

Regards croisés...



« La prospective territoriale comme pédagogie du présent »

Jérôme Baratier, directeur de l'Agence d'Urbanisme de l'agglomération de Tours



« Faire de la prospective pour sortir des sentiers battus »

Pierrick Allard, directeur adjoint du Groupement d'Intérêt Public du Pays de Brocéliande

La rédaction : Pourquoi avez-vous lancé une démarche de prospective territoriale ? Quel intérêt avez-vous vu dans cette démarche ? Y-a-t-il eu un fait déclencheur particulier, notamment en matière de transport ?

J.B. Nous avons lancé une démarche prospective sur l'agglomération de Tours pour « utiliser le futur comme pédagogie du présent ». Je m'explique. Dans le cadre de l'élaboration du futur SCoT « facteur 4 »¹, nous avons poussé nos choix jusqu'à l'horizon 2030 pour identifier les gisements sur lesquels il faut agir pour réduire les émissions de gaz à effet de serre sur notre territoire. Nous avons ainsi pu confirmer et conforter les choix stratégiques que nous faisons aujourd'hui en matière de mobilité et de transports. La démarche prospective a notamment permis de souligner à quel point, pour atteindre le facteur 4, il faut mobiliser l'ensemble des leviers locaux.

P.A. La mobilité est un sujet essentiel sur le pays de Brocéliandre (à dominante rurale) car deux tiers de nos actifs vont travailler à Rennes. C'est aussi une clef d'entrée privilégiée pour aborder les questions d'habitat, de cohésion sociale... Enfin, c'est un sujet que nous nous sommes engagés à approfondir depuis l'approbation de notre SCoT.

Ainsi lorsque la Direction Départementale des Territoires et de la Mer d'Ille-et-Vilaine a initié la démarche prospective « Rennes mobilités 2050 »² sur l'aire urbaine de Rennes, nous nous sommes associés avec beaucoup d'intérêt à cet exercice. Puis nous avons voulu aller plus loin en déclinant les cinq scénarii prospectifs de l'aire urbaine sur le pays de Brocéliandre. L'idée était de faire un zoom sur notre territoire et de véritablement s'approprier localement la démarche prospective de l'aire urbaine avec deux objectifs : faire réagir nos élus sur des scénarii très contrastés et dégager des tendances lourdes qui se dessinent quel que soit le scénario.



¹ Non pas le SCoT actuel, à l'horizon 2020, mais le SCoT suivant à l'horizon 2030 : on est donc en aval du lancement officiel de sa révision.

² http://www.pays-broceliande.com/upload/gedit/1/SCoT/DEPLACEMENT/Rapport_Pro prospective_Transports_Rennes2050.pdf

En page 3 : le nombre du mois...

L.R. Quels sont les principaux enseignements que vous retirez de cette démarche prospective ? Certains résultats ont-ils modifié vos certitudes dans le domaine des transports et de la mobilité ?

J.B. D'abord nous avons été confortés dans l'idée que les évolutions technologiques ne suffiront pas pour atteindre une mobilité décarbonée. Le deuxième enseignement est que les recettes classiques sur les transports publics ne sont plus à portée des finances locales telles qu'elles sont aujourd'hui configurées. En troisième lieu, il faut absolument mobiliser l'aménagement du territoire et l'urbanisme qui ont de vrais effets leviers. Il faut rechercher la ville compacte avec la mixité des fonctions pour agir sur la demande de déplacements et rééquilibrer l'usage des modes. C'est ainsi une réponse locale qu'il faut construire.

Il est enfin impératif de tenir compte de la rationalité des ménages qui ne sont pas que des acteurs économiques. En effet, un enjeu tel que celui du facteur 4 engendre de tels changements dans les modes de vie qu'il importe de faire les choix en concertation avec les citoyens. C'est ce que nous a enseigné l'étude sociologique menée auprès d'une vingtaine de ménages. Le citoyen est à la fois méfiant par rapport à la puissance publique (qui lui demande de s'adapter, de changer) et inversement, il en attend beaucoup. Placer les usagers au cœur des politiques est indispensable même si cela bouscule aussi nos façons de faire, nous qui nous pensions « sachants ».

P.A. Nous avons retenu deux idées fortes. D'abord, sur certaines communes, la demande de déplacement a beaucoup augmenté ces dernières années avec l'installation de nouveaux ménages. Nous avons d'ailleurs nous-même favorisé l'agrandissement de groupes scolaires en conséquence. Or l'accessibilité même des territoires, à dominante rurale, est fragile et la vulnérabilité des ménages face à la hausse des prix du carburants est clairement établie. La prospective conforte donc la conviction que nous avons à travailler davantage sur les questions d'armature urbaine, et ce dans un esprit volontariste, afin d'endiguer ces tendances, ou du moins en limiter l'impact.

L'autre enseignement est la nécessité de soutenir les projets innovants en matière de mobilité. Aujourd'hui, face aux difficultés de déplacements que certains habitants commencent à rencontrer, l'initiative publique n'a pas les moyens de proposer partout des solutions efficaces à la hauteur des attentes. Si on prend l'exemple de la mobilité numérique et donc du déploiement de la fibre optique dans les territoires, on voit bien que, par rapport à une initiative privée qui s'organise pour répondre aux besoins, la collectivité se doit d'accompagner cet enjeu majeur pour l'attractivité de notre territoire, voire à défaut devoir faire elle-même.

L.R. Concrètement comment avez-vous conduit cette démarche ? Avec quel partenariat ? Combien de scénarios avez-vous examiné ?

J.B. Au risque de nous affranchir des canons de la prospective, nous avons fait le choix de ne pas bâtir plusieurs scénarios mais un seul, celui du « SCoT facteur 4 » à échéance 2030. Nous avons fait appel à un bureau d'études³ pour nous accompagner dans cette démarche et, sous la houlette de F. Beaucire, nous avons constitué un atelier réunissant des élus, des universitaires, des responsables d'entreprises ou d'associations. Nous n'avons pas cherché à être irréprochables sur la démarche prospective mais surtout à éclairer le futur en croisant les regards...

P.A. Pour conduire cette démarche, nous avons été accompagnés par l'Université de Rennes 2. Nous avons bien entendu travaillé avec les élus, le Conseil de Développement qui réunit des représentants des milieux économiques, sociaux, culturels et associatifs, etc. Je considère qu'il faut être accompagné dans une telle démarche pour écrire les scénarios, les objectifs visés et les limites de l'exercice.

L.R. Quelles sont les principales difficultés auxquelles vous vous êtes heurté ?

J.B. Les difficultés rencontrées renvoient à la complexité de la gouvernance dans le domaine des transports et de la mobilité et aux jeux d'acteurs. Il faudrait des outils puissants et des structures de type Autorité Organisatrice de Mobilité Durable pour intégrer toute la complexité du sujet et en même temps il serait nécessaire d'impliquer les citoyens.

P.A. J'en vois plusieurs. La première a été d'expliquer ce qu'est la prospective et à quoi elle sert. La seconde a été de relayer avec mon élu, M. Leroy, avec qui j'ai participé à « Rennes Métropole 2050 », les enseignements que nous en avons retirés et donc de faire comprendre l'intérêt de décliner les cinq scénarios sur le pays de Brocéliandre. Nous avons d'ailleurs constaté qu'il est difficile de se projeter en 2050 avec nos visions actuelles, telle que la banalisation de l'usage de la voiture, par exemple. La troisième difficulté est d'établir de la transversalité entre les thématiques : si on parvient à établir des connexions assez aisément entre les transports et l'habitat, c'est nettement plus complexe sur les liens avec le développement économique, la cohésion sociale, etc. Enfin retranscrire fidèlement les résultats de nos travaux et les faire partager collégialement n'est pas si évident.

L.R. Aujourd'hui fort de votre expérience, qu'auriez-vous envie de dire à d'autres collectivités qui s'interrogent sur l'intérêt ou la façon de conduire un exercice de prospective territoriale ?

J.B. Sans prétendre donner des conseils, je dirai qu'en matière de prospective il est possible de conduire une démarche assez légère et d'obtenir des résultats. C'est ce que nous avons fait : localement la prospective nous a permis de prendre véritablement un temps privilégié que les élus associés à la démarche ont apprécié. Cependant il me semble qu'il y a des

³ cabinet Beauvais Consultants

moments plus propices que d'autres pour initier cette démarche : il faut être parvenu à un certain stade de maturité des réflexions. Par ailleurs, en faisant un exercice collectif, la prospective permet de confronter différentes visions du fonctionnement du territoire. Pour conclure, je dirai que la prospective a été un exercice « rafraîchissant » qui rend la réflexion dynamique.

P.A. Même si la prospective prend du temps et nécessite de la rigueur et qu'elle amène beaucoup de questions et peu de solutions, je considère qu'elle permet véritablement de sortir des sentiers battus, de s'ouvrir au champ des possibles. Idéalement, ce devrait être un exercice permanent avec des indicateurs permettant de détecter des signaux faibles surtout sur notre territoire où, selon moi, les vulnérabilités seront croissantes. Finalement, la prospective c'est presque un état d'esprit.

■ **Contacts :**

Jérôme Baratier - **Agence d'Urbanisme de l'agglomération de Tours** - baratier@atu37.org

Pour en savoir plus : http://ville-post-carbone.typepad.com/files/tours-sc%25C3%25A9nario_2030_janvier2011.pdf

Pierrick Allard - **Pays de Brocéliande** - pallard@pays-broceliande.fr

Pour en savoir plus : www.pays-broceliande.com/upload/gedit/1/SCoT/DEPLACEMENT/Rapport_synthese-Broceliande_mobilite_2050-part1.pdf

Le nombre du mois...

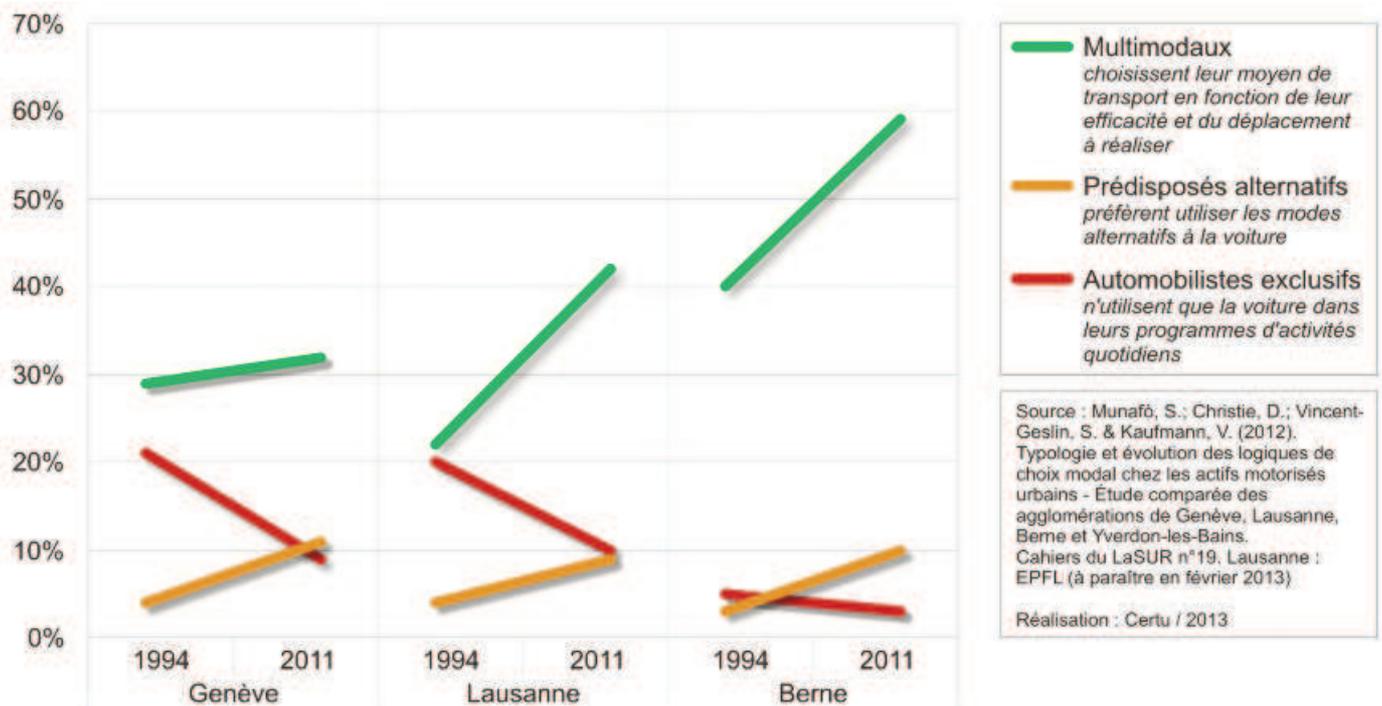
Deux fois moins d'« automobilistes exclusifs » dans les agglomérations suisses entre 1994 et 2011

Dans une recherche portant sur les mutations du choix modal dans trois agglomérations suisses (Genève, Lausanne et Berne), le Laboratoire de Sociologie Urbaine (LaSUR – EPFL) a interrogé des actifs motorisés afin d'identifier les logiques de choix entre différents modes de transport.

Il ressort que partout, l'image de la voiture reste positive mais s'est significativement dégradée entre 1994 et 2011. Inversement, l'image des transports collectifs s'est considérablement améliorée.

Mais, point le plus intéressant : **l'évolution des représentations s'est accompagnée d'une évolution des pratiques.**

Dans la typologie des logiques de choix modal définie dans l'étude, trois catégories sont représentées dans le graphique ci-dessous. Dans les trois agglomérations, la part des « automobilistes exclusifs » a été divisée par deux entre 1994 et 2011. Inversement, les « multimodaux » et les « prédisposés alternatifs » ont vu leur proportion nettement augmenter.



■ **Contact :** EPFL - sebastien.munaf0@epfl.ch

Certu - Régis de Solere - regis.de-solere@developpement-durable.gouv.fr