



HAL
open science

Contribution d'un forum hybride local à l'expertise urbaine française

Gilles Debizet

► **To cite this version:**

Gilles Debizet. Contribution d'un forum hybride local à l'expertise urbaine française. LES DYNAMIQUES TERRITORIALES DÉBATS ET ENJEUX ENTRE LES DIFFÉRENTES APPROCHES DISCIPLINAIRES, Jul 2007, Grenoble, France. 12 p. halshs-00265062

HAL Id: halshs-00265062

<https://shs.hal.science/halshs-00265062>

Submitted on 11 Apr 2008

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.

Contribution d'un forum hybride local à l'expertise urbaine française Bande cyclable et tramway à plancher bas à Grenoble

Gilles Debizet, Maître de Conférences à l'Université Joseph Fourier de Grenoble, UMR PACTE-Territoires, gilles.debizet@ujf-grenoble.fr

Cette communication a pour origine l'observation d'une coïncidence au cours d'une recherche menée sur l'expertise française en planification des transports en milieu urbain [Debizet 2004]. Plusieurs organisations nationales animées par des non-professionnels jouent un rôle central dans la diffusion des expérimentations menées localement ainsi que dans l'orientation voire la régulation de l'expertise professionnelle. Deux de ces organisations rassemblent des élus locaux¹. Les deux autres fédèrent des associations locales d'utilisateurs². Or il se trouve que chacune de ces quatre organisations a été présidée par des personnalités grenobloises pendant plusieurs années au tournant des années 2000. Une telle coïncidence interroge le chercheur. Au-delà des quatre personnalités grenobloises portées à la présidence de ces organisations, on peut s'interroger sur l'articulation entre l'élaboration de la doctrine à l'échelle grenobloise et à l'échelle nationale.

La communication vise à mettre en évidence la contribution d'un forum hybride local à l'élaboration de la doctrine et de l'expertise nationales. La construction locale de l'expertise urbaine résulte de confrontations et d'expérimentations communes portées par des acteurs locaux : professionnels, élus et associations d'utilisateurs. Fédérés aussi à l'échelle nationale dans des organisations nationales à but non lucratif, ces mêmes catégories d'acteurs discutent, valident et diffusent des savoirs et des méthodes. Nous avons précédemment montré comment l'expertise française relative aux modes doux de déplacements urbains se nourrissait dans un forum hybride national [Debizet 2004], nous portons notre attention sur l'élaboration locale, en nous basant sur le cas grenoblois, et les liens avec les organisations nationales.

La première partie de ce document expose le fonctionnement du système français d'expertise relatif au « vélo utilitaire »³. La deuxième partie décrit l'émergence d'une innovation qui est tout à la fois conceptuelle et factuelle : la bande cyclable ; elle met en évidence la contribution singulière des débats et expérimentations développées à Grenoble. La troisième partie identifie les principaux ingrédients du forum hybride grenoblois consacré aux transports et à la mobilité.

1. Un forum hybride national au sein duquel se construit et se diffuse l'expertise « vélo utilitaire »

Au cours des années 90, les différentes expertises relatives au « vélo utilitaire » se sont confrontées et enrichies mutuellement au sein d'un forum hybride [Callon & al. 2001], rassemblant des professionnels, des élus et des utilisateurs qui partageaient le même objectif : le développement de l'usage du vélo comme mode de déplacement urbain.

¹ Le Groupement des Autorités Responsables des Transports (GART) et le Club des Villes Cyclables (CVC).

² La Fédération Nationale des Associations d'Utilisateurs des Transports (FNAUT) et la Fédération des Utilisateurs de la Bicyclette (FUBICY).

³ Cette observation synthétise quelques résultats de la thèse de l'auteur [Debizet 2004] mobilisant le concept de système national d'innovation.

A l'initiative de plusieurs associations locales de cyclistes urbains ou d'usagers des modes alternatifs à l'automobile, la Fédération des Usagers de la Bicyclette (Cf. infra) a été créée en 1980. Elle a sensibilisé plusieurs élus locaux de grandes villes dont une poignée a créé le Club des Villes Cyclables (cf. infra) en 1989 avec les encouragements de quelques ingénieurs de l'Équipement. Une dialectique de l'apprentissage s'est établie entre les réseaux nationaux tels que le Club des villes cyclables, la FUBicy, et les systèmes d'acteurs locaux correspondants. Lorsque les concepts et les systèmes de solutions élaborés au sein du forum hybride étaient en voie de stabilisation, leur publication par le Certu a démultiplié la diffusion de ses innovations.

Le Certu⁴, qui est le service d'étude spécialisé dans les transports et l'urbanisme du ministère de l'Équipement, a réinvesti, de façon modeste, la thématique du vélo utilitaire et édité de nouveaux ouvrages. Le guide « *Recommandations pour les aménagements cyclables* » paru en mai 2000 est le plus utilisé par les concepteurs des voiries. Cet ouvrage présente de façon relativement exhaustive les différents types d'aménagements cyclables sans en privilégier aucun.

Bien que tardives, les publications du Certu ont généralement été promues par les associations locales y compris les plus pionnières d'entre elles. Ces documents légitiment leurs propositions et décrivent les concepts et solutions recommandées de façon plus pédagogique qu'elles ne le feraient elles-mêmes. Parallèlement, des détails de ces documents ont pu être discutés par des associations locales ainsi qu'au sein de la FUBicy et du Club des Villes Cyclables.

En complément à cet ouvrage, et souvent avec l'aide d'un bureau d'études extérieur, les collectivités les plus innovantes élaborent une stratégie de développement des cheminements cyclables ainsi qu'un référentiel⁵ technique pour les aménagements. Grossièrement, on peut aujourd'hui considérer que le Certu présente un catalogue de solutions recommandées et des critères d'appréciation, tandis que les principaux maîtres d'ouvrages locaux élaborent leur propre référentiel technique qui impose des solutions selon les configurations de voirie. Généralement validé par l'autorité politique locale après consultation des associations d'usagers ou de riverains, ce référentiel s'impose aux concepteurs de voirie.

⁴ Le Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques est localisé à Lyon.

⁵ Bien que leurs finalités et leur contexte territorial d'application diffèrent, les 3 documents suivants remplissent la fonction de référentiel pour les concepteurs d'aménagement :

- Dans un document distribué aux services techniques communaux et aux maîtres d'œuvre, Grenoble Alpes Métropole recommande des types d'aménagements en fonction des gabarits de chaussées et de trottoirs existants et de la présence de bus [Grenoble Alpes Métropole, *Généralités et recommandations sur les choix techniques en matière d'aménagements cyclables*, novembre 2000, 27 p.]
- Dans le cadre du projet Euroméditerranée, l'Établissement Public d'Aménagement a édité un schéma directeur des espaces publics à destination des services de maîtrise d'ouvrage (ville de Marseille, Port autonome, Régie des Transports, ...),
- Le Conseil Général de l'Isère met à disposition des communes et des maîtres d'œuvre un référentiel des aménagements cyclables.

Sous-système français d'expertise Modes doux

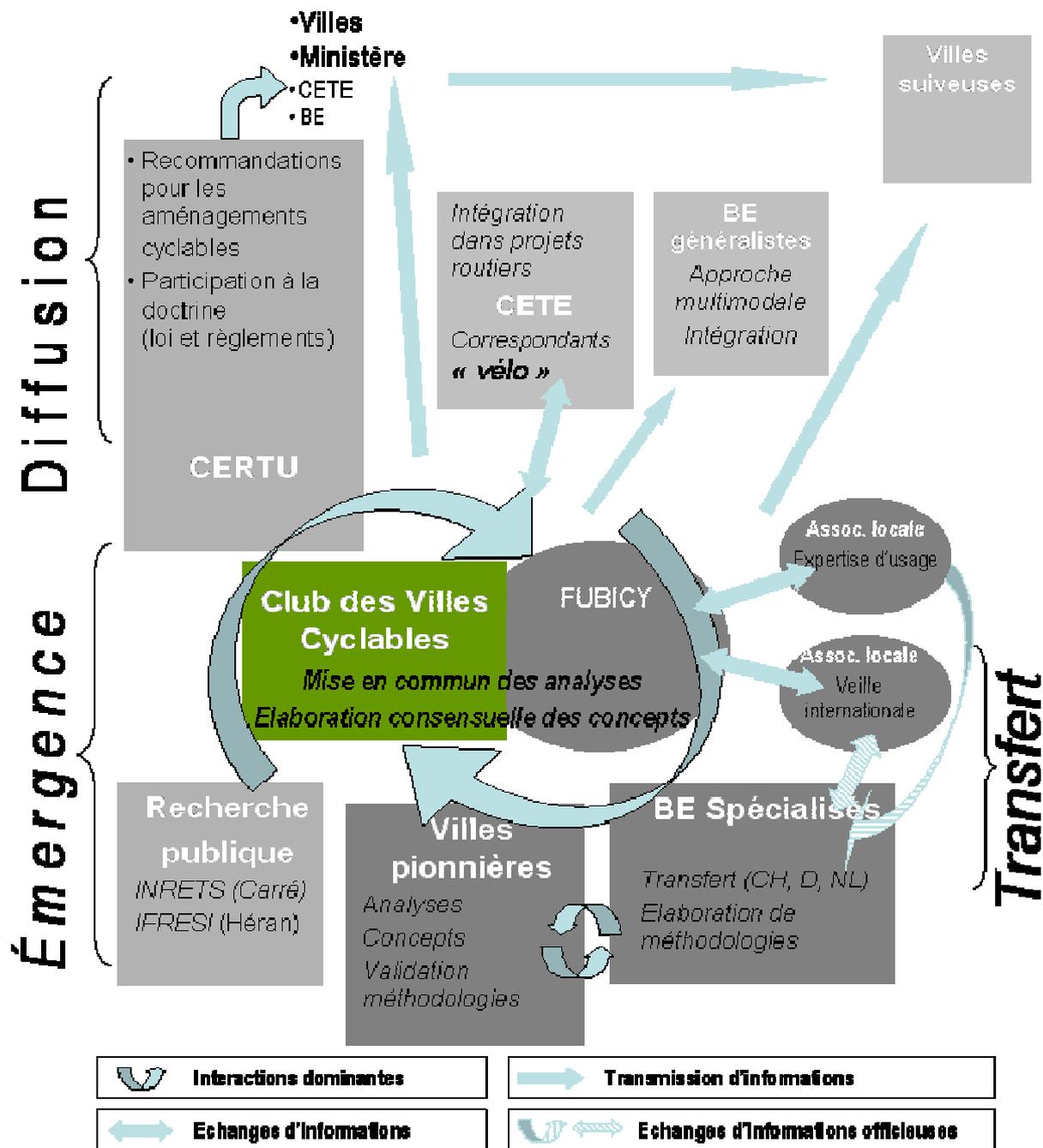


Figure 1 Système d'expertise français "vélo utilitaire" (source Debizet 2004)

Depuis la non prise en compte des cyclistes jusqu'à la rédaction d'un plan de développement, d'une charte ou d'un référentiel suffisamment opérationnels pour les concepteurs, le chemin fut long à parcourir pour les acteurs décisionnels, les services des villes.

L'expertise, celle qui vient aider les acteurs décisionnels à prendre les « bonnes » décisions, mobilise des savoirs capitalisés par des acteurs aussi différents que les usagers, les maîtres d'ouvrages, les exploitants et les concepteurs. L'ensemble des acteurs des aménagements cyclables se rencontrent régulièrement lors de congrès ou de journées d'études organisés par le Club des Villes Cyclables et la FUBicy: responsables d'associations d'usagers, techniciens et élus des villes en charge de la mobilité deux roues, consultants de bureaux d'études, techniciens du Certu et des Cete et quelques rares chercheurs interviennent au cours de

ses rencontres. De façon quasi-systématique, une à deux interventions sont consacrées à des exemples étrangers⁶.

Les concepts prennent de la consistance au sein de ce forum, mais le processus d'élaboration varie d'un concept à l'autre. La construction d'un consensus s'effectue par la critique dans des ateliers du congrès annuel ou au cours des journées techniques de l'une ou l'autre des deux organisations. Parfois l'organe décisionnel du Club des Villes Cyclables ou celui de la Fubicy valide un concept mais généralement la construction progressive d'un consensus autour d'une position nuancée et délimitée ne nécessite pas une décision formelle pour être diffusée. La FUBicy relaie auprès de ses militants, le Club diffuse auprès de ses adhérents⁷, et le CERTU touche des cibles plus diversifiées (élus non spécialisés, techniciens territoriaux, techniciens de l'Équipement, ...). Les projets de publication de ces deux organismes sont presque systématiquement relus par des membres de la FUBicy. Les publications du Certu reprennent généralement des positions élaborées au sein du forum mais parfois avec un décalage temporel important ou des nuances substantielles⁸.

La majorité des infrastructures concourant à l'usage du vélo est programmée et conçue par les services techniques des municipalités sans recours à des consultants extérieurs. Néanmoins, des bureaux d'études privés spécialisés dans les aménagements cyclables et les politiques de développement de l'usage du vélo conseillent de plus en plus fréquemment les collectivités locales. Au cours des années 90, plusieurs bureaux d'études spécialisés ont été créés ; le plus souvent par des militants d'associations d'usagers, et parfois par des ingénieurs territoriaux. Ces bureaux d'études ont connu un développement très rapide en quelques années⁹. L'expertise vélo urbaine française se nourrit du forum hybride animé par le Club des Villes Cyclables et la FUBicy.

Bien qu'il se soit rapidement développé ces dernières années¹⁰, le milieu du vélo utilitaire garde encore une caractéristique essentielle : des objectifs communs : la promotion de la pratique du vélo et la réduction de la place de l'automobile. Les objectifs communs ne signifient pas pour autant un accord spontané des acteurs du forum national sur des nouvelles dispositions ou sur des nouveaux concepts. Les tensions existent entre les différents acteurs du forum hybride national ; par exemple entre les associations d'usagers et les élus qui se montrent prudents lorsqu'il s'agit de préconiser un nouveau dispositif. L'expérimentation locale et la controverse y compris au sein des associations d'usagers constituent des étapes avant qu'un nouveau dispositif ne soit discuté, adopté, recommandé et diffusé par les organisations nationales.

2. Une innovation des années 80-90 : la bande cyclable

Pour illustrer l'importance de l'expérimentation et de la controverse locales dans la construction de l'expertise, nous avons choisi de présenter une innovation majeure : la bande cyclable : elle est autant un nouveau dispositif qu'un nouveau concept. Nous commencerons par décrire comment elle a été débattue au niveau national au cours des années 90. Puis nous nous attacherons à comprendre les conditions dans lesquelles elle a émergé à Grenoble dans les années 70-80.

⁶ Les références allemandes, italiennes et hollandaises sont progressivement remplacées par des références suisses et belges. En se structurant, le réseau Club des Villes et Fubicy devient le réseau francophone européen.

⁷ L'hétérogénéité de l'expertise des villes adhérentes du Club des Villes Cyclables est encore plus vaste que celle des associations adhérentes de la FUBICY.

⁸ Plusieurs responsables associatifs trouvent le Certu peu audacieux : ils pointent les réticences de certaines personnes en son sein ainsi que le système de management de la qualité qui impose de multiples relectures transversales et hiérarchiques avant publication.

⁹ Altermodal est le plus emblématique de ces bureaux d'études, créé par deux personnes en 1997, il compte une trentaine de consultants en 2006. Sa taille en fait l'un des plus gros cabinets français de conseil en planification des « transports ».

¹⁰ A l'image du Club des Villes Cyclables qui a multiplié par 50 le nombre de collectivités adhérentes en 10 ans (8 en 1989, 400 en 2000).

2.1. Le débat sur les bandes cyclables en parallèle avec la réémergence du vélo comme mode de déplacement urbain

Les années 90 ont été marquées par une demande sociale de réduction de la place et des nuisances de l'automobile en ville. Le développement de la marche à pied constituait un objectif consensuel¹¹. Ce n'était pas le cas du vélo. Si une grande partie de la population pratique occasionnellement le vélo dans des circonstances où le confort et la vitesse ne sont pas des impératifs, les cyclistes quotidiens ont des exigences plus fortes mais spécifiques : le confort, la sécurité et la continuité des cheminements sur l'ensemble de l'agglomération.

Aujourd'hui pistes cyclables, bandes cyclables et chaussées mixtes à vitesse réduite (Zone 30) sont considérées par le Club des Villes Cyclables et la FUBicy comme des dispositifs complémentaires d'un réseau de cheminements cyclables¹². Il a fallu de longues discussions au cours des années 80 pour que la FUBicy définisse sa philosophie : des débats internes ont opposé les partisans inconditionnels de la piste cyclable à ceux qui préconisaient la généralisation des bandes. Présentons cette évolution.

Longtemps négligée par les aménageurs et les concepteurs de voirie urbaine, la pratique quotidienne du vélo a connu un reflux massif avec la motorisation automobile à partir des années 60. Rares étaient les villes françaises ayant aménagé des itinéraires cyclables au cours des années 70 et 80. Certaines ont cherché à maintenir une offre de cheminement cyclable en construisant de nouvelles pistes au fur et à mesure que la voirie urbaine devenait peu praticable pour les cyclistes (vitesse et trafic automobile croissants, ralentissements imputables à la multiplication des feux, rallongement de parcours cyclables du fait de la transformation de la voirie double sens en sens unique, ...). C'est l'époque où l'on construisait des pistes cyclables parallèlement à de nouveaux axes routiers.

Les limites des pistes cyclables apparaissent dès le début des années 80 dans quelques rares villes qui disposaient déjà d'un réseau de pistes cyclables : ces réseaux occupaient un espace réservé aux cyclistes, les aménagements étaient confortables mais limités aux larges avenues de banlieue ou aux espaces délaissés par les aménageurs (ancienne voie ferrée, bord de rivière, ...). Les réseaux étaient peu denses et ne desservaient pas les zones les plus denses, notamment les centres villes.

Le débat entre pistes et bandes a eu lieu au sein de la Fubicy à la fin des années 80. Les bandes cyclables avaient plutôt la faveur des associations locales plurimodales¹³ et les pistes cyclables, celles des associations spécifiques au vélo¹⁴. La Fubicy puis le Club des Villes Cyclables ont finalement promu les bandes notamment dans les rues et avenues très urbaines tandis que les pistes restaient privilégiées le long des voiries plus rapides. Le Certu s'est montré longtemps très réticent à la bande cyclable sous prétexte que la bande proche de la circulation était moins sûre que la piste qui en est isolée. Il a fallu attendre les années 90 pour que le Certu édite des plaquettes promouvant les bandes cyclables. Entre temps des dizaines de kilomètres de bandes cyclables avaient été aménagées dans plusieurs grandes villes françaises pionnières.

¹¹ Par contraste avec les autres moyens de déplacements, les cheminements piétons intéressent les électeurs de l'institution territoriale de proximité à savoir la commune. Les associations de quartier s'en préoccupent mais, pressées par des demandes, a priori contradictoires, relatives au stationnement et à la marche à pied, elles ont du mal à adopter une position claire et stable. La marche à pied étant le mode initial et final d'un déplacement en transport en commun, les associations d'usagers des transports publics s'en préoccupent. Les associations d'handicapés aussi ; elles revendiquent l'accès au même service public de transport. C'est peut-être grâce au succès des transports en commun en site propre accessibles aux personnes à mobilité réduite que la question de la qualité piétonne des espaces publics transgresse les frontières communales : la marche à pied apparaît finalement comme un véritable mode de déplacement urbain.

¹² Cette notion de complémentarité des différents systèmes de solutions est encore peu partagée par les services communaux, elle est encore mal comprise par les citoyens et les élus peu impliqués.

¹³ dans le sens où elles promeuvent aussi la marche à pied, les transports en commun, le co-voiturage et l'autopartage.

¹⁴ Selon le témoignage Jacques Hennebert qui représentait l'ADTC au sein de la FUBicy à l'époque et de Michel Gilbert ancien président du Club des Villes Cyclables.

2.2. Le terreau grenoblois : précurseur de la bande cyclable

Elargie et aplanie par les glaciers, la cuvette grenobloise offre une remarquable surface plane enserrée par les massifs de la Chartreuse, du Vercors et de Belledonne. Longtemps ville de garnison assoupie à la frontière du territoire français et de la Savoie, Grenoble a connu un essor très rapide depuis la fin du XIX^{ème} siècle : l'industrialisation permise par la houille blanche a entraîné le développement des industries électromécaniques qui ont elles-mêmes précédé celui de la microélectronique, de l'informatique et, aujourd'hui des nano-technologies. L'accueil de populations étrangères et des rapatriés d'Algérie dopé par les Jeux Olympiques de 1968 ont conforté la forte croissance démographique des années 50-70, période qui précède la périurbanisation dans les grandes villes françaises [Orfeuil 1994, Dupuy 1995].

L'urbanisation s'est essentiellement concentrée sur Grenoble et les communes limitrophes c'est-à-dire sur le fond plat de la cuvette grenobloise. Les franges montagneuses autour de la cuvette ont été préservées. La motorisation des ménages exacerba les problèmes de saturation du réseau viaire mais la réalisation de nouvelles infrastructures routières devenait difficile du fait des contraintes topographiques et de la relative densité urbaine. Grenoble fut une ville pionnière pour la piétonisation du centre-ville (fin des années 60) et la redynamisation des transports publics (années 70). Dans ce contexte topographiquement favorable à au vélo, plusieurs personnalités du milieu associatif et politique prirent conscience de l'intérêt d'encourager son usage qui était alors en déclin.

Avant la suppression du financement avantageux des pistes cyclables par l'Etat en 1982, le réseau cyclable grenoblois approchait déjà la centaine de kilomètres, ce qui était relativement exceptionnel pour une ville française. Peu de pistes cyclables furent ensuite réalisées au cours des années 80¹⁵.

Le débat grenoblois piste/bande dans les années 70-80

A Grenoble, le débat entre piste et bande a commencé dès les années 70 au sein de l'association d'usagers qui milite pour le développement des transports en commun, des voies cyclables et piétonnes (ADTC). D'un côté des cyclistes qui privilégient le confort des pistes et craignent par-dessus tout que les services municipaux ne fassent des aménagements cyclables au rabais en traçant des kilomètres de bandes sur de larges chaussées routières. De l'autre, des usagers qui perçoivent les limites du développement exclusif de pistes cyclables : le développement du réseau de pistes se faisait là où il était possible de les réaliser plutôt que là où elles auraient été les plus utiles mais ne peuvent être réalisées faute de place.

Implicitement, ces derniers transposent les performances du réseau automobile (continuité, hiérarchisation, desserte fine du territoire) au réseau cyclable idéal mais ils tiennent compte de la réalité du réseau viaire urbain ainsi que des capacités de financement. Idéalisme et pragmatisme (cf encadré), on retrouve ici deux qualités difficiles à concilier mais qui étaient alors un mot d'ordre politique dans le laboratoire urbain grenoblois. De fait, l'ADTC a convaincu la municipalité grenobloise et les premières bandes cyclables ont été réalisées à la fin des années 70. Elles se généralisèrent dans la deuxième moitié des années 80.

Un exemple de pragmatisme intégrant une bonne connaissance des usages

Dans le cas de l'implantation d'un cheminement cyclable sur une chaussée ponctuellement trop étroite pour respecter les différents gabarits, la bande cyclable tracée sur une chaussée risque d'être fréquemment bafouée par les automobilistes. Plutôt que de réduire la largeur de la bande, l'ADTC propose les solutions suivantes :

- la bande cyclable empruntera le trottoir sur quelques dizaines de mètres (sous réserve que l'intensité de passage de piétons soit suffisamment faible pour ne pas trop gêner les piétons).
- le caractère étroit de la chaussée sera accentué par divers aménagement et la bande supprimée sur plusieurs dizaines de mètres (le rétrécissement de la chaussée augmentera la vigilance des automobilistes)

¹⁵ Les nouvelles pistes réalisées à cette époque longeaient les berges de l'Isère ; elles visaient davantage le cyclisme de loisir que la mobilité quotidienne.

et réduira leur vitesse ce qui atténuera sensiblement la menace automobile qui pèse sur les cyclistes, il n'est alors plus nécessaire de séparer les flux automobile et cyclable).

Les militants de l'ADTC observent, les comportements et analysent collectivement les aménagements. La confrontation avec les services « circulation » des communes de l'agglomération accroît leurs compétences techniques et financières. Les discussions sur les projets d'aménagement au sein de la commission « piéton-vélo » forgent progressivement une doctrine interne que l'association cherche à faire partager aux techniciens municipaux et aux élus. Les discussions avec les services « Circulation » des communes, détenteurs officiels de l'expertise ne sont pas faciles tant la crainte de l'accident pousse l'administration locale à s'abriter derrière des textes réglementaires nationaux.

Avec des associations d'usagers de quelques villes françaises, l'ADTC a créé la FUBicy en 1980. Et la FUBicy fut à l'initiative de rapprochement des dix maires de villes françaises qui fondèrent le Club des Villes Cyclables en 1989. Des lieux où l'on débatit des bandes cyclables à la fin des années 80 et (respectivement) au début des années 90 (cf. supra).

3. Des ingrédients du forum hybride grenoblois dédié aux déplacements urbains

De nombreux auteurs ont qualifié Grenoble de « laboratoire urbain ». Le fameux triptyque grenoblois « université-recherche-industrie » qui a fait le succès économique de Grenoble depuis un siècle [De Bernardy 1997] illustre une pratique partenariale assez particulière à Grenoble axée vers l'innovation. Elle a été observée dans d'autres domaines de l'action collective locale [Delbard & al. 1978, Frémont 1987] à tel point que l'alchimie partenariale fonctionne comme un mythe parfois blessé [Frappat 1979] mais toujours renouvelé lorsqu'il est analysé sur une longue période [Boumaza 1997]. Le secteur des déplacements urbains ne déroge pas au modèle grenoblois, à ceci près que les usagers peuvent jouer un rôle important et compenser un éclatement des acteurs institutionnels.

Réseaux ancrés sur des territoires, le secteur des transports rassemble de nombreux acteurs territoriaux et opérateurs économiques. Communes, Conseil Général et Etat se partagent les réseaux urbains de voirie. L'intercommunalité organise les transports publics urbains : elle concède généralement l'exploitation à des sociétés de statut privé ou mixte. Le Conseil Général assure la responsabilité des transports publics d'intérêt départemental et notamment le transport scolaire. Face à des institutions et des opérateurs qui ont tendance à privilégier l'optimisation du réseau dont ils ont la charge, les associations d'usagers se préoccupent de la qualité de l'ensemble de la chaîne intermodale de déplacement, marche à pied comprise. Elles ont progressivement appris à transgresser les échelles territoriales, à interpeller les collectivités sur les maillons faibles de la chaîne et contribuent souvent à faire travailler ensemble des institutions qui, pour diverses raisons, collaborent difficilement.

3.1. Une association d'usagers pérenne et active à Grenoble

L'Association pour le Développement des Transports en Commun, des voies cyclables et piétonnes de la région urbaine grenobloise a été créée en 1974. Elle compte un peu moins d'un millier d'adhérents essentiellement concentrés dans l'agglomération. Ces assemblées générales rassemblent annuellement une petite centaine d'adhérents. Selon J.C. Pradeilles [Pradeilles 1997-2], deux convictions soudent ses membres depuis son origine : premièrement, l'hégémonie de l'automobile dans les déplacements est irrationnelle à tous égards (économique, environnemental, urbanistique, ...), deuxièmement, le politique ne peut, de son propre ressort, se départir de cette hégémonie dont il est profondément imprégné tant à l'échelle nationale que locale. L'objectif de l'association est de réduire très sensiblement la part de l'automobile dans les déplacements urbains. Trois profils type de militants peuvent être dressés. Un premier est centré sur une connaissance fine et une passion certaine pour les réseaux de transport collectif. Un second profil s'organise autour d'expériences et de savoir-faire progressivement constitués relatifs à l'insertion dans la ville des déplacements à pied et à vélo. Le dernier profil s'est investi dans une réflexion stratégique sur la combinaison des différents modes de transport.

L'ADTC est une émanation complexe et originale du terreau grenoblois à la confluence de plusieurs courants : la mouvance de la CFDT dans le champ du « hors travail », des formes variées de l'écologisme et le mûrissement d'une écologie politique inspirée par une critique plus sociétale que naturaliste [Pradeilles 1997]. A cette liste, on pourrait ajouter la reconversion associative et citoyenne de militants du défunt Groupe d'Action Municipale¹⁶ et souligner la prégnance d'une pensée rationaliste bien implantée chez les ingénieurs et les chercheurs qui sont surreprésentés parmi les cadres de l'association.

L'activité de l'association se déploie essentiellement sur la desserte ferroviaire de l'agglomération grenobloise, les réseaux urbains de transport public et les cheminements piétons et vélos. De fait, les échelles d'intervention sont multiples : de l'évaluation ergonomique d'un projet d'aménagement de voirie à partir des plans détaillés jusqu'à la rédaction d'un livre blanc sur les déplacements dans l'aire urbaine grenobloise. Face à des maîtres d'ouvrage qui ont tendance à se soucier prioritairement de l'organisation du réseau de transport dont ils ont la responsabilité directe, l'ADTC analyse les articulations, reformule éventuellement les objectifs opérationnels et pointe les faiblesses du point de vue de l'intermodalité.

L'expérience militante accumulée et les connaissances acquises par les membres de l'association, régulièrement sédimentée dans des documents systématiquement rédigés à plusieurs tels que la rubrique « dossiers » du journal trimestriel de l'association et les livres blancs de l'ADTC sur le tram, le vélo, le tram-train, ainsi que les colloques, débats publics et diverses manifestations permettent à l'association d'ajuster ces propositions avec pragmatisme (cf. encadré infra) et d'étayer ses analyses en levant autant que faire se peut les arguments contraires à ses objectifs.

De fait, l'association s'est imposée auprès des maîtres d'ouvrage et les autorités organisatrices locales comme un interlocuteur que l'on ne peut négliger et parfois que l'on utilise. D'aucuns craignent qu'une prise de position de l'ADTC ne vienne réduire le consensus ou attiser l'opposition à un projet, d'autres comptent sur les remarques de l'ADTC pour améliorer le projet ou bien encore pour apporter un point de vue « raisonné et dépassionné » au cours d'une concertation redoutée avec les riverains d'un aménagement. Selon la teneur du projet envisagé, un même maître d'ouvrage ou une même autorité organisatrice peut adopter l'une ou l'autre de ces deux postures, même si les modalités partenariales s'établissent de façon relativement pérenne.

S'il arrive effectivement que l'ADTC soit « oubliée » dans la concertation relative à des projets routiers, elle est systématiquement invitée dans les instances ou procédures de concertation relatives aux autres modes ainsi que dans les commissions de planification urbaine (PLU, ScoT, PDU, PLD, ...). L'avis de l'ADTC est aussi systématiquement recueilli sur les projets détaillés d'aménagements cyclables conduits par la communauté d'agglomération, mais il n'est pas toujours suivi.

«L'ADTC peut légitimement se réclamer d'avoir dès sa création, plus tôt et plus que quiconque, mis en avant la nécessité d'axes lourds de transports, en site propre ... et argumenté pour le tramway sans vaciller devant des opinions réticentes à cette technique » [Pradeilles 1997-2, p127]. Même si elle pèse et continue de peser sur les politiques et les projets de transport, ses propositions n'ont pas toujours été suivies. C'est notamment le cas d'une contre-proposition au projet de tunnel sous la Bastille. Ce dernier chaînon d'une rocade routière a finalement été programmé dans le Plan de Déplacement Urbain [Novarina 2002].

3.2. Un projet fondateur : le tramway à plancher bas à Grenoble

La piétonisation précoce de la place Grenette dans le cœur historique de Grenoble à la fin des années 60 attira de nombreuses délégations d'autres villes. Le premier couloir de bus en site propre est réalisé en 1972. Après ferraillage entre la ville qui s'appuie sur son Agence d'Urbanisme en pleine croissance et la Direction Départementale de l'Équipement, plusieurs lignes de bus sont regroupées dans leur passage au centre-ville sur un tronç commun en site propre en 1974.

¹⁶ Le GAM, mouvement politique local, a porté Hubert Dubedout à la tête de la municipalité en 1965. Il a été un relais efficace entre la municipalité et le milieu associatif pendant une quinzaine d'années.

Mais le succès de ce tronc commun pose problème : croissance trop rapide et mal maîtrisée de l'exploitant, nuisances olfactives et sonores au centre-ville mal acceptées par les riverains, multiplication des demandes des communes de banlieue et des travailleurs. Lancées au début des années 70, les études sur un transport en commun en site propre s'enlisent dans des solutions très technologiques coûteuses et difficiles à déployer sur le territoire de l'agglomération. Le débat automobile-transport en commun est réouvert au niveau du centre-ville mais aussi à celui de l'agglomération [Delbard et al. 1978]. Créée en 1975, l'Association pour le Développement des Transports en Commun y contribue. La municipalité grenobloise pressent, comme dans d'autres domaines, qu'elle n'est plus seule à gérer le secteur des transports en commun.

Sous la pression des communes de banlieue et de l'ADTC, les solutions de TCSP technologiquement très innovantes sont abandonnées [Bouhet 1984]. Le tramway, qui continue de faire ses preuves en Allemagne et en Suisse, pays que les jeunes chercheurs grenoblois du CEA et de l'université ont l'occasion de visiter dans le cadre de coopération scientifique, commence à être étudié sérieusement. Créée en 1975, la SEMITAG, SEM locale exploitant le réseau de bus urbain avec l'aide de Transcet filiale de la Caisse de Dépôt et Consignations, pousse finalement vers le choix du tramway que Transcet étudie aussi pour l'agglomération nantaise dont elle gère le réseau [Bigey 1993]. L'entrée en scène d'une association grenobloise d'handicapés à la fin des années 70 vient compromettre la belle mécanique. Elle exige un accès au tram pour les personnes en fauteuil roulant et bénéficie du soutien d'autres associations grenobloises du secteur social ainsi que de l'ADTC. L'autorité organisatrice finit par commander des études supplémentaires, les techniciens de l'agence d'urbanisme et les élus pressent les ingénieurs du bureau d'études SEMALY pour trouver une solution simple du point de vue urbain mais qui constitue une rupture technologique séculière : l'abaissement de la caisse des wagons entre deux essieux jusqu'au niveau d'un trottoir. L'indispensable aménagement des quais surélevés s'est traduite par un réaménagement complet des avenues grenobloises ; cela constitue l'autre innovation majeure du tramway grenoblois par rapport à son prédécesseur nantais. Mais, le projet est retardé le temps que les ingénieurs d'Alstom mettent au point la solution. L'Avant-Projet Sommaire [SMTC 1983] du tramway fait l'objet du débat des élections municipales de 1983 et contribue à la chute de la municipalité Dubedout. Son successeur reprend le flambeau après que les grenoblois se soient prononcés favorablement dans le cadre d'un –innovant– référendum d'initiative municipale.

3.3. Une dynamique rémanente valorisée par les interactions avec le national

Inauguré en 1987, le tramway à plancher bas connaît un succès fulgurant à Grenoble : ce « trottoir roulant dans la ville » dope la fréquentation des transports publics bien au-delà des prévisions. D'une part la vitesse commerciale s'avère plus élevée que programmée grâce à la brièveté des montées et descentes en station, d'autre part l'agrément et l'image attirent davantage de voyageurs¹⁷. Assez rapidement, une deuxième ligne de tramway est programmée. La crédibilité de l'ADTC est forte, son influence l'est moins.

Les techniciens de la ville et ceux de la SEMALY ont tiré les leçons de l'expérience grenobloise, les plus dynamiques d'entre eux quittent Grenoble et apporte leur savoir-faire à d'autres projets de tramway. Les élus ont pris en main le projet de la deuxième ligne : le débat se concentre sur le tracé et la position des arrêts, chaque commune souhaitant capter la future ligne de tramway et bénéficier d'une desserte fine sur son propre territoire. Le tracé fait l'objet d'un accord politique entre le maire RPR de Grenoble et les maires de la banlieue rouge. Le projet est concédé à un groupement de conception-réalisation : la maîtrise d'œuvre, pilotée par SEMALY, interagit peu avec les services voirie et circulation municipaux et encore moins avec l'ADTC. Les uns et les autres se réinvestissent dans les aménagements cyclables et piétons. Le forum hybride grenoblois se concentre sur les modes doux, pendant que le tramway et les hommes qui l'ont porté poursuivent leur carrière à l'extérieur :

¹⁷ Les prévisionnistes des déplacements introduisent un coefficient multiplicateur dans leur modèle pour tenir compte de « l'effet tramway ».

- Quelques années après Grenoble, Strasbourg, a réalisé une ligne de tramway. La filiation grenobloise est forte : les principaux chefs de projet du tramway grenoblois ont rejoint la ville alsacienne¹⁸. La suite est connue : la plupart des grandes agglomérations françaises se lancent dans la construction de lignes de tramway au cours des années 90. Des villes européennes, américaines et australiennes adoptent ce mode de transport collectif. Le tramway incarne à ce point la modernité et le renouveau urbain que le trolleybus est bien souvent dénommé « tramway sur pneus » lorsqu'il est surbaissé et raccordé à des quais surélevés.
- Fort de son savoir-faire d'ingénierie et de gestion de grands projets de tramway, le bureau d'études Semaly a connu une croissance rapide en France puis à l'international. Il est devenu un des leaders mondiaux de l'ingénierie des transports ferroviaires urbains. Les visites de délégation étrangères à Grenoble entretiennent le mythe de la ville innovante.
- Le président fondateur de l'ADTC, Jean Sivardière a investi d'autres échelles d'actions. Grenoblois d'adoption et de résidence, il préside l'influente Fédération Nationale des Associations d'usagers des Transports (FNAUT) depuis une vingtaine d'années. Il apporte à l'ADTC une veille sur les évolutions d'autres villes françaises et une connaissance des arcanes ministérielles et de la SNCF.

C'est dans le domaine du vélo urbain que d'autres grenoblois ont assuré plus récemment la présidence des fédérations nationales de collectivités ou d'associations locales. Entre 1996 et 2006, le Club des Villes Cyclables, la FUBicy ont chacun été présidé pendant plusieurs années par des grenoblois¹⁹. Enfin, le maire de Grenoble a été élu président du Groupement [*national* - ndlr] des Autorités Responsables des Transports. Pivots entre le local et le national, ces personnes remplissent plusieurs fonctions :

- légitimation des services de la ville ou de l'association locale pour mettre en œuvre localement des innovations,
- facilitation de la médiatisation nationale des actions innovantes menées par des organismes grenoblois²⁰,
- veille des innovations menées dans d'autres villes au profit du local,
- vérification par le local de la faisabilité de propositions étudiées ou négociées au niveau national²¹.

Elles se trouvent à la charnière d'une double dynamique d'apprentissage, locale et nationale, et contribue ainsi à accélérer les transferts de connaissances, du moins si elles jouent le jeu de l'échange ce qui n'est forcément le cas lorsque les enjeux locaux de leadership se traduisent par un cloisonnement entre le milieu local et l'organisation nationale²².

Dans la valorisation par l'extérieur, nous citerons aussi les bureaux d'études « modes doux ». Compte tenu de la réputation nationale et internationale acquise par Grenoble, les meilleurs bureaux d'études cherchent à avoir des références dans cette ville. Cela les pousse parfois à travailler à perte sur des missions d'études

¹⁸ Citons Georges Muller passé de la Semitag à la Compagnie des Transports Strasbourgeois et Marc Letourneur qui a dirigé la mission Tramway de la Communauté Urbaine de Strasbourg après avoir mené à son terme le projet grenoblois.

¹⁹ Michel Gilbert adjoint au transport de la ville de Grenoble et promoteur du vélo urbain est devenu le premier président permanent du Club des Villes Cyclables de 1997 à 2001. Monique Giroud, vice-présidente de l'ADTC est élue présidente de la FUBicy au début des années 2000. Michel Destot, maire de Grenoble, préside le Groupement des Autorités Responsable des Transports depuis 2001.

²⁰ Pendant la présidence de la FUBicy de Monique Giroud, plusieurs entreprises et organismes grenoblois ont été primés par des organisations nationales partenaires de la FUBicy pour des actions en faveur des modes alternatifs à l'automobile.

²¹ Le terrain grenoblois est utilisé comme un champ d'observation ou d'expérimentations dont on tire les leçons pour argumenter une évolution de la réglementation nationale ou des recommandations du CERTU

²² Le député-maire de Grenoble, président du GART n'est pas le président de l'AOTU grenobloise.

pour arracher l'appel d'offre ou bien pour affiner leur production et satisfaire un client réputé influent dans les réseaux professionnels nationaux.

Conclusion

L'expertise urbaine relative au « vélo utilitaire » se définit au sein d'un forum hybride national. Accueillant des experts, ce forum est animé par deux fédérations nationales de promotion du vélo comme mode de déplacements urbain. L'une regroupe des élus, l'autre des associations locales d'usagers. Des innovations, nouveaux dispositifs ou nouveaux concepts, sont débattues au sein de ce forum, elles peuvent ensuite être recommandées (et diffusées) par des acteurs institutionnels comme le Club des Villes Cyclables ou le CERTU.

Le forum hybride national se nourrit de forums hybrides locaux à l'exemple de celui de Grenoble. Ce dernier rassemble élus, techniciens et usagers locaux des modes de déplacements alternatifs à l'automobile. Ce forum se caractérise par :

- la permanence d'une association multimodale d'usagers des transports, initiatrice du projet de tramway à plancher à bas, légitimée par son succès à la fin des années 80 et promouvant les modes de transports alternatifs à l'automobile dans la durée depuis lors,
- une pratique renouvelée de co-élaboration de projets et d'actions par les élus et les services techniques de la ville et de l'agglomération et cette association d'usagers, collaboration qui repose aussi sur des rapports de force au sein du triangle élus/techniciens-experts/usagers,
- des interactions stimulantes avec des organisations nationales qui formalisent et diffusent la doctrine. Ces interactions passent par des personnalités grenobloises qui jouent ou ont joué un rôle important dans des fédérations nationales ainsi que par des collaborations avec des bureaux d'études géographiquement proches ayant acquis un leadership mondial ou national.

L'invention du tramway à plancher bas constitue l'évènement originel de ces trois caractéristiques. Leur intensité fluctue depuis une vingtaine d'années. Les débats et les réflexions sur les projets de transports, l'accession d'une personnalité à une position nationale, les mouvements de personnel au sein de l'expertise technique locale, la passation de relais et la mobilisation au sein de l'ADTC constituent autant d'éléments contribuant à la stimulation et au renouvellement en continu du forum hybride grenoblois.

Au vu des nombreuses présidences d'organisations nationales assurées par des grenoblois, l'on peut penser que le forum grenoblois présente de grandes singularités dans le panorama national (qu'il serait par ailleurs intéressant d'observer). Les contraintes géographiques et environnementales qui pèsent sur les systèmes de transports dans la cuvette grenobloise et un modèle local de gouvernance particulier (le « laboratoire urbain grenoblois ») constituent le terreau – la ressource territoriale spécifique- du forum hybride grenoblois.

Bibliographie :

Bigey J.M., *Les élus du tramway, mémoires d'un technocrate*, Lieu Commun Paris 1993, 250p

Boschma R., *Proximité et innovation*, Economie rurale n°280 mars-avril 2004, pp. 8-24

Bouhet B., *Le réveil des usagers des transports en commun : le cas de Grenoble*, Thèse de doctorat de sciences politiques de l'Université Pierre Mendès France 2984, 284 p.

Boumaza N., *Grenoble : un mythe urbain moderne*, Revue de Géographie Alpine n°4 Tome 85 1997, pp 175-185

Callon M., Lascoumes P. & Barthe Y., *Agir dans un monde incertain, essai sur la démocratie technique*, Paris : 2001, 358 p.

Certu, *Recommandations pour les aménagements cyclables*, avril 2000, 107 p

Colletis G. & Pecqueur B., *Intégration des espaces et quasi intégration des firmes : vers de nouvelles rencontres productives ?* Revue d'Economie Régionale et Urbaine n°3 1993, pp. 489-508

- De Bernardy M., *Efficiencia de l'innovation à Grenoble : fins stratégiques et jardiniers méticuleux*, Revue de Géographie Alpine n°4 Tome 85 1997, pp. 155-173.
- Debizet G., *Déplacements urbains de personnes : de la planification des transports à la gestion durable de la mobilité. Mutations d'une expertise*, Thèse de doctorat en géographie-aménagement de l'université de Paris 1 sous la direction de Gabriel Dupuy soutenue le 1^{er} mars 2004. 426 p. 340 références.
- Delbard B., Gattefosse R.P., Lacroix C., Parent J.F. & Soulage M.F., *L'adolescence d'un nouveau pouvoir communal Grenoble 1965-1978*, UER Urbanisation-Aménagement université des Sciences sociales de Grenoble, 415 p. + annexes
- Dupuy G., *Les territoires de l'automobile*, Anthropos Economica 1995
- Frappat P., *Le mythe blessé*, Editions Moreau 1979.
- Frémont A., *Milieu géographique et innovation Le cas Grenoblois*, Revue de géographie alpine, 1987.
- GART-Certu, *Suivi national des plans de déplacements urbains : le point au 30 juin 2000*, Rapport d'études, Collections du Certu, Octobre 2000, 100 p.
- Kirat T., *Innovation technologique et apprentissage institutionnel : institutions et proximité dans la dynamique des systèmes d'innovation territorialisés*. Revue d'Economie Régionale et Urbaine n°3 1993, pp. 547-564
- Massard N., Torre A. & Crevoisier O., *Proximité géographique et innovation*, in Pecqueur B. & Zimmermann J.B., *Economie de proximités*, Hermes Science Lavoisier Paris 2004, pp. 155-184
- Novarina, G., *De la gestion des grandes voiries à la planification des déplacements urbains Systèmes d'acteurs et politiques publiques dans l'agglomération grenobloise*, Flux n° 45 décembre 2001, pp. 47-60
- Orfeuil J.P., *Je suis l'automobile*, Editions de l'Aube 1994,
- Pradeilles J.C., *Géopolitique des transports urbains grenoblois Mise en scène d'un quart de siècle 1973-1998*, Revue de Géographie Alpine n°4 Tome 85 1997, pp. 97-112
- Pradeilles J.C., *Des échelles d'interventions de quelques mouvements associatifs*, Revue de Géographie Alpine n°4 Tome 85 1997, pp. 113-131
- Rallet A., *Choix de proximité et processus d'innovation technologique*, Revue d'Economie Régionale et Urbaine n°3 1993, pp. 365-386
- SMTC, Dossier tramway compte-rendu des études, février 1983, 20 p.