entre territoires — tous les territoires ruraux n'étant pas dotés d'associations expertes, ni de collectifs citoyens organisés autour de la question de la mobilité et en mesure de peser sur les choix des décideurs locaux.

Ces associations expertes sont centrales dans le jeu d'acteurs qui caractérise le système de mobilité locale et pourraient donc être considérées comme des « acteurs intermédiaires » (Parag et Janda, 2014) de la transition. Bien qu'elles n'aient aucun pouvoir décisionnel dans l'élaboration des politiques publiques, leur expertise est particulièrement recherchée et accroît leur influence, les plaçant dans une position clé pour accélérer le changement.

Cependant, d'un point de vue démocratique, la place prépondérante occupée par ces acteurs intermédiaires dans les projets de mobilité est plutôt une conséquence de la complexité et de la difficulté à participer aux décisions concernant la transition pour la société civile, qu'un signe de leur démocratisation. En effet, la nécessité de s'appuyer sur des expertises et des compétences pour se faire entendre dans le débat et pouvoir peser sur les autres acteurs montre que les citoyennes et citoyens ordinaires sont exclus des décisions prises, malgré l'importance de ces enjeux pour leur vie quotidienne. Le sujet est considéré comme technique plus que politique, malgré les diverses questions de justice qu'il met en avant. Ce manque de légitimité politique a pu parfois pousser certaines associations à aller jusqu'à la constitution de listes aux élections municipales, dans le but d'avancer leurs agendas politiques.

Un élément à retenir

Ce « tournant historique », cet impératif de penser la mobilité alternative sur les territoires ruraux est reconnu par toutes les catégories d'acteurs. Ces associations expertes sont centrales dans le jeu d'acteurs qui caractérise le système de mobilité locale et pourraient donc être considérées comme des « acteurs intermédiaires » de la transition. Bien qu'elles n'aient aucun pouvoir décisionnel dans l'élaboration des politiques publiques, leur expertise accroît leur influence, les plaçant dans une position clé pour accélérer le changement.

5. Recommandations

- *Améliorer la coopération* : avoir un lieu de discussion commun multimodal tels les comités de mobilité institués par la LOM. Toutefois, ces comités devraient être étendus aux zones non-LOM, car nombre de communautés de communes n'ont pas pris la compétence mobilité et se sentent désarçonnées face à la région et aux comités techniques très descendants et qui n'ont lieu qu'une à deux fois par an ce qui est insuffisant. Il est donc nécessaire de fluidifier la communication avec les autorités régionales et de faciliter le travail de coordination pour celles-ci. Le département, qui était un échelon de taille peut-être plus pertinente pour organiser la mobilité locale et qui est toujours impliqué sur la route et sur la politique vélo, pourrait prendre un rôle de médiateur afin de remonter les demandes à la région, si celle-ci est en incapacité de traiter avec l'ensemble des très nombreux interlocuteurs.
- *Améliorer la montée en compétences* : ce point est lié au précédent. Nombre de communautés de communes n'ont pas pris la compétence mobilité en raison de l'absence de financement associé et par manque de ressources humaines. Si les zones rurales doivent prendre en charge la compétence de la mobilité à l'avenir il faut aussi que des personnels soient formés et recrutés sur des postes pérennes, alors que la grande majorité d'entre eux sont actuellement financés sur des appels à projets (de type TEN-MOD). En matière de formation, on constate un manque puisque la mobilité rurale est peu enseignée et uniquement sous l'angle du développement rural ce qui crée un biais dans la manière d'aborder les problèmes, et notamment une tendance à toujours traiter en priorité les besoins des touristes et des entreprises, au détriment des besoins des habitants. Par ailleurs, on constate que l'Ademe est un gros financeur des projets expérimentaux de mobilité en milieu rural (avec le programme LEADER, deuxième principal financeur). On peut toutefois se demander si le rôle de cette agence est de continuer à financer des expérimentations quand les besoins exprimés portent sur la pérennisation des budgets et la stabilisation des compétences et de la gouvernance. Le report sur des associations expertes tel que nous l'avons montré n'est pas viable, car il crée de fortes inégalités entre les zones rurales bien pourvues en ce type d'acteurs, et celles qui en sont dépourvues, même si ces associations peuvent contribuer au transfert et à la dissémination de savoirs utiles au-delà de leur propre territoire.
- *Améliorer la prise en compte de la participation des citoyens* : inclure systématiquement les associations dans les instances de concertation qui concernent la mobilité au niveau des municipalités et des communautés de communes, comme cela est le cas pour les schémas directeurs cyclables où les parties prenantes sont toutes présentes lors des négociations. Consulter plus largement les citoyens évite d'avoir une vision déformée de l'opinion publique et permet l'ouverture de dialogues sur les aménagements locaux ce qui améliore ensuite leur acceptation et leur pertinence.
- *Investir* : L'essentiel des financements actuels va à la route. Au regard du poids de la mobilité automobile dans les GES un programme ambitieux est nécessaire pour que le système de mobilité rurale change — sans doute d'une ampleur comparable avec ce qui a été investi dans la route au cours des dernières décennies. Pour le moment, la perception de la mobilité par les acteurs locaux a changé et l'automobile commence à être perçue comme un problème en ruralité. Néanmoins, les pratiques pour leur part n'ont évolué qu'à la marge. S'il existe une dynamique favorable sur le vélo depuis quelques années et dont il faudrait profiter pour investir massivement cela ne suffira pas, car tout le monde n'a pas la capacité de rouler à vélo. D'autres modes de transport complémentaires sont indispensables, et il faut aussi investir dans du transport collectif adapté aux besoins de la ruralité.
- *Nuancer le paradigme de la densification* : il existe des centres et des périphéries, quelle que soit l'échelle à laquelle on se place. Transformer la campagne en ville ne peut être l'unique objectif par lequel on approche la mobilité en ruralité, au risque de rapidement tourner en rond. Il faut aussi penser démobilité en travaillant sur la relocalisation des activités, le rapprochement des services, la lutte contre la désertification médicale... Le digital peut être

un levier, mais il ne peut être le seul, car il reste socialement inégalitaire et ne peut répondre à l'ensemble des besoins et situations.

- *Redonner sa place à la question sociale* qui est éludée la plupart du temps alors que les inégalités d'accès se creusent dans un contexte de vieillissement de la population et d'accroissement des coûts de l'énergie : la mobilité solidaire a besoin des acteurs du secteur social pour fonctionner, car en l'absence de médiation sociale, les initiatives risquent d'être dépendantes du capital social, économique, culturel et symbolique des individus pour fonctionner.

6. Conclusion / Perspectives

Plusieurs éléments conclusifs peuvent être soulignés. Tout d'abord, d'un point de vue méthodologique, dans le contexte de la faible densité, la mobilité n'est pas un secteur à part des autres secteurs de l'action publique ou de la vie associative. Elle se situe dans le prolongement de réseaux associatifs et militants (en particulier autour des enjeux environnementaux, mais aussi plus largement des associations culturelles et sociales) qui lui apportent à la fois des ressources, un réseau de personnes à mobiliser et une culture de l'action locale. Du côté des pouvoirs publics locaux, on constate également une intrication d'enjeux et la mobilité ne fait généralement pas l'objet d'un service dédié. Dans des travaux futurs, il serait donc particulièrement intéressant de pouvoir observer la dimension transversale de la transition écologique en évitant la structuration thématique qui est souvent le propre des appels à projets de recherche.

Du point de vue de la dynamique de changement, nous avons remarqué que la densité associative facilite l'apparition d'initiatives. Se crée un effet d'entraînement qui motive des personnes à agir lorsqu'il existe déjà des actions autour d'elles. Cet effet d'entraînement est susceptible de générer des dynamiques favorables au changement, même s'il peut aussi être freiné par des concurrences. Il pose, cependant, la question des inégalités territoriales entre territoires dynamiques et moins dynamiques : en l'absence d'associations et d'initiatives citoyennes, les acteurs publics n'ont pas de relais sur le terrain pour agir, ni de ressources d'expertise, ce qui rend la prise en charge de la question de la mobilité d'autant plus complexe pour eux. Si nos terrains de recherche se sont révélés aussi « dynamiques et innovants » que nous l'avions postulé au début du projet de recherche, il semble aussi important dans le futur de s'intéresser non pas aux initiatives citoyennes, mais à leur absence, pour comprendre comment expliquer l'appropriation différentielle de ces enjeux par les habitants. La sociodémographie des adhérents aux associations suggère qu'il s'agit plutôt de classes favorisées, soulevant des questions de justice environnementale : les lieux dans lesquels les initiatives citoyennes se concentrent ne sont pas nécessairement ceux qui en ont le plus besoin. L'action publique ne peut donc pas se contenter de l'innovation citoyenne pour répondre aux enjeux d'équité territoriale.

En outre, la rhétorique de la responsabilité citoyenne et de l'innovation sociale est susceptible d'exclure certaines populations déjà défavorisées par le système automobile et carboné (jeunes, personnes handicapées, personnes âgées, personnes vivant dans des zones très peu peuplées). Les innovations s'appuient en effet sur des individus qui disposent déjà d'un bon capital de mobilité et de motricité, d'une familiarité avec les outils et le langage de l'action publique, et d'un bon capital social — par exemple pour participer à des initiatives d'autopartage. Des acteurs publics et/ou sociaux sont indispensables pour garantir l'accès à ces initiatives de tous les habitants. Ce travail de médiation, de sensibilisation et d'animation souvent ignoré des financeurs potentiels, et sous-évalué.

Enfin, du point de vue des ressources et des contraintes, on peut rappeler tout d'abord l'importance fondamentale du financement qui demeure le « nerf de la guerre » comme l'ont affirmé la plupart des personnes enquêtées, et une limite de facto à leur action. Cette limite questionne les possibilités réelles de changement contenues dans les transformations des modes de gouvernance (tel que la LOM) sans déblocage de fonds associés ni redéfinition des modes de financement. L'équilibre financier du transport public, déjà difficile en contexte urbain, ne peut être attendu dans un contexte de faible densité.

Par ailleurs, nous avons constaté l'importance du portage politique et de l'impulsion personnelle d'élus qui se sont engagés sur cette question. Les élus bénéficient à la fois d'une proximité avec le terrain et d'une légitimité démocratique que les associations n'ont pas. Les intéresser au sujet de la mobilité est donc une étape essentielle pour permettre le changement. Toutefois, il est à noter que le sujet reste considéré comme particulièrement complexe, ardu, et qui plus est politiquement sensible. Les élus ont donc de nombreuses réticences à s'impliquer sur ces questions, et sont souvent pris par d'autres « urgences ». En outre, dans les petites communes, elles et ils ont souvent l'impression de ne pas avoir de prise sur le sujet et ne se rendent pas forcément compte de l'impact qu'ils peuvent avoir. D'une manière

plus générale, on constate une codépendance entre élu.es, technicien.nes et associations : les élu.es ont besoin des associations pour qu’elles apportent des idées, des initiatives, des demandes, et des technicien.nes pour trouver du financement et opérationnaliser les décisions. Les élu.es ont un rôle de pivot central en accélérant et de facilitant la mise en place de projets. Ainsi, cette codépendance peut être fertile lorsque les relations sont bonnes ou au contraire bloquer toute possibilité d’action lorsque les relations sont mauvaises.

Enfin, nous avons remarqué que si l’ensemble des acteurs et actrices s’accordent sur le fait que l’expertise et l’ingénierie sont « les » ressources centrales pour faire avancer les projets, en revanche tous et toutes ne sont pas d’accord sur le contenu de cette expertise. On constate ainsi une tendance à présenter l’expertise personnelle comme étant la plus légitime ou la plus renseignée. En particulier émerge une opposition entre expertise d’usage et expertise technique, chacune étant présentée comme étant plus importante. Le recours à des bureaux d’études extérieurs est souvent utilisé pour « pacifier » le débat — voire pour le contourner. Néanmoins, les bureaux d’études ont parfois une connaissance parcellaire du contexte local et rares sont ceux qui s’entretiennent avec les associations. Cette manière de procéder nuit à la démocratie locale, en ce qu’elle confisque le débat politique pour le transférer sur une scène technique où seuls les expert.es sont invité.es. C’est bien cette dynamique de technicisation de la transition écologique qui a poussé les associations à devenir elles aussi expertes mais cette technicisation est aussi un frein à l’appropriation du débat par un ensemble plus large d’habitant.es.

Pour conclure, nous terminerons sur la réticence au changement pour nous interroger sur sa dimension réelle ou fantasmée. Le citoyen rétif au changement est souvent utilisé comme un épouvantail pour justifier l’immobilisme. Pourtant les données sociologiques n’évoquent pas la réticence idéologique comme principal frein au changement, mais plutôt les contraintes spatio-temporelles de l’existence et la disponibilité d’alternatives au bon endroit et au bon moment (Cailly et al., 2020).

Enfin, notons que les grandes oppositions et les catégories de discours mobilisées par les personnes rencontrées et les controverses qu’elles font émerger ne sont pas spécifiques à la mobilité. Elles mettent en évidence plus largement les enjeux de justice contenus dans la transition écologique. Ceux-ci sont impératifs à prendre en considération pour permettre une réalisation équitable des besoins sociaux compatible avec les limites des ressources planétaires. Il est donc essentiel de prendre au sérieux la question de la mobilité dans les espaces peu denses et d’élargir les questionnements induits par cette recherche à d’autres thématiques tout comme de réfléchir au prisme de la crise énergétique et climatique actuelle aux usages et modes d’habiter et de travailler dans ces espaces.

REFERENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Bellet A., Denis P., Gilleron R., Keller M. et Vauquier N., 2020, 17 janvier, *Grand débat et IA : quelle transparence pour le traitement des données ?* Communication présentée au Quels outils d'analyse pour les Gilets Jaunes, Sciences Po, Paris.
- Bergeron H., Surel Y. et Valluy J., 1998, L'Advocacy Coalition Framework. Une contribution au renouvellement des études de politiques publiques ?, *Politix. Revue des sciences sociales du politique*, 11(41), p. 195-223. DOI : 10.3406/polix.1998.1718
- Besson R. et Brouillard J., 2018, L'innovation dans les territoires périurbains ou ruraux : Pour un changement de paradigme !, *Nectart*, 7(2), p. 110-121.
- Bocquillon P., Bouloc C., Cazeaux L., Masson D. et Frétigny J.-B., 2020, *Réduire l'empreinte carbone de la mobilité : quelles politiques en France ?* Cergy Pontoise : Cergy Pontoise Université. Repéré à <https://fr.forumviesmobiles.org/projet/2018/05/17/decarboner-mobilite-queelles-politiques-en-france-12430>
- Bouba-Olga O. et Grossetti M., 2008, Socio-économie de proximité, *Revue d'Economie Regionale Urbaine*, octobre(3), p. 311-328.
- Bourdieu P., 1979, *La distinction : critique sociale du jugement*. Paris, France, Éd. de Minuit, impr. 1979, viii+670 p.
- Briscoe G., Mulligan C. (2014). Digital Innovation : The Hackathon Phenomenon. <https://qmro.qmul.ac.uk/xmlui/bitstream/handle/123456789/11418/Briscoe%20Digital%20Innovation:%20The%20Hackathon%20Phenomenon%202014%20Published.pdf?sequence=2>
- Cardebat J.-M. et Harribey L. E., 2012, De la RSE au développement territorial durable : le rôle clef de l'ingénierie territoriale dans le département des Landes, Études de cas, *Marche et organisations*, N° 16(2), p. 209-231.
- Cefaï D., 2020, *Les formes de l'action collective : Mobilisations dans des arènes publiques*. Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 330 p.
- Chateauraynaud F., 2011, *Argumenter dans un champ de forces : Essai de balistique sociologique*. Paris, Éditions Pétra, 484 p.
- Chia E., Torre A. et Rey-Valette H., 2008, Conclusion : Vers une « technologie » de la gouvernance territoriale ! Plaidoyer pour un programme de recherche sur les instruments et dispositifs de la gouvernance des territoires, *Noroi. Environnement, aménagement, société*, (209), p. 167-177. DOI : 10.4000/noroi.2603
- Chiffolleau Y. et Prévost B., 2012, Les circuits courts, des innovations sociales pour une alimentation durable dans les territoires, *Noroi. Environnement, aménagement, société*, (224), p. 7-20. DOI : 10.4000/noroi.4245
- Cloutier J., 2003, Qu'est-ce que l'innovation sociale ? Études Théoriques n° ET034, Université du Québec à Montréal.
- Coissard S. et Pecqueur B., 2007, *Des avantages comparatifs aux avantages différenciatifs : une approche par le territoire*, Grenoble. Communication présentée au XLIII Colloque de l'ARDLF.
- Comby J.-B. et Grossetête M., 2012, « Se montrer prévoyant » : une norme sociale diversement appropriée, *Sociologie*, (N°3, vol. 3). Repéré à <https://journals.openedition.org/sociologie/1359>
- Coudène M. et Lévy D., 2016, *De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence* (n° 1605). Paris : Insee. Repéré à <file:///Users/berta/Downloads/jip767.pdf>
- Deldrève V. et Candau J., 2014, Produire des inégalités environnementales justes ?, *Sociologie*, Vol. 5(3), p. 255-269.
- Demoli Y., Gobeaut F., Jullien B., Merle E., Pernollet F., Petev I. D., Pierre M., Sorin M. et Villareal A., 2020, *Projet de recherche CONDUIRE* ([Rapport final]). Paris : ADEME.
- Demoustier D., 2010, Économie sociale et solidaire et régulation territoriale, *Géographie, économie, société*, (12), p. 89-109.
- Demoustier D. et Richez-Battesti N., 2010, Introduction. Les organisations de l'Économie sociale et solidaire : gouvernance, régulation et territoire, *Géographie, économie, société*, Vol. 12(1), p. 5-14.

- Durand L. et Landel P.-A., 2020, L'opérateur territorial de la transition énergétique ou la capacité d'intermédiation au service de la transition, *Géographie, économie, société*, 22(3), p. 285-303.
- Elgin D. J. et Weible C. M., 2013, A Stakeholder Analysis of Colorado Climate and Energy Issues Using Policy Analytical Capacity and the Advocacy Coalition Framework, *Review of Policy Research*, 30(1), p. 114-133. DOI : <https://doi.org/10.1111/ropr.12005>
- Faugier É., 2015, Le désir de mobilité et l'automobilisme. Pour une analyse systémique de la vitesse automobile dans l'espace rural : le cas du département du Rhône et de la région de Québec, *RTS - Recherche Transports Sécurité*, 2015(01), p. 7-24. DOI : 10.4074/S0761898015001028
- Flipo A., Sallustio M., Ortar N. et Senil N., 2021, Sustainable Mobility and the Institutional Lock-In: The Example of Rural France, *Sustainability*, 13(4), p. 2189. DOI : 10.3390/su13042189
- Flipo A. et Senil N., 2020, *Premiers résultats de l'enquête Mobilités rurales pendant le confinement*. Repéré à <https://hal.archives-ouvertes.fr/hal-02865034>
- Grison J.-B., Rieutort L. et Fournier M., 2018, Quelle innovation pour un territoire et une ressource marginalisés ? L'exemple de la filière laine en Margeride, in *Les campagnes européennes : espaces d'innovation dans un monde urbain*. Montpellier, Presses Universitaires du Midi.
- Guyonvarch M., 2011, *À l'épreuve des plans sociaux, entre éloge du nomadisme et mobilité subie*. Armand Colin. Repéré à <https://www.cairn.info/cadres-classes-moyennes-vers-l-eclatement--9782200255909-page-151.htm>
- Hillier J., Moulaert F. et Nussbaumer J., 2004, Trois essais sur le rôle de l'innovation sociale dans le développement territorial, *Géographie, économie, société*, 6(2), p. 129-152.
- Hubert J.-P., Madre J.-L. et Pistre P., 2016, L'utilisation de l'automobile par les ménages dans les territoires peu denses : analyse croisée par les enquêtes sur la mobilité et le Recensement de la population, *Economie et Statistique*, 483(1), p. 179-203. DOI : 10.3406/estat.2016.10678
- Huyghe M., 2015, 16 novembre, *Habiter les territoires ruraux - Comprendre les dynamiques spatiales et sociales à l'œuvre, évaluer les perspectives d'évolution des pratiques de mobilité des ménages* (phdthesis, Université François Rabelais, Tours). Repéré à <https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-01254289/document>
- Huyghe M., 2016, *Comment aborder la question de la mobilité en milieu rural ?* Communication présentée au 20e Universités d'été des Urbanistes. Repéré à <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01369573>
- Koop K., Landel P.-A., Fourny M.-C. et Senil N., 2017, *Quand l'innovation sociale change la dynamique des territoires de montagne*, Communication présentée au La montagne, territoire d'innovation, Grenoble, France. Repéré à <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01450993>
- Lacquement G. et Quéva C., 2016, Introduction. Innovations sociales et développement des territoires dans les campagnes européennes, *Noréis. Environnement, aménagement, société*, (241), p. 7-13. DOI : 10.4000/norois.5978
- Landel P.-A., 2007, Entre politique publique et action publique : l'ingénierie territoriale, in *Les politiques publiques à l'épreuve de l'action locale : critiques de la territorialisation*. Paris, L'Harmattan.
- Lapostolle D., 2013, La recomposition des formes bureaucratiques dans le développement territorial. Ingénierie territoriale et intermédiations dans les territoires de projet, *Revue Interventions économiques. Papers in Political Economy*, (48). DOI : 10.4000/interventionseconomiques.2043
- Leroux E., 2012, Le SCOT : un outil de Management public territorial au service du développement durable des territoires ?, *Gestion et management public*, Volume 1/n°1(1), p. 38-52.
- Merrien F.-X., 1999, La Nouvelle Gestion publique : un concept mythique, *Lien social et Politiques*, (41), p. 95-103. DOI : <https://doi.org/10.7202/005189ar>
- Nicolle S. et Leroy M., 2017, Advocacy coalitions and protected areas creation process: Case study in the Amazon, *Journal of Environmental Management*, 198(1), p. 99-109. DOI : 10.1016/j.jenvman.2017.04.035
- Ortar N., 2018, Dealing with energy crises: Working and living arrangements in peri-urban France, *Transport Policy*, 65, p. 72-78. DOI : 10.1016/j.tranpol.2016.09.008
- Ortar N. et Ryghaug M., 2019, Should All Cars Be Electric by 2025? The Electric Car Debate in Europe, *Sustainability*, 11(7), p. 1868. DOI : 10.3390/su11071868

- Ortar N., Salzbrunn M. et Stock M., 2018, *Migrations, circulations, mobilités: nouveaux enjeux épistémologiques et conceptuels à l'épreuve du terrain*. 1-1. Aix-en-Provence, Presses universitaires de Provence, 238 p.
- Parag Y. et Janda K. B., 2014, More than filler : Middle actors and socio-technical change in the energy system from the "middle-out", *Energy Research & Social Science*, 3, p. 102-112. DOI : 10.1016/j.erss.2014.07.011
- Paul-Dubois Taine O., 2012, *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux*. Paris : Centre d'Analyse Stratégique. Repéré à <https://www.vie-publique.fr/rapport/32648-les-nouvelles-mobilites-dans-les-territoires-periurbains-et-ruraux>
- Raoul E. et Casteigts M., 2011, *La mobilité et les transports dans les territoires ruraux | Vie publique.fr*. Paris : Conseil général de l'Environnement et du Développement durable - Inspection générale de l'Administration. Repéré à <https://www.vie-publique.fr/rapport/32352-la-mobilite-et-les-transports-dans-les-territoires-ruraux>
- Ratinaud P. et Marchand P., 2015, Des mondes lexicaux aux représentations sociales. Une première approche des thématiques dans les débats à l'Assemblée nationale (1998-2014), *Mots. Les langages du politique*, (108), p. 57-77. DOI : 10.4000/mots.22006
- Rouvière C., 2015, *Retourner à la terre : L'utopie néo-rurale en Ardèche depuis les années 1960*. Rennes, PU Rennes, 500 p.
- Rumpala Y., 1999, Le réajustement du rôle des populations dans la gestion des déchets ménagers. Du développement des politiques de collecte sélective à l'hétérorégulation de la sphère domestique, *Revue française de science politique*, 49(4), p. 601-630. DOI : 10.3406/rfsp.1999.396247
- Sabatier P., 1993, *Policy Change And Learning: An Advocacy Coalition Approach*. Boulder, Colo, Westview Press, 304 p.
- Salles D., 2009, Environnement : la gouvernance par la responsabilité ?, *[Vertigo] La revue électronique en sciences de l'environnement*, (6). Repéré à <https://www.erudit.org/en/journals/vertigo/1900-v1-n1-vertigo3895/044543ar/abstract/>
- Sallustio M., 2020, Moissons conviviales, *Techniques Culture*, n° 74(2), p. 178-193.
- Sheller M. et Urry J., 2006, The new mobilities paradigm, *Environment and Planning A*, 38(2), p. 207-226. DOI : 10.1068/a37268
- Torre A., 2009, Retour sur la notion de Proximité Géographique, *Geographie, économie, société*, Vol. 11(1), p. 63-75.
- Torre A., 2018, Développement territorial et relations de proximité, *Revue d'économie régionale et urbaine*, (5-6), p. 1043-1075.
- Ullmann C., 2007, Les régions françaises dans le millefeuille institutionnel des politiques de développement numérique, *Netcom. Réseaux, communication et territoires*, (21-1/2), p. 113-136. DOI : 10.4000/netcom.2437
- Weible C. M., 2007, An Advocacy Coalition Framework Approach to Stakeholder Analysis: Understanding the Political Context of California Marine Protected Area Policy, *Journal of Public Administration Research and Theory*, 17(1), p. 95-117. DOI : 10.1093/jopart/muj015

INDEX DES TABLEAUX ET FIGURES

TABLEAUX

- Tableau 1. Acteurs de l'écomobilité présents sur les terrains de recherche p. 13
- Tableau 2 : Dénombrement des équipements sur le site d'étude par leur gamme. P. 20
- Tableau 3 : La densité et diversité des équipements par zonage géographique de l'Insee, et selon la taille démographique des communes p. 20
- Tableau 4. Synthèse des principales compétences mobilité locales p. 24
- Tableau 5. Recensement des initiatives en faveur de la transition mobilitaire p. 25

FIGURES

- Figure 1 : Niveau d'isolement communal dans les départements de l'Ardèche et de la Drôme p.12
Figure 2 : Carte des terrains d'enquête p. 14
Figure 3 : Atelier du 14 juin 2021 p. 15
Figure 4 : détail des débats engagés pendant les ateliers p.15
Figure 5 : Part de la population sur la distance réalisée pour aller travailler sur le site d'étude, en 2016 p. 18
Figure 6 : Taux d'équipement des alternatives aux déplacements individuels par zone géographique p. 18
Figure 7 : Répartition spatiale et distance des arrêts de transport en commun et de covoiturage p. 19
Figure 8 : Accessibilité aux équipements d'alternative aux déplacements autosolistes p. 19
Figure 9 : Comparaison des distances par l'isolement communal et les catégories d'équipement p. 19
Figure 10 : Diversité des équipements de la centralité des quotidiens dans les départements de l'Ardèche et de la Drôme en 2018 p. 21
Figure 11. Modélisation des flux financiers effectuée par l'institut négaWatt (Verzat, Cottet, 2021) p. 25

SIGLES ET ACRONYMES

ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie
LOM	Loi d'Orientation des Mobilités

L'ADEME EN BREF

À l'ADEME — l'Agence de la transition écologique — nous sommes résolument engagés dans la lutte contre le réchauffement climatique et la dégradation des ressources.

Sur tous les fronts, nous mobilisons les citoyens, les acteurs économiques et les territoires, leur donnons les moyens de progresser vers une société économe en ressources, plus sobre en carbone, plus juste et harmonieuse.

Dans tous les domaines - énergie, air, économie circulaire, alimentation, déchets, sols, etc., nous conseillons, facilitons et aidons au financement de nombreux projets, de la recherche jusqu'au partage des solutions.

À tous les niveaux, nous mettons nos capacités d'expertise et de prospective au service des politiques publiques.

L'ADEME est un établissement public sous la tutelle du ministère de la Transition écologique et du ministère de l'Enseignement supérieur, de la Recherche et de l'Innovation.

LES COLLECTIONS DE L'ADEME



FAITS ET CHIFFRES

L'ADEME référent : Elle fournit des analyses objectives à partir d'indicateurs chiffrés régulièrement mis à jour.



clefs POUR AGIR

L'ADEME facilitateur : Elle élabore des guides pratiques pour aider les acteurs à mettre en œuvre leurs projets de façon méthodique et/ou en conformité avec la réglementation.



ILS L'ONT FAIT

L'ADEME catalyseur : Les acteurs témoignent de leurs expériences et partagent leur savoir-faire.



EXPERTISES

L'ADEME expert : Elle rend compte des résultats de recherches, études et réalisations collectives menées sous son regard.



HORIZONS

L'ADEME tournée vers l'avenir : Elle propose une vision prospective et réaliste des enjeux de la transition énergétique et écologique, pour un futur désirable à construire ensemble.



Réseaux d'acteurs, innovation et gouvernance de la mobilité

Le projet Ré-acteurs a exploré les réseaux d'acteurs locaux porteurs d'innovations autour de la mobilité dans des territoires peu denses. En mobilisant des approches anthropologiques, sociologiques et géographiques sur les réseaux d'acteurs, l'objectif était de comprendre les modes de gouvernance et de régulation qui en découlent ainsi que la capacité des acteurs à transformer le territoire.

Ce projet a relevé les difficultés liées à la complexité de la gouvernance de la mobilité à l'échelle du territoire pour expliquer le manque de cohérence globale de la prise en charge de cette question. Nous avons montré que la mobilité est un objet écartelé et disputé entre de multiples compétences et de multiples échelles d'action, aboutissant à un millefeuille territorial qui implique des acteurs nombreux et hétérogènes, aux objectifs parfois divergents, freinant d'autant l'unification autour d'une politique de mobilité consistante.

Malgré sa complexité, le millefeuille institutionnel peut aussi permettre d'articuler les compétences et les financements pour porter des projets qui ne pourraient voir le jour s'ils étaient portés par une seule collectivité. Ce potentiel dépend de la capacité des acteurs à coopérer et à travailler ensemble, de manière articulée et cohérente et de la présence d'associations.

La mobilité en zone peu dense est un objet écartelé et disputé entre de multiples compétences et échelles d'action.

Mais le millefeuille institutionnel peut aussi permettre d'articuler les compétences et les financements pour porter des projets qui ne pourraient voir le jour s'ils étaient portés par une seule collectivité.

Ce potentiel dépend de la capacité des acteurs à coopérer et à travailler ensemble, de manière articulée et cohérente.

Les associations ont un rôle central dans la formulation des problèmes publics.

Mais reposer uniquement sur des initiatives locales interroge en termes de justice spatiale et mobilière.

