

Communication présentée au colloque ASRDLF 2013 « Cultures, patrimoines et savoirs », UCL- Mons (B), 8 au 11 juillet 2013.

Quelle gouvernance territoriale pour une urbanisation orientée par le rail dans les aires métropolitaines? Les leçons d'une expérimentation régionale

Marie-Christine Fourny, Grégoire Feyt, Thomas Leysens, Sylvie Duvillard, Kirsten Koop, Magali Talandier
Univ Grenoble Alpes, UMR Pacte, 38100-Grenoble

Résumé :

La recherche d'une réduction de la mobilité automobile mobilise aujourd'hui tous les niveaux de collectivités territoriales, avec des modes et objets d'intervention variables, selon leurs compétences. Elle sollicite une nouvelle ingénierie et de nouvelles formes de gouvernance, tout particulièrement interpellée dans le cas des politiques régionales, où la compétence en matière de TER rencontre les enjeux locaux et urbanistiques de restructuration des tissus péri-urbains en fonction d'un objectif de durabilité.

Elle est également mobilisée par la mise en place de nouveaux modèles d'organisation spatiale, en particulier l'urbanisme orienté par le transport collectif (TOD : Transit Oriented Development, Litman, 2010). Ce modèle est bien connu et à l'œuvre dans la plupart des restructurations urbaines liées au développement du tramway ou au réaménagement des gares ou pôles multimodaux (Desjardins, 2007). A l'échelle métropolitaine, il conduit à promouvoir une organisation polycentrique en réseau, s'appuyant sur des centres secondaires diversifiés (Bochet & Da Cunha, 2003 ; Conesa, 2010). Ce dernier niveau d'application reste peu fréquent en France. Les expériences menées, à l'instar des expériences « Bahn-Ville », ont surtout porté sur l'aménagement des quartiers de gare dans des villes moyennes (L'Hostis & alii, 2009). Mais la création ou la densification autour des gares dans des pôles péri-urbains de petite taille, dans le cadre d'une organisation structurée et coordonnée par les axes de transport, reste problématique. Fortement volontariste, ce modèle suppose une action sur la demande sociale, dont l'implantation péri-urbaine reste motivée par une faible densité résidentielle (Litman, 2010). Il est également conditionné par une planification par secteurs, fonction des lignes ferroviaires. Quel cadre de gouvernance peut en permettre l'émergence ? Sur les espaces péri-urbains étendus, à l'entre-SCOTs ou hors SCOT, dont les nuisances environnementales sont particulièrement dénoncées (Dupuy, 1999), quel acteur peut porter un projet de durabilité, et/ou une articulation entre transports et urbanisation polycentrique, à cette échelle ?

C'est dans ce contexte que nous proposons d'analyser une expérimentation menée dans la Région Rhône-Alpes. Elle marque l'émergence de l'acteur régional, légitime de par ses compétences dans les TER de la Région. Elle conduit également à de nouveaux rapports scalaires dans l'interterritorialité, avec une articulation entre les compétences d'urbanisme locales et les compétences ferroviaires régionales.

Au final l'expérimentation laisse entrevoir l'importance de l'innovation que nécessite une planification des espaces péri-urbains qui soit à la fois à la fois mobile et durable. Elle montre la difficulté de mise en œuvre d'un TOD sur un tiers-espace étendu et aux limites des aires des SCOT. Elle démontre également que l'interterritorialité qui peine aujourd'hui à se mettre en place est d'ores et déjà dépassée et demande à être accompagnée d'une organisation interscalaire et inter-spatialités

Mots-clés : Région, espaces péri-urbains, mobilité, durabilité, planification

Texte communication : Dans le cadre de la réflexion sur la ville durable, de nombreux travaux ont montré une corrélation inverse entre densité et consommations énergétiques (Newman, Kenworthy,

1995, Desjardins, 2011). Même s'ils ont pu être critiqués pour leur spatialisme excessif (Forum vies mobiles, 2013), ces travaux ont conduit à la recherche de nouveaux modèles d'aménagement et contribué à un « renouveau urbain » (Leysens, 2011) en s'émancipant du discours général et simplificateur sur la « ville dense » pour prendre acte de la *ville réticulaire* (Dupuy, 1991). Dans cette perspective l'articulation entre les politiques de transport et les politiques d'aménagement est considérée comme une des clés d'un développement urbain durable (Bertolini, Le Clercq et Kapoen 2005, L'Hostis, 2009, Napier, 2007, Kaufmann et al., 2003). L'enjeu n'est ainsi plus seulement celui de la forme urbaine mais porte aussi sur les manières de penser et de concevoir l'espace urbain dans une logique « *d'accessibilité peu émettrice de GES¹ et peu consommatrice d'énergie* » (Desjardins, 2011). L'appariement des territoires et des infrastructures et, partant, la (re)connaissance mutuelle des multiples acteurs concernés deviennent alors à la fois une condition, un enjeu et un objet de l'action.

En imposant une coopération entre les diverses instances et « cultures » de planification ou de gestion, les modèles d'urbanisation orientée par le transport appellent ce faisant de nouvelles pratiques d'ingénierie, appuyées notamment sur le développement et le *bon usage* de capacités d'observation permettant de suivre sinon d'anticiper les dynamiques à l'œuvre en matière de transports, d'économie, de foncier... Mais cette ingénierie spécifique doit également être en mesure de concevoir, de promouvoir, d'animer et d'alimenter de nouvelles formes de gouvernance, dans la mesure où l'urbanisation orientée par les transports conduit à penser les rapports non seulement entre échelles (de l'interurbain au local), secteurs (urbanisme, infrastructures et modes de transports...), niveaux (de la Région à la commune), et cadres (PLU, PLH, SCOT, AOTU...) d'intervention, mais également entre des acteurs aussi divers et –en règle générale– étrangers les uns aux autres que les exploitants de réseaux (gestionnaires de lignes, AOTU...) et leurs usagers (comités de lignes), les maîtres d'ouvrage de la construction de logements (bailleurs sociaux, promoteurs) et les différents acteurs publics ou privés jouant un rôle plus ou moins direct dans les stratégies résidentielles des ménages (banques et organismes de prêt, services sociaux, structure d'appui au développement économique...).

A l'échelle urbaine, les exemples sont nombreux, et l'urbanisme orienté par le transport collectif se développe dans de nombreuses restructurations urbaines liées au développement du tramway ou au réaménagement des gares ou pôles multimodaux (Desjardins, 2007 ; AUBMA, 2010). A l'échelle métropolitaine, différents modèles d'organisation polycentrique en réseau, s'appuyant sur des centres secondaires diversifiés ont été élaborés (Bochet & Da Cunha, 2003 ; Conesa, 2010). Ce périmètre présente des enjeux de durabilité cruciaux mais des articulations complexes, notamment du fait d'une péri-urbanisation s'étendant à l'entre-SCOTs ou hors SCOT (Dupuy, 1999). Les applications, encore peu fréquentes en France, montrent la nécessité autant que l'insuffisance de dispositifs opérationnels (Maulat, 2012, L'Hostis & alii, 2009, Kaufmann et al., 2003). La question de l'agencement d'acteurs, susceptible de porter un projet d'articulation entre transports et urbanisation polycentrique reste là posée.

C'est dans ce contexte que nous proposons d'analyser une démarche conduite en partenariat entre le laboratoire PACTE-Territoires et la Direction des Politiques Territoriales de la Région Rhône-Alpes dans le cadre du programme *Intereg Espace alpin* et portant sur ce qui est couramment désigné comme *le Sillon alpin*. Ce couloir de peuplement, s'étendant de Valence à Genève, repose sur un modèle d'organisation de l'espace structuré par les axes de transport dans lesquels les gares péri-urbaines deviennent ou sont appelées à devenir des pôles d'urbanisation denses.

L'expérimentation est emblématique d'une politique régionale de durabilité requérant de définir de nouveaux leviers d'action. S'appuyant sur une compétence réglementaire en matière de transport ferroviaire (réseau TER), la Région Rhône-Alpes entend ainsi créer les conditions spatiales d'un report modal vers le train en cherchant à susciter, de la part des collectivités locales, une restructuration des tissus péri-urbains et urbains autour des gares. Cette expérimentation vise ainsi à questionner les agencements d'acteurs comme les formes –effectives ou potentielles– d'une « gouvernance des agencements » autour de ce nouvel enjeu.

¹ Gaz à Effet de Serre

1. Renouveau urbain et reconfiguration des réseaux

La recherche d'une urbanisation durable s'inscrit dans le contexte de dénonciation de la consommation énergétique liée essentiellement aux déplacements domicile-travail. Elle donne lieu à une réflexion sur l'organisation de l'espace à l'échelle des métropoles instituées, plutôt qu'à l'échelle du périmètre plus vaste, informel et mouvant des pratiques résidentielles des individus et des ménages. Elle accompagne de fait un refus de l'étalement urbain, dont on sait le lien étroit avec l'utilisation de la voiture particulière (Dupuy 1999a et 1999b). La durabilité conduit à prôner densité et compacité, tout en reconnaissant le fonctionnement réticulaire des métropoles. On voit ainsi le développement d'une ingénierie de l'analyse et de l'évaluation des rapports entre territoire et réseau (Conesa, 2010) dont l'enjeu en termes « d'efficacité organisationnelle » est démontré (Appert, 2004). Dans le rapport entre les infrastructures de déplacement et la localisation des logements et des activités, les transports ne sont plus considérés comme une réponse à des besoins, mais comme des leviers de l'organisation de l'espace. Les questions de l'accessibilité et du transit (Cervero 1995), comme celles de la gestion des mobilités, deviennent structurantes dans la pensée de la ville (Conesa, 2010). Emergent ainsi les objectifs et les moyens d'une dynamique cohérente entre croissance urbaine et développement des transports collectifs à l'échelle de la région urbaine.

Certains constats dressés à l'échelle de l'Union européenne² montrent la nécessité et les formes de l'articulation urbanisme et transports. Ils établissent notamment que :

- la réduction des trajets et des distances parcourues en voiture est conditionnée par des mesures rendant la voiture moins attractive (par exemple en la rendant plus chère ou plus lente) ;
- les mesures favorisant la densité et la mixité fonctionnelle semblent n'avoir que peu d'effet lorsqu'elles ne sont pas accompagnées de mesures décourageant l'usage de la voiture particulière ;
- un développement des transports collectifs qui n'est pas accompagné de mesures favorisant la densité et la mixité fonctionnelle n'aura qu'un effet limité sur l'usage de la voiture ;
- une définition d'un usage des sols en adéquation avec une réduction des besoins de déplacements (renouvellement urbain et régénération urbaine par l'intermédiaire, notamment, d'espaces en friche) apparaît nécessaire ;
- une amélioration de l'accessibilité grâce à des transports alternatifs à la voiture particulière (développement des transports collectifs, favoriser la marche et l'utilisation du vélo, ...) est importante.

L'intention planificatrice accompagne la recherche de nouveaux modèles urbains. Une solution pertinente résiderait dans un modèle polycentrique en réseau avec des centres secondaires diversifiés, et bien desservis par les transports collectifs (Bochet et da Cunha, 2003). Une telle organisation aurait une valeur sociale, avec la réduction des inégalités en termes d'accès aux activités et de logements, et la réalisation de logements abordables et accessibles, selon le concept du « Affordable-Accessible Housing » (Litman, 2010). Cet urbanisme orienté par les transports collectifs, à l'échelle métropolitaine, a donné lieu à un certain nombre de modèles théoriques. Le *Transit Oriented Development* (TOD), développé aux USA³, en est un exemple intéressant. Dans son principe, il organise la croissance à une échelle régionale de manière polycentrique. Les aires de voisinage ont pour centre des nœuds de réseaux : métro ou train. Dans un rayon accessible à pied, elles se développent en tant que quartier mixte, avec des services, des logements, des activités commerciales ou de bureaux. Dans le même temps, cet espace est travaillé pour offrir la possibilité de déplacements pédestres. Dans certains cas, on observe en parallèle des incitations à l'usage de transports collectifs

² tels que dans le cadre du programme Transplus -TRANSPORT Planning, Land Use and Sustainability- qui visait à étudier des projets et expériences de coordination usage du sol / transports (Consortium européen Transplus, 2005). Ce projet a été financé par la Commission Européenne dans le contexte du 5^{ème} programme cadre de recherche développement, Action Clé « La Ville de demain et le Patrimoine Culturel ».

³cf <http://www.reconnectingamerica.org/public/tod>

par une gratuité accordée aux résidents (Holmes et van Hemert, 2008). Les différentes opérations supposent une planification multi niveaux, dans laquelle l'échelle du quartier est travaillée en même temps que l'échelle régionale du transport (Dittmar et Ohland, 2004; Napier, 2007).

Ces exemples sont particulièrement innovants et volontaristes dans un contexte américain, où l'organisation de l'espace urbain est fondée sur le primat de l'automobile et non sur des principes de mixité, de centralité et de déplacements pédestres. En France, les lois Grenelle 1 et 2 (2009, 2010) et la loi SRU (2000) imposent une articulation urbanisme/transports dans les documents de planification. Mais PDU et PLU⁴, outre le fait qu'ils ne correspondent pas toujours à l'aire des mobilités effectives, restent relativement mono-scalaires et sectoriels⁵, rendant « malaisé » (Certu, 2008) le passage à une réalisation opérationnelle. La mise en œuvre concrète d'une telle articulation conduit de ce fait à des élaborations empiriques et des diffusions de bonnes pratiques, en l'absence de standards ou de cadres institutionnels suffisants. On voit ainsi des expériences locales de *contrat d'axe*⁶. Mis en place lors d'opérations de construction de lignes de transports en commun, ce contrat engage les collectivités locales et les opérateurs de transports urbains dans un partenariat définissant de manière précise les responsabilités de chacun (Certu, 2008). Adossé à une charte intégrée au PLU, le contrat d'axe acquiert une valeur opérationnelle. Son ampleur reste cependant limitée et dans une logique linéaire sectorielle plutôt que globale, dans la mesure où il n'a concerné, dans les exemples existants, qu'une bande de 500 mètres de part et d'autre du transport considéré (Certu, 2008 ; Jourdan, 2011). Sur ce principe, plusieurs régions (PACA, Aquitaine) ont défini un *contrat d'axe ferroviaire*. Celui-ci recouvre une convention de partenariat entre l'Etat, la Région, le Département, les intercommunalités, les communes desservies, ainsi que des opérateurs techniques. Il vise un accompagnement des communes dans l'aménagement des espaces autour des gares, de manière coordonnée avec un projet d'infrastructure de transport. Avec le même objectif, la région Rhône-Alpes a lancé une recherche-action sur un *urbanisme de gare*, analysant les moyens et les outils de la mise en place de stratégies urbaines coordonnées, qui permettraient d'améliorer la qualité des quartiers de gare. Elle conclut notamment à la difficile rencontre entre porteurs de projets communaux et acteurs de transport (L'Hostis et al, 2009, Leysens, 2011).

Il ressort de ces initiatives non pas un modèle de référence, mais des concepts destinés « justement à pallier l'absence de standards » (Dittmar et Ohland, 2004). Néanmoins les approches développées sont de nature principalement urbanistique et ne répondent que très imparfaitement à la complexité des facteurs intervenant dans la périurbanisation, en particulier à la question du coût du logement et du foncier qui pousse à l'éloignement par rapport aux pôles centraux. Mais elles ont l'intérêt de diversifier l'offre d'habitat par des formes intermédiaires (petites polarités denses) et, face à l'attractivité de la *maison-individuelle-avec-jardin*, de faire l'hypothèse qu'il est possible d'élaborer des formes urbaines de densité moyenne qui offrent une qualité de vie appréciable et soient beaucoup plus propices que le périurbain diffus « à la française » aux transports en commun, à la bicyclette, ou aux déplacements pédestres » (Kaufman et Jemelin, 2003). D'un point de vue géographique, ces démarches sont heuristiques dans la mesure où elles conduisent à repenser les questions de l'articulation entre territoire et réseaux, notamment dans leur dimension opérationnelle. Il s'agit moins d'une problématique de densité, avec un retour à la ville compacte, qu'un problème de conception concomitante de la mobilité et des implantations spatiales. Ce qui suppose un décroisement des logiques sectorielles et des intérêts territoriaux (L'Hostis, 2009). Une telle reconfiguration de l'espace et des réseaux implique de favoriser la coordination transports/usage du sol mais aussi de favoriser la coopération entre les différents acteurs de l'aménagement afin de développer de nouvelles manières de travailler et un langage commun.

La question des politiques permettant cette articulation est dès lors posée : quelles sont les conditions permettant d'aboutir à une « coordination réussie des politiques à incidence spatiale dans les grandes zones urbaines » (Sager, 2004), lorsque opérateurs et institutions ne sont ni de même échelle, ni de mêmes champs d'intervention, ni dans les mêmes territorialités, et n'ont ni les mêmes intérêts et

⁴PLU : Plan Local d'Urbanisme ; PDU : Plan de Déplacements urbains

⁵ notamment par l'obligation de compatibilité du PLU par rapport au PDU

⁶ Grenoble a signé le 1^{er} contrat d'axe en 2010 pour la ligne E du tramway

perspectives ni les mêmes cultures décisionnelles ?

2. Coordination et coopération

Dans le cas français, les superpositions et enchevêtrements de responsabilités ne sont pas les moindres des problèmes. Ainsi, s'agissant des compétences en matière d'urbanisme et de transports :

- Si l'on considère le transport public routier, les départements sont Autorités Organisatrices des Transports routiers départementaux et en charge du transport scolaire. A l'échelle locale, au niveau de l'agglomération, les Autorités Organisatrices de Transport Urbain (AOTU) sont le plus généralement intercommunales et ont compétence au sein de ce périmètre. Les stratégies sont mises en place dans le cadre de la planification territoriale par l'intermédiaire de Plans de Déplacements Urbains ;

- Du point de vue ferroviaire, la Région intervient en tant qu'Autorité Organisatrice des Transports ferroviaires d'intérêt régional sur l'ensemble de son territoire. Elle organise ainsi le service des Trains Express Régionaux (TER). Outre cet acteur territorial, interviennent les opérateurs des réseaux : RFF (Réseau Ferré de France) est propriétaire des emprises foncières des infrastructures ferroviaires, et le groupe SNCF, chargé de l'exploitation commerciale des lignes. Ce dernier est lui-même organisé en plusieurs branches, dont Gares & Connexions, destinée à gérer et à développer les gares voyageurs, notamment par une politique de diversification des activités, commerces et services, dans l'enceinte de la gare. Cette filiale travaille donc en étroite partenariat avec les collectivités locales d'implantation. Elle en est aussi une éventuelle concurrente, puisqu'elle a un intérêt économique au développement des activités à l'intérieur des gares, et non autour d'elles. Les opérateurs de fret introduisent quant à eux une logique commerciale de transit ; s'ils ne sont pas des interlocuteurs des territoires, ils interviennent toutefois dans la gestion des lignes et pèsent fortement sur les possibilités de cadencement des lignes voyageurs.

- Si l'on passe du côté des territoires et de l'urbanisation, on sait que la planification de l'urbanisme fait intervenir des compétences communales (PLU, permis de construire, droits de préemption, réalisation des projets) et les compétences intercommunales (SCOT et bientôt certains PLUI⁷). Dans l'aménagement des quartiers de gare, on trouvera ainsi les structures communales et intercommunales -en charge de la voirie et du stationnement-, les acteurs du foncier mais aussi les acteurs privés de l'immobilier. Les stratégies relatives aux gares péri-urbaines engagent également les SCOT, lesquels ont à définir les pôles et leur place dans l'urbanisation d'une région urbaine. Les PLU intercommunaux conduiront sans nul doute à confronter les communes polarisatrices disposant d'une gare et les communes résidentielles polarisées par ces mêmes gares, l'attractivité des premières n'étant pas sans concurrencer celle des secondes. Dans ce jeu, l'intérêt général d'un polycentrisme autour de centres ferroviaires reste à construire. Par ailleurs, ces intérêts publics n'ont de sens –et d'effets-qu'en lien avec les stratégies résidentielles des ménages et des promoteurs immobiliers.

On peut d'emblée faire l'hypothèse que «cet éclatement des réflexions menées à différentes échelles et avec des objectifs et contraintes spécifiques à chaque collectivité ne garantit pas la cohérence des actions qui en découlent ni la complémentarité des offres de transport correspondantes » (Systra, 2003). Les essais de coordination menés jusqu'à présent montrent un manque de transversalité, de partage d'expériences et d'expertises (Kaufmann et al. 2003). Par ailleurs, favoriser les transports collectifs signifie aussi remettre en cause l'usage de l'automobile, alors que la « *possession d'une voiture a toujours été un symbole de statut social, ce qui crée une mentalité pro-voiture* » (Consortium européen Transplus, 2005). Ce n'est pas seulement aller à l'encontre d'un comportement bien ancré mais aussi intervenir contre les intérêts de certains acteurs, investisseurs, entrepreneurs du bâtiment, promoteurs immobiliers qui *anticipent ces préférences en localisant leurs investissements en conformité avec ce réseau routier. Les réseaux routiers suburbains et périurbains sont très finement tissés – si finement qu'ils masquent les effets négatifs d'une mauvaise coordination de l'aménagement du territoire et de la politique des transports.* » (Kaufmann et al. 2003).

⁷ Plan Local d'Urbanisme Intercommunal

Aux problèmes que nous venons d'exposer, s'ajoutent les éventuelles difficultés liées à la coordination des acteurs de l'aménagement intervenant à la fois dans divers domaines et à différentes échelles. Les territoires fonctionnels correspondent rarement aux périmètres institutionnels alors que « *des installations locales induisent souvent des impacts au niveau régional – une problématique globale nécessite des actions concrètes au niveau local.* » (Wulfhorst 2007). La coopération suppose de gérer ces différentes échelles et leur imbrication.

Se pose ainsi la question d'une ingénierie adaptée voire dédiée à cette perspective. Les difficultés de mise en œuvre procèdent fréquemment de lacunes en matière d'outils spécifiques d'aide à la décision, de prospective ou d'observation transposables (autres espaces, autres échelles) et partagés entre les différents acteurs de l'aménagement (Leysens, 2011). D'autres obstacles à la coopération peuvent être cités, tels que les cultures professionnelles ou institutionnelles. Elles induisent notamment des manières de travailler, des temporalités, des langages, dont les différences peuvent représenter des obstacles importants à la collaboration. Des analyses comparatives menées en Suisse montrent que « *le passage d'un mode aréolaire à un mode réticulaire de territorialisation constitue un enjeu pour la coordination qui dépasse les procédures et concerne la substance : il ne suffit pas que les acteurs se coordonnent pour qu'ils développent une conception intégrée de l'urbanisme et des transports, encore faut-il qu'ils inscrivent leurs travaux dans une perspective d'un urbanisme réticulaire* ». On constate également une inertie dans les stratégies et les jeux de pouvoir : « *Dans un dispositif de coordination, les différents acteurs en présence n'ont [...] pas forcément des objectifs convergents. (...) les acteurs peuvent tout à fait rechercher avant tout l'affirmation d'une suprématie en termes de pouvoir, et donc situer la coordination sur le terrain du rapport de force ; c'est en particulier le cas lorsque les logiques institutionnelles prennent le pas sur les logiques de projets* » (Kaufmann et al. 2003, p.24). Nos observations (cf partie suivante) montrent également qu'en l'absence de cet apprentissage commun, certains acteurs sont trop éloignés, tant du point de vue de leurs objectifs que de leur champ d'intervention, pour qu'une synergie puisse s'envisager. Au mieux, les relations relèvent d'une indifférence liée à la méconnaissance mutuelle, notamment entre les opérateurs des réseaux ferroviaires (RFF, Gares & Connexions) et les techniciens des collectivités locales.

L'articulation repensée des transports et de l'urbanisme met donc en jeu un nouveau mécano dont on ne connaît pas toutes les pièces et dont les pièces existantes n'ont pas été conçues initialement pour s'ajuster ! Si des opérations parviennent à avancer de manière concertée, c'est souvent à la faveur d'*arrangements* (au bon sens du terme) construits chemin faisant, fruit d'une alchimie tributaire du contexte, des acteurs, des circonstances et, pour une large part, des individus : « *The widespread experimentation with new forms of partnership in territorial development reflects efforts to build new capacities. But these efforts will not succeed by general formulae. What they achieve and what they develop will be profoundly shaped by the interaction of local contexts and wider developments in economy, politics and society* » (Healey, 2000). En termes de posture scientifique, la compréhension des systèmes de coordination mis en place peut ainsi difficilement faire l'économie d'une approche empirique au travers d'une démarche de recherche appliquée et même, en l'espèce, impliquée.

3. Le projet MORECO Sillon alpin : la recherche sur et dans le jeu d'acteurs institutionnel et professionnel

L'opération menée en Rhône-Alpes et à laquelle nous avons eu l'occasion de participer offre une illustration du questionnement soulevé par un objectif d'urbanisation organisée par les transports. Mettant en jeu des opérations complexes d'aménagement de gares mais également leur rapprochement et leur confrontation dans le cadre d'un projet régional sur la mobilité, elle rend compte d'un processus de construction empirique d'agencement des acteurs, des espaces et des champs d'intervention. Cette démarche n'est pas non plus sans faire écho au débat actuel sur la réforme territoriale et la clarification des compétences des collectivités territoriales. La complexité des partenariats laisse entrevoir qu'une logique de répartition « rationnelle » des compétences entre territoires ne peut être suffisante, et qu'il s'agit plutôt de définir des dispositifs souples et flexibles ressortissant de l'interterritorialité (Vanier, 2008).

La présentation de cette recherche appliquée s'organise en deux temps, illustrant chacun une problématique d'articulation. Le premier temps vise à montrer le jeu des périmètres institutionnels et fonctionnels sur l'espace de réflexion ; le deuxième temps traite des partenariats engagés dans les opérations locales et des agencements d'acteurs qui en résultent.

21 Le jeu des territoires

Le contexte d'observation

La politique régionale des transports en Rhône-Alpes vise deux objectifs : d'une part un objectif d'équilibre et de solidarité entre territoires, avec l'amélioration de l'accessibilité dans certaines zones et pour certains publics ; une vision énergétique durable des transports d'autre part. Celle-ci passe, entre autres, par l'incitation à nouvelles pratiques de déplacements, l'amélioration de l'offre ferroviaire et un report modal vers le train (Bertrand, 2008). Après une aide à l'aménagement des gares dans le Contrat de Plan Etat-Région précédent, la Région a mis en place une politique d'intégration de l'intermodalité. L'objectif implique une opération globale d'aménagement des gares se préoccupant des espaces adjacents, de la réalisation de parkings et de cheminements. Il conduit à un partenariat entre la région, la SNCF et les collectivités locales. La Région, initiatrice de l'opération, contribue pour une subvention de 30 à 50 % du montant de l'investissement, la SNCF étant en charge de la rénovation des bâtiments et de la mise à disposition du terrain pour la réalisation de ces aménagements. Une quarantaine de gares a jusqu'ici bénéficié de ce dispositif.

Dans ce contexte et conformément à ses visées, la Région Rhône-Alpes s'est également engagée dans un programme européen *Interreg* (2011-2014) intitulé *MORECO* (MObility and REsidential COst), dont l'objectif est de mettre en place des leviers d'action en faveur d'un urbanisme réducteur de mobilité. Au sein de ce projet, elle est, entre autres, responsable du volet d'activités relatif aux questions de gouvernance et de lobbying politique. D'un point de vue thématique, elle a proposé une application sur l'« urbanisme autour des gares », comportant des analyses d'opérations, le test d'outils ainsi que des réflexions sur les conditions de gouvernance. Il est attendu des connaissances favorisant le développement d'outils adaptés, ainsi que l'identification de pistes pour une action politique de niveau européen. Sur un registre plus opérationnel, la Région a pour tâche de développer un outil de sensibilisation aux coûts des déplacements (pour les collectivités locales et pour les ménages) et d'aide à la décision sur les choix de localisation résidentielle pour le public et les acteurs de l'aménagement. La mise en place de cet outil n'est pas sans conséquence sur les relations entre région, usagers et acteurs locaux, dans la mesure où il vise à identifier des périmètres de « navettage »⁸ à peu près conformes aux pratiques (résidentielles et de mobilité) effectives et, ce faisant, à poser la question du ou des acteurs institutionnels et techniques pertinents et légitimes pour « porter » ce périmètre. De manière induite, cette réflexion conduit ainsi à intégrer l'utilisateur et à prendre en compte les conditions sociales nécessaires à l'objectif de mobilité durable.

Un protocole d'analyse et d'expérimentation a été mis en place sur le Sillon alpin en partenariat avec différents sites pilotes (villes petites ou moyennes). Ces derniers ont été choisis en raison des potentiels de densification autour de leur gare ainsi que des enjeux forts de déplacements pendulaires⁹. Tous les sites ont fait l'objet d'une analyse des mobilités et des projets d'aménagement. Sur quatre d'entre eux, la réflexion sur le système de gouvernance a été approfondie. Elle s'est effectuée à partir de l'identification des agencements d'acteurs, grâce à des entretiens individuels d'acteurs et des *focus group* permettant une confrontation entre les acteurs eux-mêmes¹⁰.

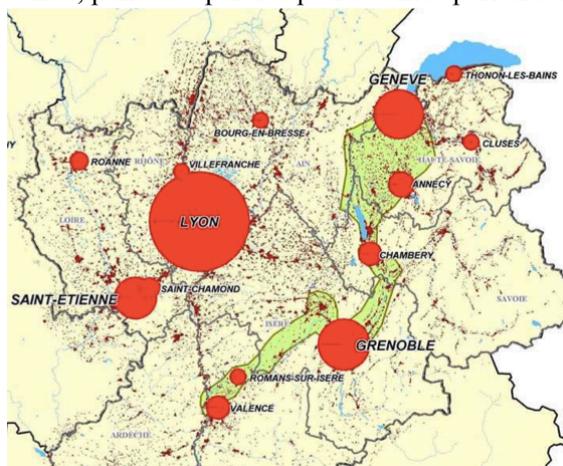
⁸ déplacements domicile-travail

⁹ Annemasse, La Roche-sur-Foron, Chambéry, Montmélian, Brignoud, Voreppe, Moirans, Tullins, Saint-Marcellin, et Valence TGV (intégrant les gares de Valence-Ville et de Romans-sur-Isère)

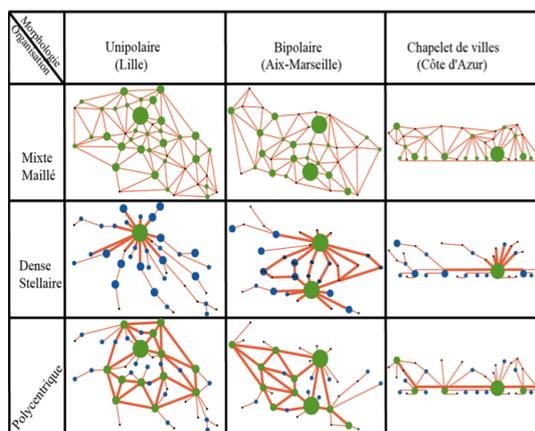
¹⁰ Les enquêtes ont été réalisées dans le cadre d'un atelier d'étudiants du master Ingénierie du Développement Territorial (Université Joseph-Fourier, Grenoble), qui répondait à une commande de la Région Rhône-Alpes dans le cadre du programme Moreco. En 2011, l'atelier a réalisé une analyse des déplacements dans chaque site, avec une enquête auprès des habitants afin d'identifier les stratégies résidentielles locales. En 2012, il a réalisé un diagnostic des projets d'urbanisme intégrant un pôle ferroviaire, notamment à travers des entretiens auprès des acteurs de l'aménagement, puis des focus groupes portant sur la gouvernance des projets.

L'axe « sillon alpin »

Le Sillon alpin n'est pas un territoire au sens institutionnel, mais un espace fonctionnel avec de fortes interdépendances internes et des problématiques d'aménagement partagées, dont a pu témoigner la réflexion sur la constitution d'un pôle métropolitain. Au sein de Rhône-Alpes, il compte 1,6 million d'habitants (près de 30 % de la population régionale), répartis en une configuration linéaire assez particulière. La présence des massifs montagnards a conduit à une succession de pôles urbains dans les vallées, adossée aux infrastructures de transports. A considérer la structuration résultante, il en ressort un chapelet de villes, que l'on peut assimiler à un modèle de type « dense stellaire » (Conesa, 2008). Les axes principaux de circulation –autoroute et train– suivent les fonds de vallée. Les pôles urbains, principaux ou secondaires, se distribuent le long d'un même axe ferroviaire (Sillon alpin Nord et Sillon alpin sud). Le dynamisme économique (33 % des emplois métropolitains supérieurs de la Région Rhône-Alpes) s'est traduit par un essor démographique important (+ 50 % entre 1950 et 1990, + 8,5 % de 1999 à 2007) et une augmentation progressive de l'habitat dans les espaces périurbains. Celui-ci trouve sur les versants montagnards des espaces de grande qualité résidentielle, mais aussi d'une certaine fragilité écologique et d'une grande valeur symbolique. Le desserrement urbain s'effectue donc de manière diffuse et aréolaire sur les versants, et de manière longitudinale dans la vallée, ponctuée par des petites villes péri-urbaines pourvues d'une desserte ferroviaire.



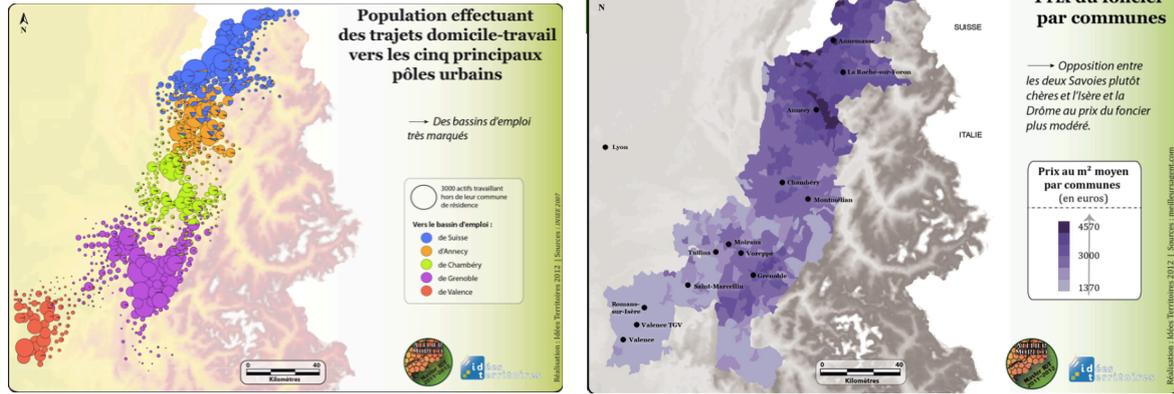
© Idées Territoires, 2012



© Alexis Conesa, 2008

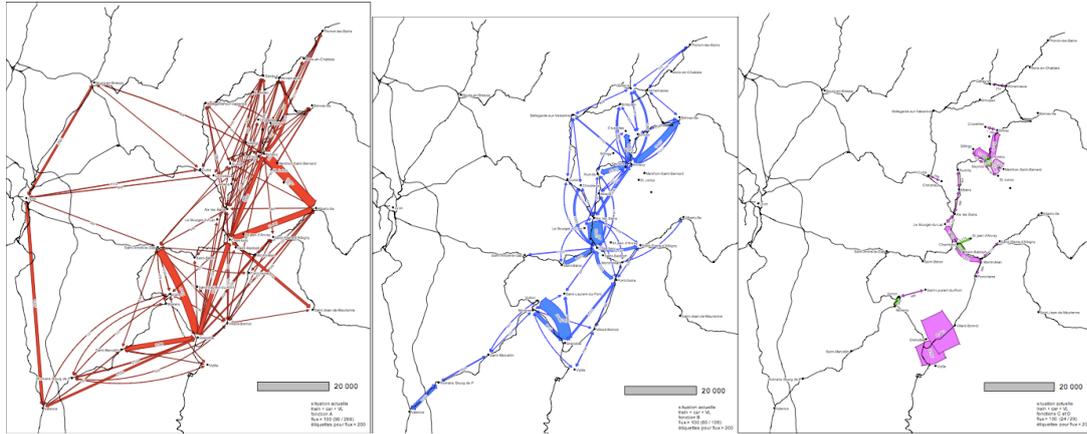
Quelles en sont les conséquences ? La configuration est *a priori* idéale pour une organisation polycentrique du péri-urbain. Mais nous sommes aussi face à une structuration territoriale qui relève d'une sorte de « transterritorialité » : elle instaure une continuité dans le développement et la circulation sans pour autant correspondre ou donner lieu à un périmètre administratif ou d'action publique. Les projets de coopération conduits entre les différents territoires n'intègrent jamais le Sillon alpin dans sa totalité et sont à faible valeur institutionnelle (Fourny, Papa, Périgois, 2010). L'unité, d'abord fonctionnelle, est donc conférée par les réseaux de transport et la mobilité. Cette structuration transterritoriale se traduit par une superposition de périmètres d'organisation et d'action qui rendent compte du jeu -et des enjeux- dans la spatialité des acteurs engagés dans une démarche d'urbanisation autour de gares TER.

Du point de vue des mobilités, les déplacements pendulaires apparaissent, de manière classique, polarisés autour de chacune des villes, et attestent clairement d'une logique aréolaire. Toutefois, des interpénétrations s'opèrent entre bassins, conduisant à une continuité axiale. Le cas de Genève est particulièrement probant, car ses effets se font sentir loin dans le bassin annécien. Le prix du foncier en est le reflet. Des différentiels de coûts sont peu marqués de Grenoble à Chambéry, notamment dans le fond de vallée. Vers Valence, avec une dispersion plus importante, une organisation des coûts en gradients concentriques apparaît plus notable.



© Idées Territoires, 2012

Du point de vue des réseaux ferroviaires, cette configuration conduit à la superposition de trois types de réseau: celui de longue distance, avec notamment des trains TGV desservant Lyon, Grenoble¹¹, Valence et Genève ; celui du trafic inter-cités qui montre une logique de maillons successifs ; celui des flux péri-urbains, qui indiquent une polarisation autour de chaque métropole ainsi que des discontinuités au sein de cet espace (Systra, 2003).



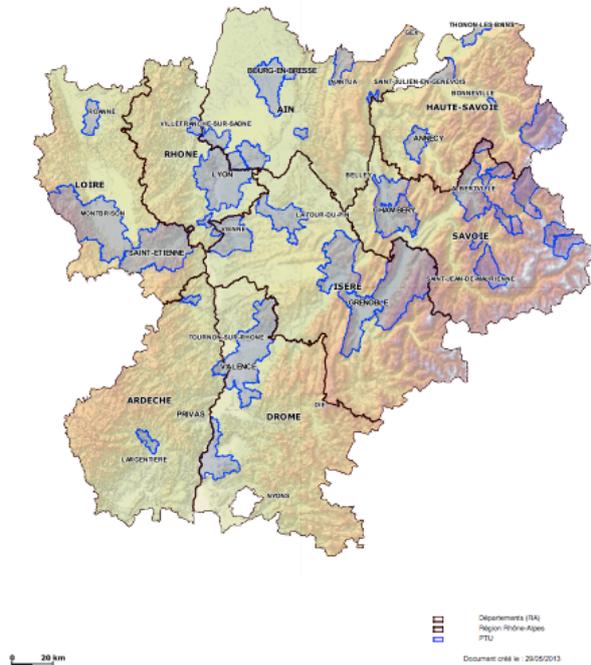
Un second type d'organisation est issu de l'organisation des transports et de la planification de l'urbanisation.

Dix périmètres de transports urbains (PTU) se succèdent le long de l'axe¹², organisant chacun un réseau de transport urbain. Ils laissent toutefois apparaître des creux, notamment entre les principales agglomérations. Les secteurs éloignés des SCOT, multipolarisés, ne sont pas intégrés dans un périmètre. Le bassin genevois, bien que fortement polarisé, n'est pas géré par une autorité unique. Certains secteurs de montagne (parcs naturels régionaux), bien qu'insérés dans les aires de navettage, demeurent hors SCOT et hors PTU, pour des raisons d'ordre politique et stratégique.

¹¹ Sachant que la ligne jusqu'à Grenoble n'est pas à grande vitesse

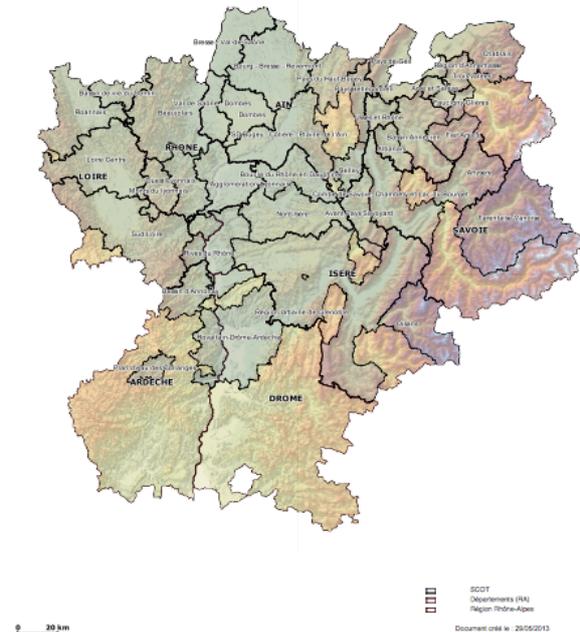
¹²Valence, Romans - Bourg-de-Péage, Grenoble, Chambéry, Aix-les-Bains, Annecy, Annemasse, Bellegarde et plus récemment Voiron

Carte PTU SA



© Région Rhône-Alpes

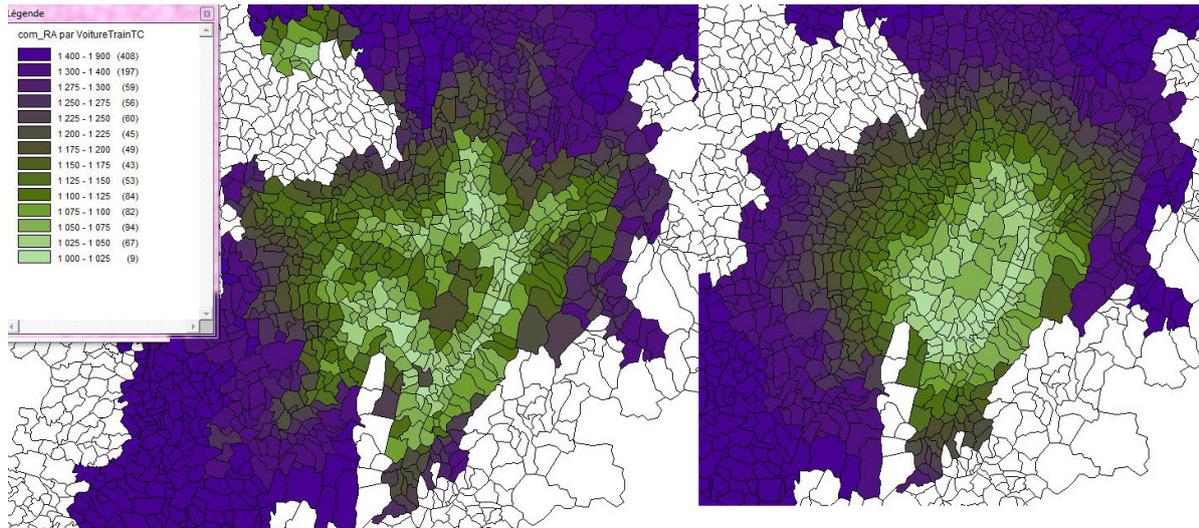
Carte SCOT SA



Une troisième logique spatiale, moins bien étudiée, est celle des pratiques habitantes. Les bassins de déplacement automobile, relativement aisés à identifier, sont en fait peu opérants en regard des objectifs régionaux, dans la mesure où ils mettent en évidence un facteur de distance assez simple voire simpliste. L'analyse des coûts de mobilité, introduite par le projet Moreco a l'avantage d'intégrer un facteur comportemental intéressant pour une prospective de l'intermodalité. Elle postule un avantage financier du déplacement en train, et fait l'hypothèse que le report modal sera facilité par une meilleure connaissance des coûts de la mobilité résidence-travail par les ménages péri-urbains. Elle propose une estimation du coût mensuel des déplacements pour un ménage correspondant à une configuration donnée à savoir : d'actifs et leur lieu de travail, le nombre d'enfants scolarisés, des choix en matière de « transports doux », le calcul étant réalisé pour une commune donnée ou, de manière itérative, pour chacune des communes du sillon alpin afin de pouvoir produire des cartographies ou des analyses statistiques.

Nous avons donc réalisé une cartographie des coûts de déplacements, sur les aires de navettage préalablement affinés définis par une enquête qualitative. Ces cartes établissent pour chaque localisation un périmètre potentiel croisant donc coût et temps. Une première cartographie mesure le coût d'un déplacement automobile, une deuxième tente de mesurer les coûts de déplacements en transports en commun. Une cartographie de coûts par zone résidentielle en fonction de la distance et des transports ne peut suffire, notamment en zone péri-urbaine intermédiaire, bi ou multi polarisée, où les différents membres d'un même ménage peuvent se rendre vers des pôles différents, et disposent d'une offre de transports différente. Une cartographie « individu-centrée » s'impose. On entend par là une représentation qui croise, pour un ménage donné, le lieu de résidence, les lieux de travail des personnes du ménage, la distance aux pôles de service, le coût du déplacement par automobile jusqu'à une gare ou un dispositif de transport alternatif, les coûts d'utilisation des autres modes de déplacement, selon leur disponibilité. La proximité à une offre publique de déplacement est donc ainsi intégrée et devient en ce cas un paramètre important dans l'évaluation du coût.

Les deux cartes ci-dessous montrent par exemple les coûts de déplacement pour un couple de deux actifs résidant dans le péri-urbain grenoblois, dont l'un travaille à Grenoble et l'autre à Chambéry. La carte 1 porte sur les transports en commun, la seconde sur le transport automobile. Il ressort de cette confrontation la complexité de la territorialité résultant du croisement entre réseau/offre de transport en commun et espace résidentiel. Aucun périmètre institutionnel, voire même aucune forme de gestion fondée sur une logique de périmètre ne peut correspondre à ce système de déplacement.

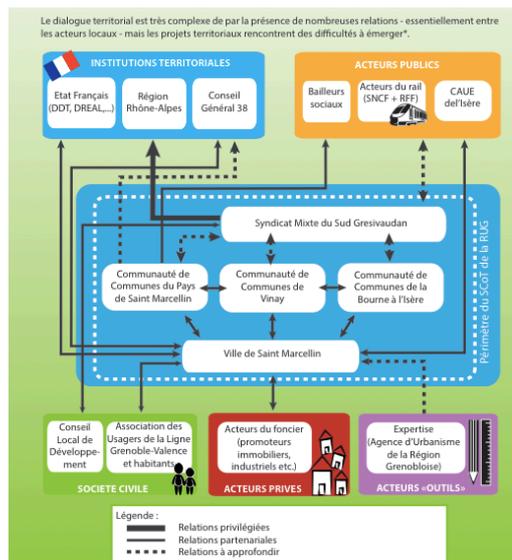


© Cartes issues des résultats du calculateur Mobicost Sillon Alpin (Laboratoire PACTE – Région Rhône-Alpes)

22. Situations locales et jeux d'acteurs

Les sites analysés¹³, portent sur des opérations où l'enjeu de mobilité (lié à la gare ou l'intermodalité) structure le projet d'urbanisme. Ils mettent en relief la complexité du jeu interscalaire, interterritorial, et intersectoriel. Les entretiens avec les acteurs permettent de confronter le paysage institutionnel (tableau 1) avec le dialogue territorial effectivement pratiqué (tableau 2).

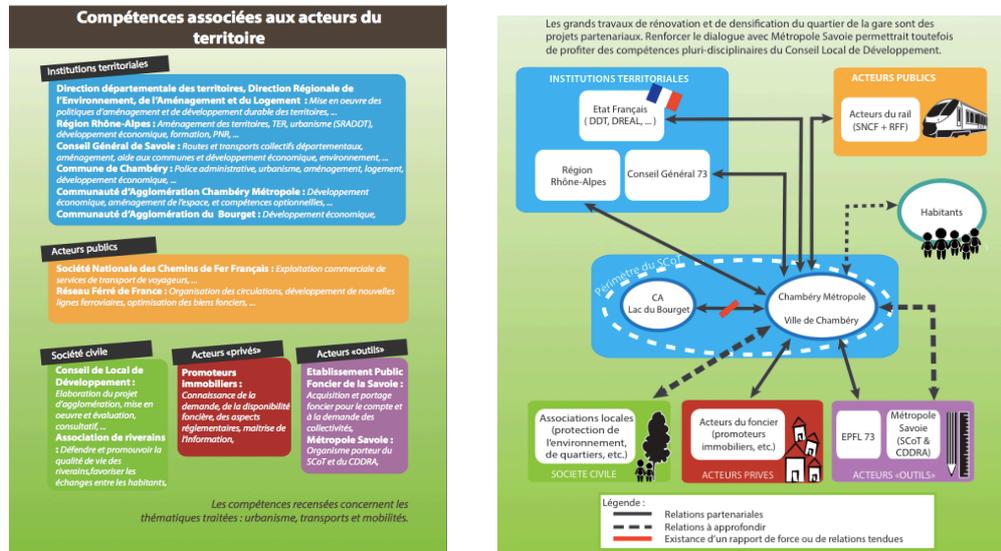
- Un premier cas simple est celui d'une petite ville entre deux gares importantes (Grenoble et Valence) et aux confins du SCOT grenoblois : Saint-Marcellin. La densification autour de la gare semble être une volonté partagée entre l'établissement public du SCOT, la Région et la municipalité. Cette dernière souhaiterait obtenir un réel équilibre entre les différentes fonctions (habitat, emplois, économie,...) et développer, à son échelle et selon ses compétences, les infrastructures dédiées aux modes de transports doux. La ville ne possède pas d'Autorité Organisatrice des Transports sur son territoire.



© Idées Territoires, 2013

¹³ Les sites ont été choisis par la Région Rhône-Alpes dans le cadre de Moreco, les données sont issues des enquêtes réalisées par l'atelier d'étudiants cité plus haut.

- A Chambéry le Pôle d'Echange Multimodal, porté par l'agglomération, vise à proposer aux usagers un large choix de mobilités. L'aménagement d'un réseau pour les 2-roues et les piétons, porté par la Ville et Chambéry Métropole, y est associé, avec la restructuration du réseau de bus. En complément, a été élaboré un projet encore embryonnaire de requalification urbaine, avec la mise en place d'activités tertiaires. Tous ces acteurs, ainsi que la SNCF et la RFF, la Région Rhône-Alpes, les EPCI concernées, l'EPFL (etc.), négocient au sein d'un comité de pilotage, assisté d'un comité technique, qui représente les « instances formelles ».



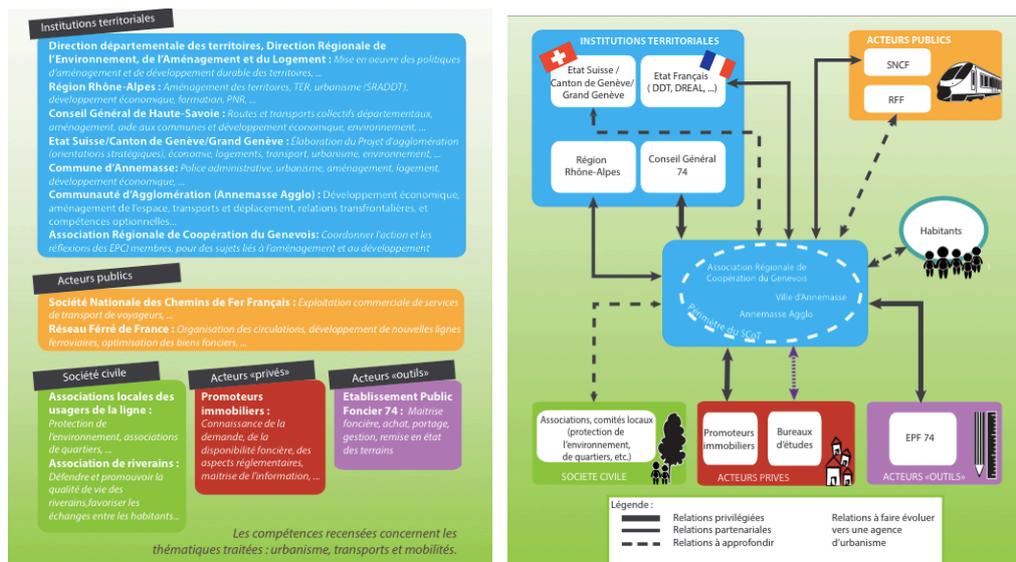
© Idées Territoires, 2013

-Annemasse présente la particularité d'une situation transfrontalière. Quatre grands projets tentent de répondre au problème des déplacements transfrontaliers¹⁴. Ils sont pensés comme de véritables outils de développement et d'embellissement urbain : le futur Pôle d'Echange Multimodal vise la création d'un quartier mixte composé de logements, de bureaux et de commerces. Le CEVA, projet d'origine suisse, s'appuie sur d'anciens accords internationaux et met en œuvre un RER urbain entre notamment Annemasse et la gare de Genève.

Les relations entre acteurs se caractérisent par les difficultés liées à un partenaire étranger pour une part, et en double position de pouvoir. Genève a des prérogatives d'Etat, mais représente aussi le centre de l'agglomération, dont la France n'est que la périphérie.

Face à cette situation et à la dispersion des intérêts communaux, la Communauté d'Agglomération d'Annemasse occupe une position centrale. Raisonnant à l'échelle globale, elle apparaît comme l'acteur le plus visible et le plus accessible, et finalement le plus légitime à porter les intérêts du territoire.

¹⁴CEVA (Cornavin-Eaux-Vives-Annemasse), Etoile Annemasse-Genève, le Tram et le BHNS



© Idées Territoires, 2013

Au delà de ces contextes particuliers spécifiant la place de certains acteurs et des incohérences ponctuelles, plusieurs constats peuvent être faits. Si les types d'acteurs sont les mêmes, les configurations du dialogue partenarial sont contextualisées. La complexité des opérations demande d'aller au-delà des obligations réglementaires et procédurales. Elle engage des rapports interpersonnels importants, palliant l'insuffisance de cadre institutionnel. Les techniciens se contactent entre eux en fonction de leurs besoins lorsque l'interpénétration des opérations le nécessite. Mais on peut voir aussi de nouvelles complémentarités de compétences entre opérateurs (Valence Romans Déplacements s'occupe du volet transport du nouveau SCoT, Chambéry Métropole et la Ville de Chambéry associent leurs compétences en matière de transports et d'urbanisme, des projets complémentaires sont menés avec des maîtrises d'ouvrage différentes).

Si un partenariat territorial se construit, le partenariat entre spatialités réticulaires et spatialités territoriales est moins aisé à circonscrire. Les gestionnaires de réseau, RFF et SNCF gares & connexions, sont peu visibles et peu reconnus. Ils apparaissent comme les défenseurs d'intérêts propres, parfois même concurrents lorsque les commerces dans les gares sont mis en jeu par un développement d'activités à l'extérieur. La volonté d'intégrer la société civile au processus de décision, ou tout du moins, de l'informer sur les projets, est réelle. Toutefois, il reste difficile d'établir une relation entre les techniciens et les habitants : très faible participation des habitants, incompréhension des enjeux pour une partie de la population et absence des professionnels (architectes, etc.).

Au clivage classique habitants/professionnels et élus, se superpose également un clivage réseau/territoire. Les comités de ligne permettant un dialogue avec les usagers des TER sont surtout portés par des problématiques de transport, et les Comités Locaux de Développement (CLD) sont chacun centrés sur leur territoire. Par ailleurs, si la société civile s'est progressivement dotée de capacités et d'organes de dialogue avec les acteurs territoriaux, elle n'a que très peu de rapports avec les acteurs techniques du transport, dans les situations partenariales complexes évoquées : « *une chose est sûre, les associations n'auront jamais à mon sens de contact avec la SNCF, ils auront comme interlocuteurs Chambéry Métropole et la Ville ; il y a des circuits qui ne se font pas. Ça ne veut pas dire qu'on ne les entendra pas mais ce sera par l'intermédiaire du maître d'ouvrage* » (entretien, Chambéry). Cette division dans les instances participatives n'en fait donc pas réellement des acteurs potentiels d'interterritorialité.

Par ailleurs ces projets concernent en premier lieu les centres urbains via leur gare. Ces enjeux sont parfois peu appréhendés par certains espaces périphériques ou intermédiaires qui ne bénéficient pas directement des impacts des projets. Ils abritent toutefois la majorité des navetteurs, population-cible des projets visant au report modal et à la lutte contre l'étalement urbain. Le dialogue se fait donc au sein d'un territoire donné, entre acteurs différents. A cette échelle, ce sont les opérateurs de réseau qui sont les principaux connecteurs entre des intérêts de ligne transversaux et les opérations

d'aménagement locales.

La question est alors celle de l'animateur du dialogue territorial. Cette fonction place en première ligne l'acteur Région, et si elle est issue de ses orientations politiques, elle est expérimentée, chemin faisant, dans les opérations décrites. Dans ce contexte, elle promeut, comme à Saint-Marcellin, un développement d'un quartier de gare comme pôle de centralité et lieu de vie. Elle apparaît plus comme « *un conseiller qu'un financeur* » (ce que peuvent d'ailleurs regretter les élus !). C'est aussi la Région qui est à même de mettre en œuvre un modèle de polarités de ligne qui s'inscrit transversalement aux territoires. De ce point de vue, le programme Moreco n'est pas sans intérêt politique, par delà ses visées opérationnelles. Plaçant une dizaine de sites d'un même axe ferroviaire sur un même plan stratégique, il les positionne en opérateurs localisés d'un aménagement plus global et conçus sur une logique de réseau. Suscitant la rencontre et les échanges entre ces opérateurs, il participe aussi à l'émergence du report modal en intérêt commun, et du quartier de gare en solution partagée.

Conclusion

Ce travail de recherche appliquée et impliquée mené à l'échelle du Sillon alpin souligne les besoins et enjeux d'innovation méthodologique, politique, procédurale et plus largement conceptuelle explicitement ou implicitement associés aux démarches de planification conduites dans et par les espaces métropolitains. De fait la perspective d'une intégration des approches sectorielles en matière d'urbanisation et de transports en même temps que des différents niveaux d'échelle et d'institution concernés interpelle assez brutalement le paradigme territorialiste encore largement prégnant dans la pratique et la pensée de l'action publique et de la gouvernance. En effet si l'articulation transports/urbanisme est désormais au cœur des démarches de planification menées par les agglomérations, elle ne peut en revanche être conçue et conduite de la même manière à l'échelle de grandes aires urbaines dans lesquelles l'organisation locale de l'urbanisation rencontre (ou non) l'organisation régionale et axiale des transports.

L'étude menée sur le Sillon alpin a néanmoins mis en évidence le fait que, souvent de manière informelle et non sans complexité ou vicissitudes, un dialogue partenarial parvient à se mettre en place entre opérateurs territoriaux ou techniques et gestionnaires de réseaux de transport. Cette collaboration – à géométrie variable en fonction du temps et des périmètres géographique et institutionnel – s'organise à l'échelle locale, souvent de manière empirique, à la faveur et au profit de relations de proximité entre *métiers* voire entre individus. Dans ce schéma, de par la légitimité à coordonner les territoires d'un même axe que lui confère sa vocation trans-territoriale et transversale, l'acteur *Région* joue un rôle essentiel dans la promotion d'un modèle d'aménagement de type TOD articulant la politique de mobilité durable qu'elle entend porter et les logiques locales d'aménagement des pôles urbains. Comme a pu le montrer Jean Debie (Debie, 2010) à d'autres échelles, les enjeux de durabilité modifient le dialogue territorial. Par le biais de sa compétence transports la Région apparaît ainsi à même de l'animer et d'en transformer les termes, bien que mais peut-être également parce que ce dialogue ne s'inscrit pas dans des cadres formels prédéfinis.

On peut du reste se demander si cette coopération mouvante et toujours fragile résisterait à une « mise en normes » qui lui ôterait la fluidité, la plasticité, la réactivité nécessaire à l'articulation entre des cultures et des priorités différentes même si elles ne sont pas forcément divergentes. Face à des mots d'ordre partagés par toutes les acteurs de la décision territoriale autour du développement durable, de la réduction de l'usage de la voiture, de l'économie d'espace, la collaboration chemin faisant entre des praticiens d'horizons distincts mais avec ces perspectives communes constituent néanmoins une forme de réponse encourageante et à tout le moins innovante. Ce peut être une autre façon d'interpréter la notion de *spécialisation intelligente* actuellement en vogue au niveau européen : non pas en se cherchant de manière intelligente une spécialité mais en concevant et en pratiquant de manière intelligente sa spécialité, qu'elle soit sectorielle ou territoriale.

Bibliographie

- Abidi, A., Fialaire, J. (dir), 201, *Quelle gouvernance au service de la mobilité durable*, Paris, L'Harmattan.

- Appert Manuel, 2004, « Métropolisation, mobilités quotidiennes et forme urbaine : le cas de Londres », *Géocarrefour*, vol 79/2
- ABMA (Agence d'urbanisme Bordeaux métropole aquitaine), 2010, *Outils d'articulation déplacements urbanisme. Recueil de bonnes pratiques en France et en Europe*, Conseil général de la Gironde.
- Bertolini L., le Clercq F. and Kapoen L., 2005, « Sustainable accessibility: a conceptual framework to integrate transport and land use plan-making. Two test-applications in the Netherlands and a reflection on the way forward », *Transport Policy*, vol. 12, issue 3, pages 207-220
- Bertrand David, 2008, *Développement des gares TER et aménagement des espaces périurbains : la mise en cohérence des politiques de la Région Rhône-Alpes*, Mémoire de Diplôme de Recherche Technologique, Grenoble, Université Joseph-Fourier.
- Bochet, B., et A. da Cunha, 2003, « Métropolisation, forme urbaine et développement durable ». In DA CUNHA, A. et RUEGG, J. *Développement durable et aménagement du territoire*. Lausanne, PPU, pp. 83-100.
- CERTU, 2008, *Le contrat d'axe de Grenoble et Toulouse : un outil de cohérence entre urbanisme et transport en commun en site propre*, Lyon, Certu
- Cervero, R., 1995, « Sustainable new towns : Stockholm's rail-served satellites ». *Cities* 12, n° 1, pp 41-51.
- Cervero, R., et J. Landis, 1997, « Twenty years of the Bay Area Rapid Transit system: Land use and development impacts ». *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 31, n° 4 pp. 309-333.
- Conesa, A. 2010, *Modélisation des réseaux de transport collectif métropolitains pour une structuration des territoires par les réseaux. Applications aux régions Nord-Pas-de-Calais et Provence-Alpes-Côte d'Azur*, Université des sciences et technologies de Lille I.
- Consortium européen Transplus, 2005, *TRANSPLUS : l'intégration des politiques d'utilisation des sols et de transports*, Commission européenne, CERTU.
- Debrie Jean, 2010, *Contribution à une géographie de l'action publique : le transport entre réseaux et territoire*, HDR soutenue le 6 avril 2010, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
- Desjardins, X., 2007, *Gouverner la ville diffuse. La planification territoriale à l'épreuve*, Thèse, Université Panthéon-Sorbonne - Paris I, sous la direction de Francis Beaucire.
- Dittmar, Hank and Gloria Ohland, eds. 2004, *The New Transit Town: Best Practices in Transit-Oriented Development*. Washington, DC, Island Press.
- Dupuy, G. 1992, *L'urbanisme des réseaux*. Armand Colin
- Dupuy, G. 1999 a, *La dépendance automobile*. Economica
- Dupuy, G. 1999 b, « From the "magic circle" to "automobile dependence": measurements and political implications ». *Transport Policy* 6, n° 1, pp.1-17.
- Forum Vies Mobiles, 2013, « Sous les stéréotypes et les représentations, de quelle réalité parle-t-on ? », *Forum Vies Mobiles*. Consulté le 10 Juin 2013, URL: [http://fr.forumviesmobiles.org/publication/2013/04/29/sous-stereotypes-et-representations-quelle-realite-parle-t-722.?](http://fr.forumviesmobiles.org/publication/2013/04/29/sous-stereotypes-et-representations-quelle-realite-parle-t-722.)
- Fourny Marie Christine, Papa Françoise, Périgois Samuel, 2010, *Un agenda métropolitain pour le Sillon alpin ? Mission de diagnostic préalable sur l'évènementiel*, Rapport de recherche, Grenoble, Observatoire des politiques culturelles.
- Healey Patsy, 2000, « New Partnerships in Planning and Implementing Future-oriented Development in European Metropolitan Regions », in *Informationen zur Raumentwicklung* Heft 11/ 12. 2000, pp 745-749.
- Holmes Joe and van Hemert James, 2008, *Transit Oriented Development*, Sustainable Community Development Code, Research Monologue Series, The Rocky Mountain Land Use Institute.
- Idées Territoires, 2012, *Atlas des stratégies résidentielles et des déplacements pendulaires dans le Sillon alpin*, Master Ingénierie du développement territorial, Atelier Moreco, IGA, Université Joseph-Fourier, Grenoble.

- Idées Territoires, 2013, *Diagnostic sites focus du Sillon alpin. Inventaire des projets liant Urbanisme, Transports et Mobilité, analyse comparative*, Région Rhône-Alpes, Master Ingénierie du développement territorial, Atelier Moreco, IGA, Université Joseph-Fourier, Grenoble.
- Jourdan Gabriel, 2011, « Gouvernance des transports collectifs, échelles et compétences, Le contrat d'axe », IUG/AURG, communication à *Carrefour à mi-parcours du Predit 4*, Bordeaux.
- Kaufmann Vincent et Jemelin Christophe, 2003, « Articulation entre urbanisme et transports : quelles marges de manoeuvre ? » in *Revue internationale des sciences sociales*, 2003/2 - n° 176, pp. 329-340.
- Kaufmann, Vincent, Fritz Sager, Yves Ferrari, Dominique Joye, 2005, *Coordonner transports et urbanisme*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Keller, J., T. Leysens, A. L'Hostis, et G. Wulfhorst, 2011, « Fostering rail-based accessibility by land management - a perspective from the French-German Bahn.Ville project ». *Proceedings of the European Transport Conference*, Glasgow, 2011.
- L'Hostis, Alain (dir), 2009, *Concevoir la ville à partir des gares. Rapport final du projet Bahn-Ville 2, un urbanisme orienté par le rail*, halSHS, hal-00459191.
- Leysens, T., 2011, *Reconfiguration des réseaux de transport et Renouveau urbain. L'enjeu d'un urbanisme orienté vers le rail*, Thèse, Université des Sciences et Technologie de Lille - Lille I.
- Littman, T., 2010, "Affordable-Accessible Housing in A Dynamic City. Why and How To Increase Affordable Housing Development", In *Accessible Locations*. Victoria Transport Policy Institute, mai 10.
- Maulat Juliette, 2012, « Développement du transport ferroviaire périurbain et mutation des référentiels de l'action publique : vers une cohérence renouvelée entre réseau ferré et territoire ? », *Revue Géographique de l'Est* [En ligne], vol. 52 / 1-2 | 2012, mis en ligne le 18 octobre 2012, consulté le 10 juin 2013. URL : <http://rge.revues.org/3587>
- Napier, R., 2007, « Smart Growth in Action: San Mateo Transit Oriented Development (TOD) Incentive Program », Accessed via: http://www.smartgrowth.org/pdf/cs_017_SanMateo.pdf. Accessed on: February 25, 2007.
- Sager Fritz, 2004, « Institutions métropolitaines et coordination des politiques publiques : une AQQC des arrangements politico-administratifs d'articulation entre urbanisme et transports en Europe », *Revue internationale de politique comparée*, 2004/1, vol 11, pp 67-84.
- Systra, 2003, *Organisation fonctionnelle des transports - Schéma de Déplacements dans le Sillon Alpin, rapport d'étude pour la Conférence du Sillon alpin*, Chambéry, Conseil général de la Savoie.
- Vanier Martin, 2008, *Le pouvoir des territoires. Essai sur l'interterritorialité*, Anthropos-Economica.