



**HAL**  
open science

# Le débat public, facteur de cohérence de l'action collective urbaine ? L'exemple des Plans de déplacements urbains en France

Florence Paulhiac

► **To cite this version:**

Florence Paulhiac. Le débat public, facteur de cohérence de l'action collective urbaine ? L'exemple des Plans de déplacements urbains en France. Le renouveau de la planification, Presses universitaires de l'Université de Montréal, pp.00-00, 2008. halshs-00265168

**HAL Id: halshs-00265168**

**<https://shs.hal.science/halshs-00265168v1>**

Submitted on 18 Mar 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.

**Le débat public,**  
**Facteur de cohérence de l'action collective urbaine ?**  
*L'exemple des Plans de déplacements urbains en France*

Florence PAULHIAC, Maître de Conférences,  
Université de Grenoble, Institut d'Urbanisme de Grenoble

**Mise en cohérence, planification territoriale et débat public : éléments de cadrage**

Cet article propose d'examiner les conditions de mise en œuvre et la portée des exercices de débat public dans les processus de planification des transports et des déplacements urbains en France. Notre regard porte, plus particulièrement, sur la production des *Plans de Déplacements Urbains* (PDU) des agglomérations de plus de 100 000 habitants et les conditions de mise en cohérence des politiques urbaines à cette échelle. Depuis la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (1982) et la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (1996), les acteurs locaux ont à leur disposition un cadre de planification pour l'organisation des transports urbains et la gestion des questions de mobilité via les Plans de Déplacements Urbains (PDU), documents obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, dont le rôle est réaffirmé par la loi Solidarité et renouvellement urbain en 2000. Du point de vue des contenus, ces plans sont vivement imprégnés des principes du développement durable, eux-mêmes largement monopolisés par les questions écologiques et environnementalistes liées aux déplacements (lutte contre la pollution et les émissions de gaz à effet de serre, préservation de la qualité de l'environnement au sens large, de la qualité de vie ou encore de la santé publique). Depuis de nombreuses années, l'action publique dans ce domaine est également animée par un enjeu fort, celui de la mise en cohérence des stratégies et des actions collectives engagées à des échelles vastes, celles des agglomérations ou des régions métropolitaines.

L'enjeu de la cohérence de l'action collective urbaine soulève une double question : celle d'une plus grande mise en cohérence du contenu des planifications territoriales (formalisées à travers des documents cadres, orientant à moyen et long terme l'action collective à l'échelle de l'agglomération ou de la métropole), d'une part et celui des politiques urbaines relevant des divers champs de l'urbanisme (programme d'actions dans le champ des transports, de l'aménagement spatial, du logement, du développement économique etc.), d'autre part. Cet enjeu imprègne véritablement l'action urbaine depuis quarante ans en France. Cette injonction récurrente interroge tant les modalités de production à l'origine des planifications et des politiques urbaines que les modalités de mise en œuvre de l'action, d'autant plus que les tentatives de mise en cohérence sont encore faiblement opérationnelles. Le processus de mise en cohérence recherché mérite cependant d'être mieux défini qu'il ne l'est actuellement. « L'évidence » d'une nécessaire mise en cohérence des actions urbaines masque généralement les contenus et les modalités possibles de cette cohérence tant recherchée. Selon nous, celle-ci peut être envisagée de deux points de vue, d'un point de vue *interne* et d'un point de vue *externe*.

La *cohérence interne* concerne l'architecture et le contenu d'une seule politique urbaine ou d'une planification territoriale. Elle relève alors la cohérence qui s'établit entre le contenu du diagnostic et les stratégies privilégiées mais également entre ces stratégies et les outils mobilisés ainsi que les actions réalisées. Ce premier niveau de cohérence est essentiel a priori à la construction et la réalisation d'un programme d'action publique quel qu'il soit. En effet, l'essence même d'une politique publique réside dans sa cohérence et la rationalité du modèle explicatif et d'action qu'elle propose (Muller et Surel, 1998). Dans le cas précis des PDU, la cohérence interne de la planification territoriale est relativement complexe à établir. En effet, les Plans de Déplacements Urbains sont des planifications *polymorphes* car elles sont à la fois des planifications *territorialisées* (qui s'appliquent à un territoire précis et relevant de la construction collective d'acteurs ancrés dans ce territoire), mais également *intersectorielles* (encadrant le champs des transports terrestres et des déplacement au sein d'une agglomération) et *stratégiques* (énonçant des programmations d'action collective à moyen terme). Ainsi, la gestion des déplacements à l'échelle des agglomérations françaises suppose une régulation transversale des différents secteurs relatifs aux transports urbains (transports collectifs, routiers, ferroviaires, transports dits « doux » etc.) d'une part, mais également de divers secteurs relatifs à l'aménagement de l'espace public (voirie, stationnement par exemple), aux questions sociales (accessibilité de tous aux transports), à l'économie locale (livraison de marchandises et plans de déplacements des salariés), à la protection de l'environnement (réduction des pollutions et nuisances liées aux déplacements) etc.

Face à cette complexité intrinsèque des PDU, notre analyse vise à évaluer dans quelle mesure le débat public, à l'œuvre lors de la production de ces plans, contribue à la production de diagnostics territoriaux multidimensionnels et de stratégies intersectorielles cohérentes entre elles.

La *cohérence externe* quant à elle concerne la cohérence qui s'établit entre les contenus et les outils de plusieurs planifications et politiques urbaines à l'œuvre sur un même territoire urbain. Ce type de cohérence interroge plus simplement la transversalité et la mise en résonance des réflexions stratégiques menées à différentes échelles territoriales mais aussi l'articulation des actions menées dans différents secteurs d'intervention propres à la gestion urbaine. Depuis 2000, la loi Solidarité et renouvellement urbain (dite loi SRU) a réorganisé l'architecture de la planification territoriale et sectorielle encadrant l'aménagement et l'urbanisme en France, substituant au dispositif de planification instauré par la loi d'orientation foncière de 1967 un dispositif renouvelé, tant du point de vue des contenus des documents de planification que du point de vue de la hiérarchie entre ces documents. La loi SRU rappelle notamment l'exigence d'une démarche transversale entre les différents niveaux de planification afin de mettre en cohérence l'ensemble des politiques d'aménagement du territoire et souligne notamment le lien ou l'articulation à trouver entre les champs de l'urbanisme et des transports.

Selon les termes de la loi, l'articulation entre les politiques urbaines passe en premier lieu par la mise en cohérence des différents documents de planification des agglomérations urbaines, principalement les SCOT, les PLU, les PDU et les PLH. Les SCOT - Schémas de Cohérence Territoriale- définissent les stratégies territoriales de développement, intersectorielles, à l'échelle des agglomérations tandis que les PLU - Plans Locaux d'Urbanisme- proposent, à l'échelle des communes, un projet d'aménagement et de développement durable ainsi que l'affectation réglementaire des sols. Les PLU doivent être compatibles avec les SCOT. Les PDU, en compatibilité avec les SCOT, servent également de document de référence au PLU qui doivent respecter leurs dispositions. Les PLH - Plans locaux de l'habitat- jouent un rôle équivalent à celui des PDU mais dans le champ du logement et de l'Habitat. Ils doivent donc être compatibles avec les SCOT et être pris en compte par les PLU. Cependant, la loi dit peu sur les méthodes qui doivent être inventées au niveau local pour respecter et réaliser effectivement cette cohérence.

Dans ce contexte, nous souhaitons évaluer le rôle potentiel du débat public dans l'articulation des contenus des planifications territoriales et des politiques urbaines relevant de champs et d'échelles d'interventions différents.

L'action publique contemporaine dans le domaine de l'aménagement urbain est également aux prises avec une série de transformations affectant les processus décisionnels, les partenariats la sous-tendant ainsi que les contenus des politiques qui la formalisent. Dans ce contexte, les pratiques de gouvernance dite *négociée* ou *participative* sont de plus en plus mobilisées pour tenter de créer des conditions d'une prise de décision innovante et efficace au niveau local. En conséquence, les exercices de débat public tendent à occuper une place centrale, du moins en théorie, dans la construction des politiques urbaines. Plusieurs questions émanent de ce constat général : les exercices de débat public sont-ils des éléments constitutifs des planifications territoriales et des politiques urbaines (du point de vue substantiels et procédural) et jouent-ils un rôle dans les processus de mise cohérence de l'action urbaine sur un territoire donné? Les processus de débat public contribuent-ils à la mise en relation de savoirs et d'expertises susceptibles de favoriser la transversalité de l'action collective urbaine?

L'analyse que nous exposons dans cet article est innovante de plusieurs points de vue au regard notamment de la littérature existante sur les processus participatifs et la concertation en aménagement. Premièrement, soulignons que les travaux portant sur le rôle du débat public dans ce champ d'action publique abordent très peu la question de la gouvernance urbaine et de la planification territoriale à l'échelle des agglomérations. En effet, la littérature récente porte une attention toute particulière aux processus de débat public liés à des aménagements territoriaux d'envergure, soulevant notamment la question centrale des controverses techniques et environnementales autour de la réalisation de projets d'infrastructures de type autoroutières ou ferroviaires et d'équipements majeurs (Simard *et alii*, 2005 ; Allain, 2006 ; Fourniau *et alii*, 1997 ; Rui, 2004). En France, certains de ces travaux s'intéressent spécifiquement au rôle de la Commission Nationale du Débat public autour de ces aménagements (Fourniau, 2005 ; Audhui, 2005).

Un second pan de la littérature aborde certes la question de la participation des citoyens aux processus décisionnels présidant à l'action collective urbaine, mais en référence à des échelles territoriales d'action inférieures à celle de l'agglomération, généralement celle du quartier dans laquelle s'inscrivent des projets d'équipements ou d'aménagement spécifiques et relevant d'une gestion dite de proximité (Bacqué *et alii*, 2005). Enfin, certains travaux abordant la question de la production des PDU privilégient certes l'analyse du jeu des acteurs, mais sans pour autant évaluer le rôle du débat public (Menerault, 1986). Quand le débat public est analysé, en revanche, la question de la mise en cohérence de l'action collective sous l'impulsion du débat public n'est jamais posée (Amzhert *et alii*, 2003 ; Brantosin, 2000; Frère 2004 et 2005 ; Gonzales, 2006 ; Guilbot, 2004 ; Jouve, 2004 et 2003 ; Louvet, 2004 et 2005 ; Yerpez, 2004).

C'est dans ce contexte scientifique précis que nos recherches s'inscrivent. Une recherche en cours sur les Plans de Déplacements Urbains<sup>1</sup> interroge notamment les modalités et la portée du débat public, tout au long du processus de production, de mise en œuvre et d'évaluation des PDU. Elle porte plus spécifiquement sur les conditions d'une bonne gouvernance des Plans de Déplacements Urbains et sur les conditions de l'évaluation des PDU. L'analyse s'appuie sur une approche comparée de différents PDU, à travers quatre études de cas : les PDU de Lille, Lyon, Grenoble et Bordeaux. Dans ce travail, une question spécifique de recherche tente d'évaluer le rôle du débat public dans la mise en cohérence, interne et externe, de l'action collective. Une seconde recherche portant sur l'institutionnalisation du débat public et son rôle dans le contenu des politiques urbaines nous a permis d'approfondir l'articulation entre débat public et production du Plan de Déplacements Urbains de Grenoble<sup>2</sup>. C'est sur cet aspect précis que cette seconde recherche est mobilisée. Dans cet article, nous présentons une première série de résultats tirés de ces deux recherches en cours.

Sous l'expression « débat public », nous avons souhaité englober, dans un premier temps, toute forme de participation d'un public, généralement diversifié dans sa composition et issu de la société civile, à la construction d'une politique urbaine. Le public peut être relativement composite et se constituer de citoyens, d'usagers, d'associations, de lobbies par exemple. La participation peut quant à elle revêtir des formes diverses (réunions publiques, groupes de travail thématique, forum, etc.) et intervenir, en dehors de la concertation entre acteurs publics, à différents moments de l'élaboration de l'action publique, du diagnostic à l'évaluation de l'action en question. Cette proposition généraliste permet d'identifier dans un premier temps l'ensemble des exercices et des processus qui tendent à associer des acteurs non publics à la production d'un PDU. A partir de cette identification large, nous proposons de restituer ici une analyse des moments, des modalités, des contenus et de la portée des exercices de débat public dans la production des PDU français.

---

<sup>1</sup> Cette recherche est menée par les chercheurs de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble. Elle a débuté en novembre 2005 pour une durée de 16 mois. Cette recherche est menée dans le cadre des travaux du Programme National de Recherche et d'Innovation dans les Transports terrestres (PREDIT 3). Elle est co-financée par l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie) et la Communauté urbaine de Bordeaux.

<sup>2</sup> Cette seconde recherche est financée par le Plan Urbain Construction et Architecture (PUCA) intitulée « Développement urbain durable, débat public et urbanisme à Grenoble, Lyon et Montréal » et regroupe trois équipes de recherche issues de l'Institut d'Urbanisme de Lyon, de l'Institut d'Urbanisme de Grenoble et de l'Institut d'Urbanisme de l'Université de Montréal.

Notre propos est structuré en trois points. Une première partie présente les conditions d'intégration du débat public au processus d'élaboration des PDU au regard du contexte français d'institutionnalisation du débat public dans le champ de l'aménagement. La deuxième partie de l'article démontre à la fois la diversité des formes de débat public associé à l'élaboration des PDU et l'aspect informel mais désormais incontournable de ces exercices. Dans une troisième partie, nous évaluons les articulations existantes entre le débat public et le processus décisionnel institutionnalisé présidant à la production des PDU. Cette analyse souligne la portée et les « vertus » du débat public dans la construction de ces planifications spécifiques. Ces différents éléments nous permettent, dans la partie conclusive de l'article, de répondre partiellement à la question centrale de cet article, à savoir cerner le rôle du débat public dans la mise en cohérence des politiques urbaines.

## **2. Débat public et Plan de déplacements urbains : contexte légal et articulations possibles**

Les processus de participation des citoyens sont venus compléter les processus traditionnels de prise de décision, à l'échelle des gouvernements locaux, à partir des années 1980 dans les pays occidentaux. L'intégration de la participation des citoyens aux processus de construction de l'action publique urbaine relève d'une conjonction de facteurs (Hamel, 1991) : la crise économique, la crise de gouvernabilité, la remise en cause des pratiques et des techniques de gestion des pouvoirs publics et l'émergence de revendications sociales. La participation ou le débat public peuvent être analysés sous l'angle d'un outil d'aide à la décision et comme un moyen de démocratiser la gestion publique. De la simple communication d'informations à la décision co-produite, le débat public se déploie dans divers contextes locaux en relation avec l'élaboration des politiques urbaines et de la planification stratégique territoriale au cours des années 1990 (Paulhiac, 1999).

Une telle « ouverture » du pouvoir local peut relever de l'intérêt d'un palier de gouvernement à être influencé ou informé dans ces choix et à éviter des conflits potentiels. La participation permettrait alors une meilleure circulation de l'information de la société vers les élus. Ces derniers seraient alors plus aptes à prendre des décisions plus éclairées. En associant des habitants et des usagers à certaines phases d'élaboration de la planification territoriale, ce type de processus peut revêtir des formes multiples et s'insérer dans les processus décisionnels publics selon des modalités et à des degrés très variables. Les lieux de débats, les règles et les résultats sont alors différents dans le temps et dans l'espace.

Dans le domaine de la gestion urbaine et plus spécifiquement de celle des transports et des déplacements, à l'échelle des agglomérations, le débat public est effectivement devenu un élément de plus en plus présent au sein des processus de production des politiques urbaines depuis les années 1990, et ce dans la plupart des pays industrialisés. Les impératifs du développement durable ont notamment suggéré de nouvelles procédures d'élaboration des politiques urbaines, plus interactives en direction des citoyens notamment, dans lesquelles le débat public s'impose progressivement (Gauthier, 2005). La nécessité de mieux articuler les contenus des politiques urbaines, l'impératif d'une plus grande intégration des enjeux sociaux et environnementaux aux décisions publiques, l'enjeu de l'acceptabilité des projets de transports semblent attribuer au débat public certaines vertus a priori.

Au niveau local, en France, les innovations législatives des dernières années ont véritablement entamé un processus d'institutionnalisation du débat public dans la gouvernance locale, soit par la mise en place de *dispositifs délibératifs obligatoires* dans certaines agglomérations (la loi ATR de 1992 sur les Commissions consultatives ; la Loi Voynet pour l'Aménagement du Territoire et le développement Durable de 1999 à propos des Conseil de Développement ; la Loi Vaillant sur la Démocratie de proximité du 27 février 2002 à propos des Conseils de Quartiers), soit par la mise en œuvre de *procédures référendaires locales* (Loi ATR de 1992 ; la loi LOADT de 1995, Loi organique relative au référendum local de 2003). Dans le champ de l'aménagement urbain, la *concertation d'aménagement* est instituée en 1985 (concertation préalable des ZAC) et élargie (dans le champ de l'action urbaine relevant de la Politique de la Ville) par la Loi Besson d'Orientation sur la Ville de 1991. Enfin, elle est étendue aux documents de planification urbaine (SCOT et PLU) par la Loi SRU de 2000, disposition confirmée par la loi Urbanisme et Habitat de 2003. A côté de ces dispositifs réglementaires prévus par la loi, les agglomérations ont parfois accompagné, ou devancé, ces innovations en créant des *dispositifs ad hoc* afin d'alimenter la prise de décision dans certains domaines d'action<sup>3</sup>.

Dans ce contexte de généralisation des pratiques de concertation ou de débat public, le PDU fait quelque peu exception. En effet, il n'est pas soumis à la même contrainte que les SCOT et les PLU. Dans le processus d'élaboration des PDU, et en dehors de l'Enquête Publique, il n'existe qu'un moment d'ouverture *obligatoire* du système décisionnel aux acteurs de la société civile et précisément aux associations locales. La loi prévoit en effet de consulter, mais uniquement *à leur demande*, les associations qui le souhaitent avant l'adoption définitive du projet de PDU par la collectivité en charge de cette élaboration (CERTU, 2003). Cependant, les études de cas ont démontré que cette ouverture, *a minima*, n'empêchait nullement des ouvertures plus larges des systèmes d'élaboration et de production des PDU en direction des citoyens, des usagers et des associations locales ou encore des experts extérieurs aux agglomérations. Ainsi, le débat public est-il faiblement institutionnalisé par la loi cependant les pratiques publiques locales l'ont souvent réifié dans des processus décisionnels innovants.

Certains auteurs relèvent que les innovations en matière de participation intégrée aux processus de production des politiques de transport et de déplacement ont finalement peu d'influence sur le contenu des documents et des actions (Gauthier, 2005) ou une portée très variable selon les expériences (Guilbot, 2004 ; Frère, 2005). Quant ces apports existent, ils peuvent être de nature « substantielle » et alimenter le projet de PDU, soit grâce à l'émergence de nouvelles thématiques d'action, soit par la pondération d'enjeux préalablement identifiés (Louvet, 2004 et 2005). Il reste que l'innovation institutionnelle ne semble pas venir bousculer profondément les référentiels qui animent l'action urbaine dans ce domaine (Offner, 2006). Face à ces constats, nous avons tenté de cerner plus précisément quelle était la portée du débat public et ce au regard de la cohérence de l'action collective.

---

<sup>3</sup> Afin de saisir l'ampleur de ces évolutions, nous renvoyons à l'article de Franck SCHERRER dans cet ouvrage.

Selon les pratiques et le degré d'intégration des usagers aux processus décisionnels, le débat public ne peut-il pas présenter plusieurs vertus pour la coordination des planifications territoriales et des politiques locales dans les domaines des transports et de l'urbanisme ? Une implication des acteurs de la société civile en amont de la prise de décision ne crée-t-elle pas des conditions favorables à la mise en place d'une expertise contradictoire et la construction de diagnostics partagés par les acteurs (publics et sociaux) et, par conséquent, ne favorise-t-elle pas une meilleure connaissance des enjeux, des demandes sociales voire même l'émergence d'une culture transversale, commune, autour de la problématique urbanisme-transport?

Les recherches en cours permettent d'étudier l'articulation possible entre les exercices de débat public et le processus de construction, de mise en œuvre et d'évaluation des Plans de déplacements urbains. Dans un premier temps, il s'agit d'explicitier la réalité des pratiques de débat public dans les quatre villes (Bordeaux, Grenoble, Lille et Lyon) afin de définir les formes et les modalités d'organisation du débat public et de son intégration aux processus de planification et de gestion des déplacements urbains. Dans un deuxième temps, il s'agit d'évaluer l'incidence et la portée de l'institutionnalisation du débat public sur les pratiques planificatrices et les politiques de déplacements, sous l'angle :

- du contenu des PDU et des politiques de déplacements mises en oeuvre
- de la mise en cohérence entre les documents de planification et entre les politiques urbaines locales
- des procédures de suivi et des procédures de révision des PDU

Du point de vue méthodologique, les études de cas ont été traitées à partir d'entretiens effectués auprès des responsables des PDU dans chaque agglomération, de techniciens et d'experts, de représentants d'associations locales impliqués dans ces démarches de planification et d'universitaires travaillant sur ces questions. Une analyse complète des documents de planification ainsi que des recherches préexistantes à notre étude a également été menée. Ainsi, nous nous sommes appuyés principalement sur les travaux de thèse de doctorat et de recherches portant spécifiquement sur le rôle du débat public lors de l'élaboration de différents PDU (Brantosin, 2000; Frère 2004 et 2005 ; Gonzales, 2006 ; Guilbot, 2004 ; Louvet, 2004 et 2005) et également sur les travaux de J.-M. Offner qui a produit une analyse détaillée et approfondie des contenus et des ressorts politiques des PDU en France (Offner, 1993, 2003 et 2006).

L'étude des PDU des quatre agglomérations retenues révèle l'existence de différentes modalités d'association des acteurs publics, privés, associatifs ou des citoyens à l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains. Il ressort de l'analyse que ces modalités spécifiques du débat public répondent à différentes stratégies de la part des acteurs publics en charge de l'élaboration des PDU. Les cas de Lille, Grenoble et Lyon, de ce point de vue, présentent des exemples intéressants de débat public, bien que les procédures proposées soient très diversifiées et leur portée variable<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> Le cas de Bordeaux est en cours d'analyse, par conséquent il ne fera pas l'objet d'une restitution dans cet article.

### 3. Des modalités diversifiées de débat public : pas de règle ni de modèle

Le processus d'élaboration des PDU est arrêté, en grande partie, par la loi française qui prévoit notamment les différentes étapes clés du processus (Loi LOTI, 1982). Parmi les obligations opposées aux acteurs publics en charge de l'élaboration du PDU<sup>5</sup>, la loi soumet l'approbation définitive du document à une phase d'enquête publique. Cette étape intervient en aval du processus de production, une fois le projet arrêté par les acteurs publics locaux. Elle permet de mettre à disposition du public le dossier présentant le projet de PDU, sous la responsabilité d'un commissaire enquêteur qui recueille les avis, les propositions des citoyens vis-à-vis du projet en question. Le commissaire produit ensuite un rapport formulant un avis favorable ou non au projet de PDU. Si cet avis est défavorable, le projet doit être revu et faire l'objet d'une nouvelle délibération.

Nous avons souligné précédemment le cas particulier des PDU en matière de concertation, en relevant qu'en dehors de l'enquête publique, il n'existe qu'un autre moment d'ouverture *obligatoire* du système décisionnel aux acteurs de la société civile. Or, selon la loi, ce n'est qu'à leur demande que les associations locales qui le souhaitent seront consultées. Cette consultation, dont les modalités sont à la discrétion des autorités en charge d'élaborer le PDU (les Autorités Organisatrices des Transports Urbains ou AOTU), intervient une fois le projet de PDU formalisé mais avant son adoption définitive par les autorités publiques. Les avis recueillis à cette étape peuvent être intégrés au projet, si l'AOTU le souhaite et l'estime nécessaire. La pratique offre en réalité plus de processus participatifs que la loi ne le prévoit. En effet, il est désormais relativement rare que le débat public ne soit pas convoqué lors de l'élaboration des PDU. Il est même devenu quasiment *incontournable* dans les phases de production de cette planification. Ces « ouvertures » du processus de production en direction de la société civile se concrétisent par des moments et des dispositifs de débat public construits localement à l'initiative, et instaurés selon les décisions, des autorités organisatrices des transports en charge de l'élaboration des PDU.

Ainsi, les exercices de débat public ont été essentiellement repérés dans les phases amont d'élaboration des différents PDU et rarement dans les phases suivantes, à savoir celles concernant leur mise en oeuvre, leur suivi ou encore les phases d'évaluation des politiques en question. Cependant, la phase de révision d'un PDU peut faire appel au débat public. Cela a été le cas à Lyon, où l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains a « repris » les modalités de débat public qui avaient animé l'élaboration initiale du PDU et a associé certains acteurs de la société civile, selon des modalités similaires à l'exercice initial de production du PDU. Cependant, cette « pérennité » du débat public, ou du moins sa réactivation au moment de la révision des documents, n'est pas systématique puisque dans le cas lillois, l'AOTU ne s'est pas encore prononcée sur les méthodes et les processus qui animeront les prochaines phases de révision, alors même que le débat public avait été d'une grande ampleur initialement.

---

<sup>5</sup> En France, les PDU sont obligatoires pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants. La maîtrise d'ouvrage relève des Autorités Organisatrices des Transports Urbains (AOTU), soit des établissements publics de coopération intercommunale (Communauté d'agglomération ou Communauté urbaines), soit des syndicats mixtes en charge des transports urbains (composés d'élus des structures intercommunales de l'agglomération et du département).

Dans un tel contexte, les exercices débat public ne relèvent donc pas de modèles pré-établis ou de règles précises organisant les processus décisionnels liés à l'élaboration des PDU. Les études de cas présentent une grande diversité et un éventail de dispositifs, sous un vocable riche, mais révélant des situations et des processus relativement hétérogènes. Le débat public dans le cadre de l'élaboration des PDU présente, en effet, des formes, des temporalités, des scènes et des acteurs très diversifiés, selon les villes et selon les étapes de la production des PDU concernés. Ces exercices vont de la simple *information* de la population locale par le biais d'expositions, ou la diffusion d'un journal dédié au PDU par exemple, jusqu'au *partenariat d'expertise*, sollicitant des associations dans le domaine des transports pour la définition des stratégies du PDU, en passant également par la consultation de citoyens ou-et d'associations via des réunions publiques. Sous un même vocable de type « *débat public* » ou encore « *concertation* », les élus et les techniciens mettent en œuvre des expériences tout à fait différentes. Plusieurs travaux précédents, portant sur le débat public au sein des PDU, ont également relevé la diversité des procédures et des supports portant les expériences de débat public (Louvet, 2005 ; Frère, 2005).

Soulignons, à titre de mise en garde, que l'ampleur du débat public, mesuré par le nombre de dispositifs existants et la fréquence des rencontres et des échanges, ne garantit en rien une plus grande portée ou une influence réelle du débat en direction du contenu du projet. En effet, le débat public n'est pas toujours vecteur d'apports substantiels au projet lui-même. Il peut se révéler comme un simple lieu d'échanges d'informations par exemple, « déconnecté » en partie de l'élaboration du plan. Voyons justement comment s'articulent ces processus de débat public au système décisionnel des acteurs publics en charge de l'élaboration des PDU et leur portée au regard de la production d'une telle planification.

#### **4. Articulation entre débat public et système décisionnel : *forme intégrée* ou *forme non intégrée***

Cette partie tente d'évaluer la relation entre les processus de débat public et les processus de production du projet de PDU. Nous avons noté tout d'abord que toutes les expériences de débat public menées dans ces villes se sont tenues en *amont du processus décisionnel*, à savoir avant le vote d'approbation du projet de PDU. Les acteurs locaux accordent effectivement une place particulière au débat public, qui est perçu comme un *élément constitutif du processus d'élaboration* du projet de PDU et ce, quelles que soient les vertus ou les objectifs que les Autorités organisatrices des transports urbains lui assignent in fine. Ensuite, nous avons défini les processus de débat public et relevé, malgré des modalités a priori très variées, deux formes principales de débat public, en fonction des objectifs que leur assignent les AOTU et de leur intégration au système décisionnel. Nous qualifions la première forme de *forme non intégrée du débat public* au processus décisionnel, la seconde de *forme intégrée de débat public*.

*La forme non intégrée de débat public* est une forme d'ouverture relativement limitée du système décisionnel en direction de la société civile. Dans ce cas, les AOTU ne considèrent pas le débat public comme jouant un rôle clé dans la construction du projet de PDU, du moins en terme d'apport au diagnostic ou aux stratégies (apports substantiels). En revanche, le débat public se voit assigner deux autres objectifs. Le premier est *d'informer les citoyens sur l'avancement du projet* en question. Dans ce cas, le débat public consiste essentiellement à diffuser de l'information au sein de la société civile sans pour autant prévoir de phases de débat contradictoire. L'échange entre la société civile et les pouvoirs publics, autour du PDU, est alors très limité. Le deuxième objectif, *pour les pouvoirs publics, est d'être informés*, en faisant « remonter » de la société civile de l'information utile, voire de débattre autour d'enjeux ou d'éléments stratégiques, mais sans intégrer directement des acteurs de la société civile aux processus même de décision présidant au PDU. Ainsi, les processus de débat public peuvent se tenir « en dehors » de l'élaboration du projet à proprement parler. Dans cette forme non intégrée, l'ouverture du processus décisionnel en direction des citoyens ou des experts de la société civile est donc relativement faible et le lien entre débat public et décision publique tenu. La première vertu du débat public dans sa forme non intégrée est de *prendre le pouls de la population* et d'éviter, en théorie du moins, la contestation au moment de l'enquête publique ou de la réalisation des actions préconisées. Il permet *d'éviter des conflits ou de rendre des projets acceptables*. Il participe enfin à *la transparence du processus de production* de la planification.

Cette forme de débat public a été repérée à Lille tout au long du processus de production du PDU. Elle a également été mobilisée à Lyon, en complément de l'autre forme, dite intégrée, de débat public. Le débat public peut alors être organisé selon diverses modalités, dont les appellations et le déroulement varient selon les cas. Cependant, la tenue de *réunions publiques*, parfois qualifiées *d'information* ou de *concertation* (sous forme de rencontres régulière sur une période donnée), ou de *forums* (rencontres organisées sur une ou deux journées) sont les modalités les plus fréquemment repérées. Les réunions publiques ou les forums donnent généralement lieu à des échanges d'information entre élus, techniciens et habitants et/ou associations locales sur divers objets et dimensions du projet en construction. Mais ils ne visent pas à produire de débats contradictoires ou un savoir collectif pouvant être intégré au projet de PDU. Leur objectif est de donner à voir le processus en cours (un peu ou de façon importante), mais pas de l'influencer, et à échanger de l'information (et non pas d'expertise ni de savoirs). Dans ce cas, les habitants ne sont pas associés directement à la production du contenu de la planification.

*La forme intégrée de débat public*, quant à elle, résulte d'une volonté affichée des AOT d'obtenir à l'issue des processus de débat public un *apport substantiel* au projet de PDU. Dans ce cas, les AOTU envisagent a priori que le débat public peut alimenter le diagnostic qui préside au projet de PDU (en termes de connaissance des besoins ou des usages par exemple), voire les stratégies à mettre en œuvre (via l'émergence de nouveaux enjeux et d'axes d'intervention à privilégier). Ces résultats rejoignent ceux de N.Louvet (Louvet, 2005) qui démontre comment les processus de débat public jouent parfois un rôle dans l'amendement et l'évolution de certains enjeux. Dans ce cas, l'expertise civile et associative, sollicitée volontairement par les acteurs publics et développée lors des exercices de débat public, est intégrée au corpus alimentant la démarche du PDU. L'articulation entre processus participatif et processus décisionnel est alors considérée comme très forte, d'où l'expression de forme intégrée de débat public. Dans ces cas, le système décisionnel est considéré comme relativement *ouvert* en direction de la société locale, mais notons que tous les habitants ne participent pas.

Une des modalités d'organisation du débat public la plus répandue dans ce cas est celle des *groupes de travail thématique* constitués au moment du processus d'élaboration du PDU (au moment de la production des diagnostics et de la construction des stratégies) et qui réunissent généralement des acteurs institutionnels, techniques et des experts issus de la société civile (notamment du milieu associatif). Les participants aux divers groupes de travail sont intégrés en fonction de leur compétence et de la pertinence de leur présence au regard des thèmes abordés. Ces groupes de travail sont alors au cœur du dispositif d'élaboration du PDU et sont encadrés et pilotés généralement par un comité technique, qui fait le lien entre les groupes et le politique, incarné quant à lui par un comité de pilotage qui valide le projet tout au long de son élaboration. Ces formes ont été relevées à Grenoble et à Lyon.

Le tableau présenté ci-dessous synthétise les différentes formes de débat public repérées lors de l'élaboration des PDU de Lille et de Lyon. Nous avons souhaité détailler ces deux études de cas car elles sont relativement différentes quand aux modalités de débat public et aux apports de ces processus.

### Les formes de débat public dans les processus d'élaboration des PDU Les exemples de Lille et Lyon

	Forme de débat public	Dispositifs	Participants	Objectifs visés
<p><b>Lille</b></p> <p>(lors de l'élaboration du PDU entre fin 1997 et début 1999)</p>	<b>Non intégrée</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Forum des déplacements (2 jour) fin octobre 1997</li> <li>• Soirées-débats thématiques publiques (8 au total entre avril et juin 1998)</li> <li>• Forum sur le projet de PDU (2 jours les 2 et 3 octobre 1998)</li> <li>• Réunion d'information présentant le projet finalisé (Mai 1999)</li> </ul>	<p>Associations locales (60) Organismes consulaires</p> <p>Associations</p> <p>Associations</p> <p>Associations</p>	<p>Pour les deux forums :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Informer sur la démarche engagée</li> <li>• Transmettre de l'information sur le projet de PDU en cours</li> <li>• Faire remonter de la connaissance et des avis sur les questions de mobilité</li> </ul> <p>Pour les Soirées-débats thématiques et la réunion d'information sur le projet :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• « prendre le pouls de la société civile » (recueillir des avis sur le projet)</li> <li>• « éviter les contre pouvoirs »</li> <li>• Montrer le processus en cours</li> <li>• Diffuser de l'information sur le contenu du projet</li> </ul>
<p><b>Lyon</b></p> <p>(lors de l'élaboration du PDU en 1995-1996)</p>	<b>Intégrée</b>	<p>Groupes de travail thématique :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Chaque groupe dirigé par un élu</li> <li>• Rapporteur par groupe : un technicien</li> </ul>	<p>Société civile locale (via les associations) Universitaires locaux Acteurs publics locaux (Etat, Communauté urbaine, Région, Département, AOTU)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobiliser l'expertise associative et scientifique locale</li> <li>• Obtenir des apports substantiels au Projet de PDU : nourrir le diagnostic ; définir des</li> </ul>

			Techniciens des collectivités locales	enjeux et des stratégies
	<b>Non intégrée</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Réunions publiques par quartier (organisées par l'AOTU, sur plusieurs semaines, dans les 55 communes de la Communauté urbaine ; lieu : la mairie)</li> <li>Forum des associations (1 Jour- mars 1996)</li> </ul>	Associations Elus locaux  Associations (300 représentants d'associations)	<ul style="list-style-type: none"> <li>Recueil d'avis sur les scénarios du projet PDU</li> <li>Recueillir avis sur le projet avant son adoption définitive</li> </ul>

Les acteurs publics locaux attribuent donc différentes vertus aux exercices de débat public. Cependant, la recherche a démontré que l'acceptabilité du projet n'était pas toujours un résultat tangible des exercices de débat public. En effet, les PDU de Lille et de Grenoble ont fait l'objet de recours devant les tribunaux administratifs pour annulation malgré des processus participatifs importants (de forme plutôt intégrée à Grenoble et non intégrée à Lille).

Les apports dits « substantiels » du débat public au projet de PDU sont quant à eux identifiés dans les cas de Lyon et Grenoble. Dans le cas grenoblois par exemple, ce type d'apport est réel et massif dès le début de la réflexion sur les enjeux du PDU et pérenne tout au long de la démarche d'élaboration des stratégies. Dans cas en effet, l'expertise associative (notamment d'une association spécialisée dans les transports en commun et dans les modes doux) a été prise en compte par les décideurs locaux au même titre que celle de bureaux privés d'experts ou encore de l'expertise publique institutionnelle portée notamment par l'état. De plus, cette expertise a contribué à façonner le référentiel principal de la planification stratégique. Ce type d'échanges a même débouché sur une délégation de maîtrise d'œuvre à cette association pour la réalisation de plans de mobilité scolaire.

Si des apports directs de ce type influencent l'élaboration des PDU des *apports indirects* au contenu des politiques, *de type managérial* apparaissent également. Cette autre vertu est rarement pressentie ou pas toujours affichée comme telle par les AOT bien que relevée dans les trois cas étudiés. Elle concerne le positionnement et l'expertise mêmes des acteurs publics locaux pendant le processus de production du PDU. Nous avons constaté que le débat public était un facteur d'émergence de *processus d'acculturation des techniciens et des élus aux problématiques propres à l'action collective dans le domaine du PDU*. Nous avons parfois qualifié cette acculturation d'acculturation *institutionnelle* (interne au acteurs publics participant au PDU) et *rampante* (non voulue et peu repérée par ces mêmes acteurs). Le débat public, de part les échanges qu'ils suscitent, obligent les acteurs institutionnels (élus et techniciens) à développer une culture commune du PDU et de ses problématiques afin de proposer à la société civile une vision claire, cohérente et argumentée des enjeux, du territoire, des problématiques de déplacements et transport ainsi que des contraintes et ressources d'action. Cette construction commune et progressive dans le temps de production du PDU s'apparente à un *processus d'acculturation* des acteurs institutionnelle à l'ensemble des éléments de contenu et des éléments processuels constitutifs d'une démarche PDU.

## **Conclusion : Le débat public vecteur potentiel de cohérence de l'action urbaine**

En relevant les apports et les vertus du débat public, nous avons souligné leurs fonctions potentielles et effectives dans les processus de construction des PDU. Mais cette analyse n'a pas complètement justifié ni explicité les facteurs de mise en place de tels exercices. En effet, l'existence de vertus ou encore les impératifs procéduraux et normatifs du développement durable n'expliquent pas à eux seuls le recours au débat public. Nos recherches tendent à démontrer que le recours au débat public s'explique par un faisceau de déterminants de nature diverse.

G. Novarina relève que les déterminants sont d'ordre politique (la sensibilité politique pouvant expliquer le recours plus ou moins important aux démarches participatives), sociétal (une « tradition » associative et de mobilisation au sein de la société locale peut expliquer le « rôle » incontournable d'acteurs civils dans certains processus décisionnels) mais que ces déterminants peuvent également renvoyer au contexte territorial et aux enjeux de transport et déplacements au moment de l'élaboration des PDU. Ainsi, un contexte dans lequel des projets spécifiques d'aménagement ou d'infrastructures de transport sont inscrits à l'agenda politique pourra potentiellement se présenter comme un contexte « favorable » au débat public. Il souligne à ce titre que « *l'intégration du débat public au processus décisionnel sont d'autant plus forts que le PDU est lié à des projets en phase opérationnelle* » (Paulhiac et Novarina, 2007). Les déterminants et les vertus attribuées au débat public expliquent certainement qu'il soit essentiellement convoqué au moment des phases amont de production des PDU. Les acteurs locaux attribuent peu de vertus et d'importance à l'intégration du débat public à d'autres phases de la politique. Les études de cas démontrent clairement que le débat public n'est pas considéré, par les acteurs publics locaux, comme un élément du processus de mise en œuvre, de suivi ou d'évaluation des PDU.

Ces premiers résultats de recherche tendent à montrer que le débat public est potentiellement un facteur de mise en cohérence des politiques urbaines en matière de transport et déplacements, du point de vue de la cohérence interne au PDU mais également du point de vue de la mise en cohérence des différentes politiques urbaines sur un même territoire (cohérence externe).

Du point de vue de la cohérence interne au PDU, le débat public, activé au moment de la production du projet, contribue parfois à enrichir les approches des élus et des techniciens. Par exemple, l'expertise contradictoire portée par le milieu associatif, dans le cas grenoblois, a donné lieu à des exercices de débat public riches et a contribué à structurer le contenu du PDU. Ce vecteur de cohérence relève de choix politiques clairs de se laisser influencer par des formes relativement explicites et intégrées de débat public mais également de la forte structuration du milieu associatif local.

L'acculturation des acteurs locaux résultant des exercices de débat public, l'apprentissage collectif qu'ils suscitent sont également des facteurs de cohérence de l'action urbaine, et ce au-delà de la production du PDU. Dans le cas lyonnais, il semble que l'acculturation des acteurs locaux aux problématiques de déplacements et de mobilité lors du PDU ait généré des échanges entre techniciens des sphères transports et urbanisme qui perdurent au-delà du PDU, et alimentent désormais d'autres processus de planification (du type Schéma de cohérence territoriale notamment). Dans ce cas, c'est la cohérence externe, entre politiques urbaines, qui bénéficierait des vertus du débat public.

Cependant, la mise en cohérence des politiques urbaines ne doit pas être examinée uniquement du point de vue de la phase de production des politiques urbaines. Les phases d'évaluation sont tout aussi primordiales, nous semble-t-il, pour structurer et pérenniser la mise en cohérence de l'action urbaine dans le temps et dans l'espace. Or dans le cas des PDU, les phases d'évaluation sont très peu développées et sont généralement menées rapidement, sans véritable méthode spécifique voire sans donnée disponible<sup>6</sup>. Les questions du rôle de l'évaluation et des modalités d'intégration du débat public à ces phases méritent donc d'être posées, d'un point de vue théorique et d'un point de vue pratique. Elles animent désormais la deuxième étape de la recherche PREDIT.

## Bibliographie

Allain, S. (2006), « La conduite d'un débat public sur un projet d'infrastructure : une activité de médiation entre gestion et cadrage de l'objet du débats ou contrainte de temps », Communication au Colloque international de Lille, *L'institutionnalisation du débat public*, ICAM/CERAPS, 14 et 15 septembre 2006.

Amzert, M. Chignier-Riboulon, F. (2003) « Coproduction de l'urbain ou réification des figures de la concertation ? Le Plan de déplacements urbains et le tramway de l'agglomération lyonnaise (1995-2001) », *Espace et Société*, n°112.

Audhui, J. (2005) « Les grands aménagements et le débat public : premières expériences » dans Louis Simard, Laurent Lepage, Jean-Michel Fourniau, Michel Gariepy et Mario Gauthier (dir.), *Le débat public en apprentissage. Aménagement et environnement. Regard croisés sur les expériences française et québécoise*, 2005, Paris, L'Harmattan, pp.95-106.

Bacqué, M.-H., Synthomer, Y., Rey, H. (dir.) (2005) *Gestion de proximité et démocratie participative*, Paris, La Découverte.

Brantosin, S. (2000) *La concertation : forme symbolique de l'action collective. Le plan de déplacements urbains de Lille Métropole*, Thèse de doctorat en Sciences de l'information et de la Communication, Université de Lille III.

CERTU (2003) *La concertation dans les Plans de déplacements urbains. Pourquoi ? Avec Qui ? Comment ?*, Paris, Ministère de l'Équipement.

Fleury, D. (dir.) (2002) *Gestion Urbaine, Sécurité routière et Environnement*, Actes du séminaire du Projet SEGUR 2001-2002, INRETS, actes n°86.

Fourniau, J.-M., Bernat, V., Tapie-Grime, M. (1997) Observation et analyse de la conduite du débat public en amont de la décision de réalisation du bouclage ouest de la Francilienne (A184) : L'accès à la parole, source d'entente et objet de dispute, Rapport final INRETS.

---

<sup>6</sup> Le cas de Lille se présente, à ce titre, comme une exception tout à fait intéressante. En effet, le PDU fait l'objet d'une évaluation « au fil de l'eau » qui sera analysée en détail dans la recherche PREDIT.

Fourniau, J.-M. (2005), « Les trois scènes d'une institutionnalisation controversée de la participation du public aux décisions d'aménagement » dans Louis Simard, Laurent Lepage, Jean-Michel Fourniau, Michel Gariépy et Mario Gauthier (dir.), *Le débat public en apprentissage. Aménagement et environnement. Regard croisés sur les expériences française et québécoise*, 2005, Paris, L'Harmattan, pp.241-256.

Frère, S. (2004), « Quelle place pour l'expertise citoyenne dans les PDU de Lille », in Yerpez, J. (ed.) (2004) *Le plan de déplacements urbains, un processus sous le regard des chercheurs*, Arcueil, INRETS.

Frère, S. (2005), *Concertation et décision dans les dispositifs de planification de la loi sur l'air (1996). Etude Nord-Pas-de-Calais*, Thèse de doctorat en Science Politique, Université de Lille II.

Gauthier, M. 2005, « La planification des transports et le développement durable à Montréal : quelles procédures de débat public pour quelles solutions intégrées ? », Flux, 60/61, 1Vril-Septembre 2005, pp. 50-63.

Gonzales Alvarez, A. (2006) *Mobilien et le PDU d'Ile-de-France, de l'innovation dans les politiques de déplacements au risque de la concertation*, Thèse de doctorat en Aménagement et Urbanisme, Marne-la-Vallée, administrative

Guilbot, M. (2004) « La participation du public à l'élaboration des PDU. Concertation et enquête publique : association du public au processus décisionnel ou alibi pour légitimer un projet ? », dans Yerpez, J. (ed.) (2004) *Le plan de déplacements urbains, un processus sous le regard des chercheurs*, Arcueil, INRETS.

Hamel, P. (1991) *Action collective et démocratie locale*, Montréal, Presses de l'Université de Montréal

Jouve, B. (2004) « Le savant contre le politique, tout contre, Le PDU de Lyon ? », Metropolis, 108-109, pp.99-104, 104p.

Jouve, B. (dir.) (2003) *Les politiques de déplacements urbains en Europe*, Paris, L'Harmattan.

Louvet, N. (2004) « La concertation publique dans les PDU : Une production d'expertise ? », Metropolis, 108-109, pp.88-90, 104p.

Louvet, N. (2004) « Le plan de déplacements urbains, un processus participatif » in Yerpez, J. (ed.) (2004) *Le plan de déplacements urbains, un processus sous le regard des chercheurs*, Arcueil, INRETS.

Louvet, N. (2005) *Les conditions de la concertation productive dans l'action locale : Le cas des PDU*, Thèse de Doctorat, Marne La Vallée, LATTS.

Ménerault, P. (1986) *Plans de déplacements urbains et solidarités territoriales*, DEA, Paris, IUP.

Muller, P. et Surel Y. (1998) *L'analyse des politiques publiques*, Paris, Montchrétien.

Offner, J.-M. (1993) « Vingt-cinq ans (1967-1992) de planification des transports urbains en France », Revue d'économie régionale urbaine, N°5.

Offner, J.-M. (2003) *Observatoire des processus politiques de production des Plans de déplacements urbains*, Predit, LATTTS.

Offner, J.-M. (2003) *L'élaboration des Plans de déplacements urbains de la loi sur l'air de 1996. Le nécessaire renouveau des politiques locales de transports*, Synthèse de recherche, Marne-La-Vallée, LATTTS.

Offner, J.-M. (2006) *Les Plans de Déplacements Urbains*, Paris, La Documentation Française.

Paulhiac, F. (1999) « Aménager en temps de crise : principes d'une planification négociée et adaptative », dans J.-P. Augustin et D. Latouche (dir.), *Lieux Culturels et Contextes de Ville*, MSHA, Bordeaux, pp. 137-152.

Paulhiac, F., Novarina, G. (2007) *Conditions de pilotage des politiques de mobilité urbaine : évaluation du PDU de Bordeaux et processus de mise en cohérence des politiques urbaines*, rapport de recherche action du PREDIT 3, Grenoble.

Rui, S. (2004), *La démocratie en débat, Les citoyens face à l'action publique*, Paris, Armand Colin.

Simard, L. (2005) « L'apprentissage comme ressource dans la conduite des projets : quels effets sur le débat public ? » dans Louis Simard, Laurent Lepage, Jean-Michel Fourniau, Michel Gariépy et Mario Gauthier (dir.), *Le débat public en apprentissage. Aménagement et environnement. Regard croisés sur les expériences française et québécoise*, 2005, Paris, L'Harmattan, pp.119-132.

Simard, L., Laurent Lepage, Jean-Michel Fourniau, Michel Gariépy et Mario Gauthier (dir.), 2005, *Le débat public en apprentissage. Aménagement et environnement Regard croisés sur les expériences française et québécoise*, Paris, L'Harmattan.

Yerpez, J. (ed.) (2004) *Le plan de déplacements urbains, un processus sous le regard des chercheurs*, Arcueil, INRETS.

## Listes des Acronymes

AOTU : Autorités Organisatrices des Transports Urbains

LAURE : Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie (1996)

LOTI : Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (1982)

Loi SRU : Loi Solidarité et Renouvellement Urbain

PDU : Plan de Déplacements Urbains

PREDIT : Programme National de Recherche et d'Innovation dans les Transports terrestres

PUCA : Plan Urbain Construction et Architecture