



HAL
open science

Les territoires ruraux à l'épreuve de la transition mobilitaire. Conflits et coopérations dans un système d'acteurs en transformation

Aurore Flipo, Nathalie Ortar

► To cite this version:

Aurore Flipo, Nathalie Ortar. Les territoires ruraux à l'épreuve de la transition mobilitaire. Conflits et coopérations dans un système d'acteurs en transformation. *Norois. Environnement, aménagement, société*, 2022, 264-265, pp.87-102. <10.4000/norois.12787>. <halshs-03887852>

HAL Id: halshs-03887852

<https://shs.hal.science/halshs-03887852v1>

Submitted on 13 Mar 2026

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.



Distributed under a Creative Commons CC BY-NC-ND 4.0 - Attribution - Non-commercial use - No Derivative Works - International License



Norois

Environnement, aménagement, société

264-265 | 2022

Les trajectoires locales de transition socio-écologique : une perspective par l'opérateur territorial

Les territoires ruraux à l'épreuve de la transition mobilitaire. Conflits et coopérations dans un système d'acteurs en transformation

Rural areas facing the transition towards sustainable mobility. Conflicts and co-operation in a transforming system of stakeholders

Aurore Flipo et Nathalie Ortar



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/norois/12787>

DOI : 10.4000/norois.12787

ISSN : 1760-8546

Éditeur

Presses universitaires de Rennes

Édition imprimée

Date de publication : 21 décembre 2022

Pagination : 87-102

ISBN : 978-2-7535-9187-5

ISSN : 0029-182X

Référence électronique

Aurore Flipo et Nathalie Ortar, « Les territoires ruraux à l'épreuve de la transition mobilitaire. Conflits et coopérations dans un système d'acteurs en transformation », *Norois* [En ligne], 264-265 | 2022, mis en ligne le 04 janvier 2025, consulté le 08 janvier 2025. URL : <http://journals.openedition.org/norois/12787> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/norois.12787>



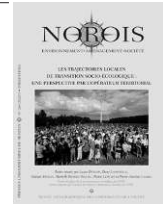
Le texte seul est utilisable sous licence CC BY-NC-ND 4.0. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont « Tous droits réservés », sauf mention contraire.



www.pur-editions.fr



Revue en ligne : <https://journals.openedition.org/norois/>



Les territoires ruraux à l'épreuve de la transition mobilitaire. Conflits et coopérations dans un système d'acteurs en transformation

*Rural areas facing the transition towards sustainable mobility.
Conflicts and co-operation in a transforming system of stakeholders*

Aurore FLIPO^a et Nathalie ORTAR^b

^a Autrice correspondante, sociologue, UMR LAET, ENTPE / Université de Lyon, 2 rue Maurice Audin 69120 Vaulx-en-Velin cedex (aurore.flipo@gmail.com)

^b Anthropologue (HDR), UMR LAET, ENTPE / Université de Lyon, 2 rue Maurice Audin 69120 Vaulx-en-Velin (nathalie.ortar@entpe.fr)

Résumé : Catégorie d'action publique désormais classique en milieu urbain, la mobilité durable s'est instituée récemment comme nouvel objet de politique publique en milieu rural. À partir d'études de cas menés sur deux territoires ruraux en Drôme et en Ardèche au cours des discussions entourant l'adoption de la compétence mobilité par les communautés de communes, cet article se propose d'analyser les réseaux d'acteurs ayant investi le champ de la mobilité durable afin de mettre en évidence la manière dont les territoires ruraux s'emparent de cette question et se structurent, ainsi que la façon dont ils partagent (ou non) leurs référentiels d'action, leurs valeurs et leurs perceptions. La recherche met en évidence l'importance des coopérations qui sont rendues nécessaires par l'existence d'une gouvernance complexe et multiscalaire, mais aussi des controverses et des dissensus qui traversent les relations entre acteurs.

Abstract: A now classic public action category in urban areas, sustainable mobility has recently been established as a new object of public policy in rural areas. Based on case studies carried out in two rural areas, Drôme and Ardèche (France), during the discussions surrounding the adoption of the mobility competence by rural intermunicipalities, this article describes and analyzes the networks of actors that entered the field of sustainable mobility. We thus highlight the way actors and territories take hold of this question and structure themselves, as well as how they share (or not) their reference frames for action, their values and their perceptions. The research highlights the importance of the cooperation resulting from complex and multi-scale governance, but also the contentions and controversies that run through the relationships between actors.

Mots clés : mobilité quotidienne, ruralité, réseau d'acteurs, durabilité, gouvernance

Keywords: daily mobility, rural areas, stakeholders, sustainability, governance



INTRODUCTION

Bien que les objectifs de durabilité de la mobilité soient souvent relégués au second plan des politiques nationales (Bocquillon *et al.*, 2020), depuis les engagements de la France lors de l'Accord de Paris sur le climat, l'impératif de trouver des solutions de mobilité quotidienne « bas carbone » fait consensus. Si la mobilité est incluse dans les débats sur la ville durable depuis la charte d'Aalborg signée en 1994 (Banister, 2008), elle constitue un objet nouveau en milieu rural. En 2019, l'adoption par le parlement de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) a transféré l'exercice de la compétence des mobilités aux collectivités locales qui en font la demande. Plus adaptée aux spécificités géographiques et socio-économiques des territoires ruraux, cette nouvelle forme de gouvernance favoriserait une gestion « bottom-up » de la mobilité. En effet, dans ces territoires, la question de l'échelle d'action et de la coordination entre des acteurs nombreux et dispersés entre communes, communauté de communes, ou encore bassins de vie se pose de manière accrue (Raoul et Casteigts, 2012). La gouvernance de la mobilité y reste toutefois complexe et multiscalaire, puisque le Département (routes) et la Région (transports collectifs) ont conservé leurs compétences.

En dépit des blocages institutionnels, de nombreuses innovations, notamment sociales, se sont développées au cours des vingt dernières années dans les territoires ruraux (Besson et Brouillard, 2018; Hillier *et al.*, 2004). Portées par des acteurs de l'économie sociale et solidaire, ces initiatives ambitionnent de former un laboratoire de modes de vie plus durables (Chiffolleau et Prevost, 2012). Constitués d'acteurs multiples, ces collectifs citoyens, associations et réseaux hybrides posent de nouveaux enjeux à la gouvernance territoriale : celle de la dépendance mutuelle des réseaux d'acteurs, de la mixité des référentiels et des cultures organisationnelles, ou encore de l'impact sur la distribution des ressources au niveau social et territorial.

De leur côté, les financeurs tendent à encourager les porteurs de projet à travailler en partenariat avec les acteurs locaux, en les associant au sein de comités de pilotage ou de comités de partenaires, afin de construire une gouvernance territoriale. Face à une ingénierie territoriale de plus en plus

complexe (Cardebat et Harribey, 2012), le rôle des acteurs publics a évolué quand la société civile joue un rôle croissant dans « les nouveaux compromis institutionnels territoriaux » (Demoustier et Richez-Battesti, 2010) caractérisés par la mobilisation d'acteurs hétérogènes aux intérêts potentiellement divergents dont les capacités de négociation et de conflit sont autant des facteurs de stabilité que d'instabilité pour la gouvernance territoriale (Coissard et Pecqueur, 2007).

En effet, la gouvernance territoriale repose sur l'activation et la mise en évidence des relations de proximité et des réseaux de coordination et de solidarité préexistants au niveau local (Bertrand et Moquay, 2004). Si la collectivité conserve un rôle d'orientation et de pilotage, elle est aussi appelée à composer de façon égalitaire avec d'autres institutions, publiques ou privées, et à prendre en compte leurs intérêts et leur expertise. Les domaines de compétence s'en retrouvent « tantôt partagés, tantôt disputés, mais jamais absolument étanches ni autonomes » (*ibid.*, p. 82). Les formes de gouvernance et de construction de l'action publique prennent ainsi une dimension collective qui s'institutionnalise en des réseaux d'institutions publiques (locales et globales), d'acteurs économiques et de citoyens. Ces nouvelles formes d'intermédiation situées entre politique et action publiques (Landel, 2007) portent une attention croissante à la dimension relationnelle des territoires (Nadou, 2013). L'innovation sociale, en tant que « processus impliquant une coopération entre une diversité d'acteurs » (Cloutier, 2003) apparaît alors dépendante de la capacité des acteurs à fonctionner en réseau (Lacquement et Quéva, 2016).

En outre, la gouvernance territoriale et les réseaux d'acteurs sont aussi des concepts convoqués par l'État central, sans que leur statut, qui oscille entre mots d'ordre auquel les collectivités sont sommées de se conformer (Barbier et Larrue, 2011; Chevallier, 2003; Rey-Valette et Mathé, 2012) et véritable opérateur de transformation, soit clarifié. La « bonne gouvernance » implique l'intégration dynamique des différents acteurs ou structures de pouvoir existants au sein d'une forme de gestion partagée. Le monopole du pouvoir s'en trouverait alors effacé (Torre, 2011) au profit d'une régulation horizontale. On assisterait alors à un « retour de la proximité » (Bertrand et Moquay, 2004; Torre,

2018), basé à la fois sur une multitude d'acteurs locaux « dans un contexte de différenciation (et d'autonomisation) de plus en plus poussée de la société » (Chia *et al.*, 2008, p. 168), et sur « l'invocation d'un principe de responsabilité » qui « semble être devenu une réponse systématique face à une perte de centralité de l'État, face à l'intrusion de la sphère marchande dans le champ politique et face à la valorisation des capacités d'action individuelle des citoyens/consommateurs » (Salles, 2009, p. 1). La multiplication des acteurs dans la gouvernance des enjeux notamment environnementaux supposerait l'avènement d'un « pouvoir doux » (Chevallier, 2003, p. 210), pacifié, occultant ce faisant la persistance des rapports de forces.

Dans cet article, nous proposons de mettre à l'épreuve ces hypothèses à la lumière de l'analyse des réseaux d'acteurs ayant investi le champ de la mobilité durable dans deux territoires à faible densité : la Vallée de la Drôme et l'Ardèche Méridionale afin de mettre en évidence la manière dont les acteurs et les territoires s'emparent de cette question et se structurent, ainsi que la façon dont ils partagent (ou non) leurs référentiels d'action, leurs valeurs et leurs imaginaires. En effet, les systèmes d'acteurs se caractérisent par un partage de ressources et de représentations soutenu à la fois par une proximité géographique (Torré et Filippi, 2005) et sociale (Bouba-Olga et Grossetti, 2008), mais dans lesquels les différences et les conflits ont pu parfois être minorés au profit de l'analyse des coopérations et des concordances.

MÉTHODOLOGIE

Cet article repose sur une recherche-action financée par l'ADEME et menée entre 2019 et 2021 sur les territoires de la Vallée de la Drôme et de l'Ardèche méridionale, en partenariat avec 6 communautés de communes et 2 associations départementales de mobilité. Les terrains d'enquête se caractérisent par leur faible densité, l'absence d'agglomération et donc d'autorité organisatrice des transports, et une situation intermédiaire entre avant et arrière-pays (figure 1 – **planche VII**). La voiture est le mode de déplacement privilégié pour 80 % des habitants de ces deux départements (Cariou, 2020), avec des déplacements domicile-travail effectués majoritairement sur des petites routes (86 %).

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

L'Ardèche méridionale, de son côté, est un territoire qui comprend dix communautés de communes pour un total de 130 000 habitants et une densité moyenne de 43 hab./km². Le territoire se caractérise par un fort étalement géographique, un éloignement des pôles de services et une saisonnalité importante. Comme dans le cas drômois, les réseaux de communication se caractérisent par l'existence d'un axe principal orienté nord-sud d'Aubenas aux Vans qui concentre les principaux bourgs et zones d'activités, tandis que les axes adjacents sont caractérisés par des routes étroites et encaissées, saturées l'été par la fréquentation touristique. Cette pression touristique a imposé aux collectivités locales la prise en considération des questions de mobilité sur le territoire.

Le choix de ces deux territoires s'explique notamment par l'existence d'un militantisme local relativement important sur les questions de mobilité. Dans la Vallée de la Drôme, au cours des dernières années, plusieurs mobilisations citoyennes ont porté sur le maintien des services publics de proximité et de la ligne de train qui constitue un axe structurant. On constate par ailleurs une mobilisation citoyenne importante autour de l'enjeu de la cyclabilité initiée dans les petites villes à tra-

vers un écosystème militant actif (associations de promotion du vélo, collectifs « vélorutions », ateliers de réparation vélo) ainsi que des services marchands de location plutôt dédiés au tourisme vert. En outre, l'existence d'une ligne ferroviaire a été un fort vecteur de mobilisation. Les comités de ligne, mis en place par la Région Rhône-Alpes entre 2004 et 2015 et originellement dédiés uniquement au train, ont été l'occasion pour différents acteurs locaux de se rencontrer et de se fédérer autour de la défense de la ligne contre les projets de fermeture.

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

Les théories de l'*advocacy coalition framework* (Sabatier, 2010; Weible, 2007) et de la *stakeholder analysis* (Elgin et Weible, 2013) ont en commun la mise en évidence de l'importance du sens et des systèmes de croyances dans l'action publique (Bergeron *et al.*, 1998) ainsi que du processus de « sélection et d'exclusion d'acteurs, qui caractérisent la formation progressive d'un système d'action » (*ibid.*). Les méthodologies de la *stakeholder analysis* et de l'*advocacy coalition framework* nous ont permis d'identifier les acteurs clefs du « sous-système mobilité » local, c'est-à-dire le système de relations qui lie « les acteurs multiples qui sont motivés par leurs croyances, structurent leurs relations en coalitions de cause, et tentent d'influencer les politiques publiques en utilisant de multiples ressources et lieux » (Weible, 2007, p. 95), afin de nous interroger sur les facteurs de conflit et de coopération susceptibles d'encourager ou d'empêcher la transition mobilitaire sur ces territoires. Pour ce faire, nous nous sommes intéressés aux discours déployés par les acteurs investis de compétences en termes de politiques publiques de mobilité à différents échelons administratifs, ainsi qu'à l'ensemble des acteurs associatifs, privés et informels défendant

des alternatives à l'« autosolisme » sur les territoires étudiés (3 communautés de communes en Ardèche et 3 en Drôme), représentés sur la carte en figure 2 (**planche VIII**).

Dans un second temps, nous avons réalisé en présentiel ou en visioconférence 50 entretiens auprès de 60 acteurs, dont 14 techniciens et chargés de projet au sein des EPCI¹ (communautés de communes, syndicat intercommunal et parc naturel régional), 8 élus municipaux et intercommunaux, 4 techniciens départementaux et régionaux, 2 techniciens des services déconcentrés de l'État, 7 entrepreneurs privés et 25 responsables d'associations à but non lucratif. Afin de pouvoir tenir la comparaison tout en laissant la spécificité des acteurs de nos terrains d'enquête s'exprimer, nous avons utilisé une grille d'entretien commune, tout en conservant une approche semi-directive. Ces entretiens ont eu vocation à comprendre les trajectoires des acteurs, leurs représentations et leurs valeurs, ainsi que les points de conflit et de convergence que nous avons également pu observer au moment des débats entourant la prise de compétence mobilité (Flipo *et al.*, 2021). Enfin, une enquête par questionnaire a été réalisée auprès d'une centaine de militants et de membres des collectifs de défense du vélo dans la Vallée de la Drôme (N=104) dans l'objectif d'apporter des connaissances sur le degré d'interrelation entre collectifs et la sociologie de leurs membres.

Dans cet article, nous présentons d'abord les particularités de la gouvernance territoriale de la mobilité en milieu rural, qui se caractérise par une multiscalarité qui impacte fortement les possibilités d'action des parties prenantes. Dans un second temps, nous nous intéressons aux relations entre acteurs au prisme des représentations, valeurs et référentiels qu'ils déploient pour justifier leurs prises de position. Nos résultats mettent en évidence la codépendance qui existe entre acteurs, mais aussi l'importance des dissensions et des désaccords susceptibles de freiner l'émergence d'opérateurs de transition au niveau local.

1. Établissement public de coopération intercommunale. Dans ce cas précis, il s'agit d'intercommunalités.

UN SYSTÈME D'ACTEURS COMPLEXE ET MULTISCALEAIRE

Le millefeuille institutionnel de la mobilité sur les territoires

Pour comprendre la multiplicité des acteurs qui interviennent dans le champ de la mobilité, il est nécessaire de revenir brièvement sur l'histoire de l'organisation des compétences territoriales. En 1982, l'exercice de la compétence des transports a été divisé entre transport urbain, du ressort des communes ou groupements de communes (communautés de communes), et transport interurbain et scolaire, du ressort des Départements, tandis que la gestion des trains régionaux était confiée aux Régions. Chacune de ces entités est habilitée à organiser le transport public régulier sur son territoire sous le statut d'Autorité Organisatrice des Transports (AOT). Sur les territoires urbains, face à la superposition de différentes AOT, une loi de 2000 a institué les syndicats mixtes de transport habilités à coordonner les offres des différentes AOT. En 2014 sont créées les Autorités Organisatrices de la Mobilité (AOM) qui comprennent l'organisation des transports publics réguliers ainsi que les autres services de mobilité voire le transport de marchandises dans le Périmètre du Transport Urbain (PTU).

Regroupés sous la dénomination de « territoires interurbains », les territoires ruraux sont exclus de cette structuration progressive des autorités de transport et subissent au contraire un éloignement progressif des compétences de mobilité. En effet, en 2015, la loi NOTRe a transféré l'organisation du transport scolaire aux Régions, puis en 2017 le transport interurbain (autocars) fut transféré aux Régions qui couvrent ainsi l'ensemble de la compétence transports tout en ayant la possibilité de la déléguer aux Départements. La Drôme et l'Ardèche sont ainsi administrées par la Région Auvergne-Rhône-Alpes depuis 2018. À l'exception des trains intercités administrés par l'État, la Région a conservé la compétence de gestion des trains régionaux. Enfin, le Département a conservé la coordination du transport scolaire des enfants en situation de handicap dans le cadre de ses compétences relevant de l'action sociale et de la santé. Comme nombre d'élus nous l'ont confié, le pas-

sage de la gestion des transports (en particulier du car) du Département à la Région s'est accompagné d'une difficulté grandissante dans l'expression des besoins locaux. « Nous sommes une goutte dans l'océan pour la Région », explique ainsi un président de communauté de communes.

L'entretien de la voirie connaît la même partition. En agglomération, c'est la commune, le groupement de communes ou la métropole qui exerce cette compétence sur son territoire, quelles que soient les voies concernées. Hors agglomération, le Département est responsable de l'aménagement et de l'entretien des routes dites « départementales ». L'État entretient les routes nationales et les autoroutes non concédées à des opérateurs privés. Le reste des voies est administré par les communes dont certaines ont transféré une partie de cette gestion aux communautés de communes (en 2016, c'était le cas de 68 % d'entre elles). En Drôme et en Ardèche, 83 % des routes sont non labellisées et relèvent principalement de la compétence des communes.

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

L'émergence contrariée d'une gouvernance locale de la mobilité avec la LOM

Face à cet enchevêtrement de compétences (tableau 1) et à l'existence de vastes zones du territoire national qui ne sont pas couvertes par des autorités organisatrices de la mobilité, la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) promulguée en 2019 ambitionne de clarifier la compétence de la mobilité sur les territoires et d'en préciser la gouvernance. Jusqu'à aujourd'hui, les services locaux de mobilité

développés à titre d'expérimentation par les collectivités locales l'ont été via la compétence énergie, grâce à des programmes de transition écologique et d'économies d'énergie, ou via la compétence sociale en ce qui concerne la mobilité solidaire. Les infrastructures cyclables ont souvent été développées par la compétence tourisme. Enfin, les communes ont pu développer des actions sur la mobilité dans leur plan local d'urbanisme, ou mettre en œuvre des services au titre de la compétence générale. La gouvernance de la mobilité se trouve donc dispersée au sein de multiples services et niveaux administratifs. La LOM entend consacrer le couple communauté de communes-Région en permettant aux communautés de communes qui en font la demande de devenir AOM tout en confortant la Région dans ses compétences interurbaines et de coordination. Les communautés de communes avaient jusqu'au 31 mars 2021 pour se prononcer sur la prise de compétence. À défaut l'AOM demeurait la Région.

Arguant d'un risque de fragmentation de l'offre de mobilité sur le territoire régional tout en mettant en garde contre les risques financiers associés,

la Région Auvergne-Rhône-Alpes a appelé les élus locaux à refuser de prendre la compétence de la mobilité, défendant ses prérogatives face aux communautés de communes (Flipo *et al.*, 2021). Dans le même temps, l'État central et ses agences incitaient les communautés de communes à prendre cette compétence, mettant les élus locaux face au dilemme de prendre le risque d'être exclus soit des mécanismes de financement régional en cas de prise de compétence, soit des mécanismes de financement national en cas de refus. Les arguments financiers, souvent davantage fondés sur des menaces que sur de réels mécanismes d'exclusion, ont pesé lourdement dans les arbitrages lors de la prise de décision. Nous avons ainsi pu constater à quel point la dépendance des collectivités locales aux financements des échelons supérieurs privait celles-ci de toute autonomie décisionnelle.

L'adoption de la LOM en Drôme et en Ardèche a soulevé nombre de questions pour les représentants des communautés de communes élus aux conseils communautaires. Les élus ont été nombreux à témoigner de leur désarroi face à un déficit

	Voirie	Aménagement, planification	Transport
Commune	Compétence par défaut sur voirie communale (ex : installation de stationnement vélo sur voie publique)	POS, PLU, Plan de mobilité local	Transport scolaire, transport intracommunal
Intercommunalité	Compétence optionnelle (si transfert depuis la commune)	PLUi, PCAET, Schéma directeur cyclable	Transport intercommunal si AOM, sinon possibilité de délégation de la Région
Département	Compétence par défaut sur voirie départementale (ex. : aménagement de bandes cyclables sur route départementale)	Tourisme (politique vélo), développement d'aires de covoiturage	Transport intercommunal si délégation de la Région, transport solidaire et transport scolaire des personnes porteuses de handicaps
Région		Politique de mobilité régionale	Compétence par défaut sur le transport intercommunal (AOM) + train régional
État	Compétence par défaut sur voirie nationale, compétence d'accompagnement et de contrôle de tous les aménagements (DDT)		Trains interrégionaux
Syndicat			Transport urbain par délégation de la commune et intercommunal par délégation de la Région
Centres sociaux			Transport solidaire

Tableau 1 : Synthèse des principales compétences mobilité locales
Synthesis of the main areas of action per administrative scale in the area of mobility management

d'ingénierie territoriale en matière de mobilité et du manque de moyens humains et financiers pour l'assumer. En outre, en l'absence de politique de financement ambitieuse, certains élus craignaient que la prise de compétence de la mobilité les rende responsables de la rareté des transports publics sur les territoires ruraux.

Assumer cette responsabilité constitue toutefois un levier en termes d'autonomie et de pouvoir décisionnaire. En effet, les communautés de communes qui ont décidé de s'emparer de cette compétence territoriale devront être consultées par la Région et associées à un comité de partenaires. À l'inverse, les communautés de communes qui ont fait le choix de ne pas prendre cette compétence seront dépendantes de l'accord préalable négocié avec la Région pour développer un service de mobilité local. Pour certains des techniciens interrogés travaillant dans les communautés de communes, ce sont l'autonomie, la légitimité et la capacité d'action de ces institutions qui sont ainsi en jeu. Sur les territoires enquêtés, le défaut de ressources humaines a été l'une des principales raisons au refus de prendre cette compétence, prise uniquement par la seule communauté de communes qui disposait d'un chargé de mission mobilité, recruté grâce à un financement TEP-CV.

Les associations et les collectifs citoyens porteurs de changement

Au-delà du millefeuille institutionnel, notre recherche a mis en évidence le rôle central des associations concernées par le développement de l'altermobilité. Ainsi que l'illustre le tableau 2, sur l'ensemble des initiatives d'écomobilité recensées dans les territoires étudiés, de la moitié aux deux tiers sont portées par des acteurs associatifs, témoignant d'un véritable intérêt des citoyens pour la question.

L'enquête par questionnaire menée auprès d'un échantillon non représentatif de membres de ces associations² montre l'importance (66 % des répondants) des catégories d'emploi intermédiaires, en particulier du secteur public, et des catégories de cadres et professions intellectuelles et artistiques

dans les effectifs. Les ouvriers et employés ne représentent que 14 % des répondants. Comparé à la répartition des catégories socioprofessionnelles à l'échelle de la Drôme, on constate que les ouvriers et les employés sont fortement sous-représentés (ils constituent 47 % des actifs à l'échelle du département), de même que les agriculteurs (10 %). Les artisans, commerçants et chefs d'entreprise sont légèrement sous-représentés (10 % des actifs), et les cadres et professions intellectuelles ou artistiques sont surreprésentés (10 % des actifs). Les professions intermédiaires sont légèrement surreprésentées (22 % des actifs). Si on regarde les secteurs, 65 % exercent dans le privé et 26 % dans le public, ce qui constitue une légère surreprésentation du secteur public.

Ces tendances ne sont pas spécifiques au contexte local ou au domaine des mobilités : tous secteurs confondus, les cadres et professions intellectuelles supérieures sont environ 2 fois plus présents dans le secteur associatif que les ouvriers, le critère le plus discriminant étant le niveau de diplôme (INSEE, 2018). Les associations de promotion de l'écomobilité peuvent être assimilées à des associations de défense des droits et des intérêts communs, dont la morphologie sociale est proche de celles de défense de l'environnement au sens large (Deldrève et Candau, 2014) et où l'écart est maximal (rapport de 1 à 5 entre ouvriers et cadres et professions intellectuelles supérieures, contre 1,6 dans les associations sportives). Le pourcentage d'hommes et de femmes est à peu près égal (50 % de femmes, 46 % d'hommes, 4 % n'ont pas souhaité se prononcer).

Notre enquête a en revanche relativisé le postulat selon laquelle il s'agirait d'une préoccupation qui serait l'apanage de « néoruraux » habitués à disposer de services de mobilité en ville et exigeant de retrouver à la campagne un niveau de service équivalent, ainsi que nous les ont souvent dépeints nos interlocuteurs publics. Si les habitants arrivés depuis moins de dix ans sont effectivement nombreux (41 %), ils ne sont pas majoritaires et on trouve dans ces associations diverses vagues de peuplement. En effet, ces associations se situent le plus souvent dans le prolongement de réseaux associatifs et militants préexistants dans le champ de l'écologie. De même, les militants sont souvent investis dans de multiples secteurs de la transition écologique : 59 %

2. Nous avons demandé aux responsables d'association enquêtées de faire circuler un questionnaire en ligne auprès de leurs adhérents. Nous avons obtenu un taux de réponse important, mais ne maîtrisons pas l'écart potentiel de notre échantillon à l'échantillon total puisque celui-ci demeure inconnu. En outre, cette enquête n'a pas été menée du côté ardéchois.

ont déclaré faire partie ou avoir fait partie d'associations environnementalistes en dehors de la question de la mobilité. Pour les deux tiers d'entre eux, il s'agit d'un engagement multiple (2,7 associations en moyenne). En revanche, il n'est pas synonyme d'engagement partisan : seuls 10 % des enquêtés ont déclaré faire partie, ou avoir fait partie dans le passé d'un parti politique. Toutefois, on constate un fort engagement sur la scène publique locale : près d'un répondant sur cinq a assumé des fonctions politiques locales (conseiller municipal ou maire) ou s'est présenté à une mandature. Enfin, l'engagement dans la promotion de l'écomobilité dérive avant tout d'une pratique personnelle : près de 85 % des enquêtés ont déclaré utiliser le vélo comme mode de déplacement principal au quotidien.

Au sein de ces associations coexistent plusieurs répertoires d'action collective (Cefaï, 2020) selon leurs objectifs. Notre recherche a permis d'en circonscrire au moins quatre. Premièrement, des associations soucieuses de leur impact environnemental, mais dont la raison sociale n'est pas « la mobilité » sont porteuses d'initiatives à petite échelle : un tiers-lieu met à disposition de ses adhérents une voiture en autopartage, une association locale organise un système de prêt de vélos... En second lieu, des associations spécialisées axent leur action sur le plaidoyer. Elles défendent les modes alternatifs au niveau des communes, des communautés de communes, voire de la Région lorsqu'il s'agit

de défendre des lignes de train. Elles sont souvent axées sur un mode de transport en particulier (les associations de défense du vélo diffèrent des associations de défense des transports en commun par exemple, même si elles peuvent être en relation par ailleurs). Un troisième type d'action mis en œuvre par les associations est le service direct aux habitants (garage solidaire, atelier vélo...), développé de manière autogérée et indépendante des pouvoirs publics la plupart du temps. Enfin, un quatrième type d'action est représenté par l'expertise et le conseil apporté aux pouvoirs publics locaux. En effet, certaines associations expertes telles que les associations de mobilité avec lesquelles nous avons mené cette recherche-action accompagnent les collectivités publiques dans leurs projets. Installées sur les territoires depuis plusieurs années, ces associations ont acquis une expertise en matière de gestion de la mobilité et sont venues combler le manque d'ingénierie et de ressources publiques sur cette question. Au fil du temps, ces associations expertes ont développé un réseau formel et informel de parties prenantes de la mobilité sur le territoire, devenant des acteurs intermédiaires assimilables à des opérateurs de transition (Durand et Landel, 2020). Alors que les élus, pour beaucoup nouvellement élus en juin 2020 à l'issue du premier confinement devaient se prononcer sur la prise de compétence mobilité, ces associations ont constitué une ressource cruciale à même d'éclairer les enjeux

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

Tableau 2 : Acteurs de l'écomobilité présents sur les terrains de recherche
Local mobility actors identified in the fieldwork

de cette loi et d'accompagner les collectivités dans leur montée en compétence. Pour ces acteurs associatifs, l'adoption de la compétence mobilité par les collectivités permet d'asseoir leur position d'expert sur leur territoire et d'augmenter leur capacité d'action en faveur de la transition mobilitaire :

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

L'organisation d'une gouvernance partagée et le travail d'intermédiation entre des partenaires publics et associatifs constitue le cœur du travail de ces associations :

Ça fait créer des espaces informels, et puis ça me plaît de créer du lien avec les gens. J'avais une grande responsabilité en arrivant [à l'association], c'était de donner confiance aux gens, de leur montrer qu'on s'intéresse à eux et qu'on ne les instrumentalise pas : "On va créer une relation de confiance, nous, on a besoin de vous, et vous, vous avez besoin de nous". Avec les collectivités aussi. Donc c'est vrai que ça, c'est très engageant, surtout au départ, mais après on s'appuie sur cette relation. [Le risque d'instrumentalisation], souvent les associations ressentent ça par rapport aux institutions. Et on est quand même institutionnalisé, parce qu'on a été financé par l'ADEME, on a un lien fort avec les collectivités. On ne sait pas où nous mettre, d'ailleurs. Parce qu'on est une association, on est donc une structure privée, mais des fois je me retrouve avec des élus et je suis la seule, il y a ce côté où tu es quand même associé à la politique. Et c'est chouette, mais c'est intéressant parce que ça montre qu'on est en train de créer un nouvel espace. (Salariée)

REPRÉSENTATIONS, VALEURS ET RÉFÉRENTIELS D'ACTION DES ACTEURS LOCAUX : ENTRE CONVERGENCES ET DIVERGENCES

Si ce travail d'intermédiation sociale s'est révélé central dans l'analyse des jeux d'acteurs observés au cours des discussions entourant l'adoption de la compétence mobilité, la capacité de coopération des acteurs est également influencée par le contenu des représentations et des valeurs mises en avant par ceux-ci. Nous avons observé à la fois un haut degré de concordance sur la nécessité d'une transition, comme de conflictualité, en particulier sur les questions de responsabilité (individuelle, politique) et de coordination. « Qui » est responsable de mettre en œuvre la transition mobilitaire et « comment » sont les principales sources de conflictualité entre acteurs.

Temporalités et responsabilités de la transition mobilitaire

Parmi les acteurs interrogés, et ce quelle que soit leur couleur politique, l'inévitabilité de la transition mobilitaire fait consensus et est omniprésente dans les discours :

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

Cette représentation est partagée par les acteurs publics comme on peut le lire dans ces verbatims recueillis auprès d'un élu local et d'un élu de Communauté de communes :

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

Personne ne va dire « moi, la mobilité, je m'en tape ». Ce n'est pas possible. La mobilité n'est plus un problème d'écolo.

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

Cependant, les temporalités mises en avant derrière ce « moment » de la transition sont loin d'être uniformes. Ainsi, les acteurs militants, et tout particulièrement ceux qui luttent pour l'essor de la pratique cycliste et la sauvegarde de la ligne de train, défendent la nécessité d'une action plus radicale et surtout plus rapide. On observe là un conflit récurrent entre les temporalités de l'action publique qui s'inscrivent dans le temps long face à l'urgence promue par les associations :

On a fait une réunion de travail qui est tombée à l'eau parce que c'était soit trop tôt, soit trop compliqué soit il fallait réinventer l'eau chaude quoi. Le responsable des routes, je crois, il voulait créer des itinéraires avec des panneaux pour que les gens se repèrent facilement en disant bah voilà pour aller de X à Y c'est tant de kilomètres, tant de temps, mais alors il voulait différencier le temps pour le sportif, le temps pour la famille et puis faire une différence entre s'il y avait du dénivelé

ou pas, enfin un truc chèvre quoi. Donc l'idée était bien, louable, mais c'est pas la priorité. La priorité c'est déjà avoir des endroits où on peut rouler plus en sécurité plus rapidement. (président d'une association vélo)

Si le consensus semble avéré sur la nécessité d'une transition, la question de la responsabilité appelle en revanche à des prises de position plus conflictuelles. Quel que soit leur statut, l'ensemble des acteurs tend à considérer que la responsabilité et les véritables capacités de changement du système mobilitaire se situent entre les mains d'autres acteurs et le millefeuille institutionnel est invoqué par les élus locaux pour justifier leur inaction. En outre, la co-dépendance des différentes échelles de décision relatives aux projets de mobilité dilue la responsabilité de l'inertie décisionnelle et favorise le *statu quo*.

De leur côté, les acteurs associatifs tendent à surestimer la responsabilité des élus locaux, en s'en remettant à leur manque d'engagement pour expliquer cette inertie. L'engagement et la responsabilité des citoyens sont également considérés comme décisifs et, contrairement aux techniciens qui ont un rapport souvent non militant à la mobilité, ces acteurs mettent en avant l'importance d'avoir au quotidien des modes de déplacement en accord avec les valeurs défendues.

Face à l'impossibilité de répondre financièrement à l'ensemble des demandes émanant des territoires ruraux, en particulier de la part des autorités organisatrices de la mobilité à plus large échelle, telle que la Région, la DDT ou le Département et en réponse aux injonctions gouvernementales de responsabilisation (Comby, 2014), le rôle des citoyens est aussi fortement mobilisé par les pouvoirs publics. Pour les acteurs extraterritoriaux, l'injonction à développer des solidarités de proximité est mobilisée pour pallier l'absence de financement public :

Il y a un modèle économique qui est à construire. [...] Tant qu'on concevra l'offre comme la préparation d'un marché, avec une offre à concevoir, un marché public, un véhicule qui roule, un conducteur, un machin, ça va coûter très cher et on sera un peu limité. Si on arrive à monter les offres avec les territoires, là, on tombe dans des modes où quelqu'un va accepter de partager son véhicule et son temps pour permettre la mobilité de son



voisin. Et ça, ça ne coûte pas cher. Et ça, ça fait plaisir aux territoires. [...] Le monde associatif, c'est compliqué, car on viendrait subventionner quelque chose qui existe déjà pour partie, qui tourne potentiellement sans nous. Pourquoi on donnerait de l'argent à ces gens-là? (Technicien régional)

On observe donc un double discours qui, d'une part acte la dimension politique de l'objet mobilité, et d'autre part reporte son potentiel de conflictualité sur d'autres échelons administratifs voire sur les habitants. Enfin, soucieux d'être de « bons gestionnaires » (Faure, 1991), les élus locaux recourent à des arguments techniques ou financiers pour justifier leur refus de mettre en place certaines des mesures réclamées par les associations.

L'expertise : une ressource disputée

Le manque de ressources matérielles et humaines pour prendre en charge la transition mobilitaire et son besoin de financement constitue à la fois un point de consensus et une source indirecte de conflit entre acteurs. Le consensus porte sur les financements « au compte-goutte » et par projet qui sont critiqués par les acteurs en raison de l'implication demandée pour répondre aux appels, lancer les projets retenus et argumenter auprès des organismes financeurs. Ainsi, si les appels à projets peuvent favoriser l'association de différents types d'acteurs autour d'un projet commun ou accélèrent la naissance de projets en gestation, la question de la pérennisation des initiatives reste ouverte. Ces appréhensions sont exprimées en particulier lors de l'obtention de financements dédiés à l'achat de matériels (voiture électrique, flotte de vélo) dont l'entretien ou le renouvellement ne peuvent être garantis sur la durée. Le dissensus provient de la mise en concurrence d'acteurs porteurs de projets similaires dans le cadre de ces appels, ce qui limite la dissémination et la démultiplication des initiatives locales. Enfin, la mobilité fait aussi l'objet d'arbitrages financiers au sein des collectivités locales :

[Le tourisme], ça peut porter de l'intérêt dans le sens où ça peut rapporter de l'argent. C'est compliqué pour la collectivité d'investir autant de millions d'euros, et que derrière il n'y ait pas de retombées, on va dire, vraiment, directes. C'est

un service rendu aux usagers — alors c'est très important — mais si on veut assurer aussi l'entretien de ces équipements et puis la poursuite des investissements, c'est aussi important, pour nous derrière, d'avoir des recettes [...] Donc, voilà, [les élus] veulent regarder tout ça, et puis, oui, oui, la taxe de séjour, ils regardent de près [rire]! (Technicienne communauté de communes A)

Ces problématiques financières créent des concurrences entre services au sein des collectivités :

Dans les structures qui accompagnent les démarches vélo il y a une fracture entre vélo tourisme et vélo au quotidien. Et c'est même une fracture dans la manière de penser cette compétence. [...] Lors d'une réunion avec Com. Com. X., il y avait un mec, je voyais qu'il était fermé à n'importe quelle idée, dès qu'on essayait d'en faire passer c'était mort mort mort. {Il était lié à l'ADT}, tout ce qu'il voit c'est le tourisme, donc lui dit qu'il ne faut faire que des voies vertes et surtout pas des pistes cyclables. [...] Et si on commence à leur prendre quelque chose pour le changer de canal ça leur enlève de l'argent. (Technicienne communauté de communes B)

Si l'ensemble des acteurs s'accordent pour considérer l'expertise et l'ingénierie comme « les » ressources centrales lors du montage puis la réalisation de projets, le contenu donné à cette expertise est conflictuel. Chacun tend à présenter son expertise comme étant la plus légitime ou la plus renseignée. Sont ainsi opposées expertise d'usage des associations, et expertise technique des services techniques, en particulier ceux de l'État et du Département. Le recours à des bureaux d'études extérieurs est alors utilisé pour « pacifier » le débat — voire pour le contourner.

Associations et élus se placent en situation de concurrence pour représenter les intérêts des habitants, tandis que l'État et le Département insistent sur des intérêts supérieurs comme le respect des normes et la sécurité. Les conflits de légitimité parcourent les entretiens, comme dans ce verbatim :

Ils n'y connaissent rien les élus et ils veulent plaire à une partie de la population qui est plutôt âgée, parce que c'est leur électorat. Mais clairement la plupart des élus ne font pas de vélo donc comment tu veux qu'ils se rendent compte. [...] La

création de l'association c'était aussi parce qu'on était en relation avec les techniciens qui disaient qu'ils n'avaient pas de poids, pas de solution, ils n'avaient pas un collectif d'usagers qui venaient dire « ça, ça ne va pas ». Donc eux pour expliquer à leurs élus non il ne faut pas faire comme ça, si effectivement ils ont une association en face avec plusieurs usagers justement c'est plus simple à expliquer. (Membre d'une association de défense du vélo)

Les acteurs publics qui ne sont pas des usagers réguliers du service ou mode de transport défendu (vélo, transports en commun ou covoiturage) sont présentés par les associations comme « déconnectés du terrain » dont cette connaissance est au fondement de leur légitimité. Le fait même de se constituer en association constitue une stratégie destinée à accroître cette légitimité lors de négociations entre acteurs locaux (élus, techniciens, associations) portant, notamment, sur les aménagements d'infrastructures routières. Les autres acteurs renvoient toutefois cette expertise d'usage à la défense d'intérêts particularistes doublée d'une ignorance des règles bureaucratiques de l'action en matière de mobilité :

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

Les demandes des associations sont parfois aussi jugées irréalistes ou déconnectées des réalités financières et matérielles, notamment autour des enjeux de sécurité, comme l'explique un responsable régional de la SNCF :

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

Pour la DDT et le Département, la gestion des risques s'appuie sur les réglementations de constructions des routes et des procédures légales. Les décisions délivrées par ces instances sont présentées comme purement techniques, se bornant souvent à des jugements de possibilité ou d'impossibilité des projets présentés. Il en découle de nombreuses paralysies mal comprises par les associations et qui constituent un sujet de tensions entre ces deux types d'acteurs.

Enfin, la position de centralité dans le réseau d'acteurs est particulièrement disputée. Avec la montée en compétences de communautés de communes, les associations expertes qui palliaient l'absence d'action publique sont concurrencées :

Donc on est en train de pointer du doigt le fait que les collectivités ne peuvent pas partir toutes seules, nous on ne peut pas partir sans elles. Et en même temps ce qui est compliqué c'est qu'on est presque dans un champ concurrentiel. C'est-à-dire qu'il y a des collectivités qui disent : « Mais ça c'est à nous de le faire ». Oui, mais c'est aussi à nous. Parce que, en tant qu'acteur, on a la légitimité, on est présent sur le territoire, on peut aller chercher des financements. Donc, comment faire ensemble? [...] Donc, au final, elles ont besoin de nous, mais ça les oblige à coopérer, et donc c'est lent, c'est très lent. (Salariée d'une association de mobilité)

CONCLUSION ET DISCUSSION

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

Ainsi, la qualité des relations entretenues entre les acteurs est déterminante. La codépendance

peut être fertile lorsque les relations sont bonnes ou au contraire bloquer toute possibilité d'action lorsqu'elles sont mauvaises. En outre, la manière dont les acteurs entretiennent (ou non) ces relations peut impacter la conception des projets. Or, si l'on ne note pas de différence importante entre Drôme et Ardèche sur le plan des représentations et des argumentaires mobilisés autour de la transition mobilitaire, en revanche l'intensité des relations entre acteurs explique des différences importantes en termes de portage d'initiatives sur les territoires. En Drôme, la structuration plus forte qu'en Ardèche des acteurs associatifs au niveau intercommunal où les initiatives sont plus localisées, a permis l'émergence d'une action concertée à l'échelle du bassin de vie – bien qu'encore balbutiante et loin d'être consensuelle.

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

Enfin, l'importance de l'historique de collaboration entre collectivités publiques a également été mise

en évidence par notre enquête : on remarque que les structures qui coopèrent déjà sur d'autres sujets (par exemple : commune et EPCI, EPCI entre elles) le font également à propos de la mobilité contrairement aux autres. Ce n'est donc pas nécessairement le projet qui crée la coopération, mais plutôt la coopération qui crée les projets, ainsi qu'il a été déjà remarqué ailleurs.

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

Bibliographie

- BANISTER D., 2008. The sustainable mobility paradigm, *Transport Policy*, n° 2, vol. 15, p. 73-80. DOI : 10.1016/j.tranpol.2007.10.005
- BARBIER R. et LARRUE C., 2011. Démocratie environnementale et territoires : un bilan d'étape, *Participations*, n° 1, vol. 1, p. 67-104.
- BERGERON H., SUREL Y. et VALLUY J., 1998. L'Advocacy Coalition Framework. Une contribution au renouvellement des études de politiques publiques?, *Politix. Revue des sciences sociales du politique*, n° 41, vol. 11, p. 195-223. DOI : 10.3406/polix.1998.1718
- BERTRAND N. et MOQUAY P., 2004. La gouvernance locale, un retour à la proximité, *Économie Rurale*, n° 280, p. 77-95. DOI : 10.3406/ecoru.2004.5474
- BESSON R. et BROUILLARD J., 2018. L'innovation dans les territoires périurbains ou ruraux : Pour un changement de paradigme!, *Nectart*, n° 2, vol. 7, p. 110-121.
- BOCQUILLON P., BOULOC C., CAZEUX L., MASSON D. et FRÉTINGNY J.-B., 2020. *Réduire l'empreinte carbone de la mobilité : quelles politiques en France?* Cergy Pontoise, Cergy Pontoise Université.
- BOUBA-OLGA O. et GROSSETTI M., 2008. Socio-économie de proximité, *Revue d'Economie Régionale Urbaine*, n° 3, p. 311-328. DOI : 10.3917/revu.083.0311.
- CARDEBAT J.-M. et HARRIBÉY L. E., 2012. De la RSE au développement territorial durable : le rôle clef de l'ingénierie

- territoriale dans le département des Landes, Étude de cas, *Marche et organisations*, n° 16, vol. 2, p. 209-231. DOI : 10.3917/maorg.016.0209.
- CEFAÏ D., 2020. *Les formes de l'action collective : Mobilisations dans des arènes publiques*. Paris, Éditions de l'École des hautes études en sciences sociales, 330 p.
- CHEVALLIER J., 2003. La gouvernance, un nouveau paradigme étatique ?, *Revue française d'administration publique*, n° 105-106, vol.1, p. 203-217. DOI : 10.3917/rfap.105.0203.
- CHIA E., TORRE A. et REY-VALETTE H., 2008. Conclusion : Vers une « technologie » de la gouvernance territoriale ! Plaidoyer pour un programme de recherche sur les instruments et dispositifs de la gouvernance des territoires, *Norois. Environnement, aménagement, société*, n° 209, p. 167-177. DOI : 10.4000/norois.2603.
- CHIFFOLEAU Y. et PREVOST B., 2012. Les circuits courts, des innovations sociales pour une alimentation durable dans les territoires, *Norois. Environnement, aménagement, société*, n° 224, p. 7-20. DOI : 10.4000/norois.4245.
- CLOUTIER J., 2003. Qu'est-ce que l'innovation sociale ? *Études Théoriques n° ET034*, Québec, Université du Québec à Montréal.
- COISSARD S. et PECQUEUR B., 2007. *Des avantages comparatifs aux avantages différenciatifs : une approche par le territoire*, Grenoble. Communication présentée au XLIII Colloque de l'ARDLF.
- COMBY J.-B., 2014. L'individualisation des problèmes collectifs : une dépolitisation politiquement située, *Savoir/Agir*, n° 28, vol.2, p. 45-50. DOI : 10.3917/sava.028.0045.
- DELDRÈVE V. et CANDAU J., 2014. Produire des inégalités environnementales justes ?, *Sociologie*, n° 3, vol. 5, p. 255-269. DOI : 10.3917/socio.053.0255.
- DEMOUSTIER D. et RICHEL-BATTESTI N., 2010. Introduction. Les organisations de l'Économie sociale et solidaire : gouvernance, régulation et territoire, *Géographie, économie, société*, n° 1, vol. 12, p. 5-14.
- DURAND L. et LANDEL P.-A., 2020. L'opérateur territorial de la transition énergétique ou la capacité d'intermédiation au service de la transition, *Géographie, économie, société*, n° 3-4, vol. 22, p. 285-303. DOI : 10.3166/ges.2020.0015.
- ELGIN D. J. et WEIBLE C. M., 2013. A Stakeholder Analysis of Colorado Climate and Energy Issues Using Policy Analytical Capacity and the Advocacy Coalition Framework, *Review of Policy Research*, n° 1, vol. 30, p. 114-133. DOI : 10.1111/ropr.12005.
- FAURE A., 1991. Les maires ruraux. De la gestion des symboles à la symbolique gestionnaire, *Politix. Revue des sciences sociales du politique*, n° 15, vol. 4, p. 68-72. DOI : 10.3406/polix.1991.1468.
- FLIPO A., SALLUSTIO M., ORTAR N. et SENIL N., 2021. Sustainable Mobility and the Institutional Lock-In: The Example of Rural France, *Sustainability*, n° 4, vol. 13, p. 2189. DOI : 10.3390/su13042189.
- HILLIER J., MOULAERT F. et NUSSBAUMER J., 2004. Trois essais sur le rôle de l'innovation sociale dans le développement territorial, *Géographie, économie, société*, n° 2, vol. 6, p. 129-152. DOI : 10.3166/ges.6.129-152.
- INSEE, 2018. Taux d'adhésion aux associations selon différentes caractéristiques. Données annuelles 2013 et 2016, [en ligne : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2406371>].
- LACQUEMENT G. et QUÉVA C., 2016. Introduction. Innovations sociales et développement des territoires dans les campagnes européennes, *Norois. Environnement, aménagement, société*, n° 241, p. 7-13. DOI : 10.4000/norois.5978
- LANDEL P.-A., 2007. Entre politique publique et action publique : l'ingénierie territoriale, in FAURE A. et NÉGRER E., *Les politiques publiques à l'épreuve de l'action locale : critiques de la territorialisation*. Paris, L'Harmattan, p. 117-122.
- NADOU F., 2013. *Intermédiation territoriale et spatialisation des activités économiques : cohérences et contradictions de l'action publique locale : investigation par la planification stratégique*. Thèse de doctorat en Géographie, Université de Tours.
- RAOUL E. et CASTEIGTS M., 2012. La mobilité et les transports dans les territoires ruraux. Rapport pour le Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et le Ministère de l'Intérieur, de l'Outremer, des Collectivités Territoriales et de l'Immigration. [en ligne : <https://www.vie-publique.fr/rapport/32352-la-mobilite-et-les-transports-dans-les-territoires-ruraux>].
- REY-VALETTE H. et MATHÉ S., 2012. L'évaluation de la gouvernance territoriale. Enjeux et propositions méthodologiques, *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n° 5, p. 783-804. DOI : 10.3917/rreru.125.0783
- ROUVIÈRE C., 2015. *Retourner à la terre : L'utopie néo-rurale en Ardèche depuis les années 1960*. Rennes, PU Rennes, 500 p.
- SABATIER P. A., 2010. *Advocacy coalition framework (ACF), Dictionnaire des politiques publiques*. Paris, Presses de Sciences Po (3^e édition).
- SALLES D., 2009. Environnement : la gouvernance par la responsabilité ?, [VertigO] *La revue électronique en sciences de l'environnement*, Hors-série n° 6. DOI : 10.4000/vertigo.9179.
- TORRE A., 2011. Les processus de gouvernance territoriale. L'apport des proximités, *Pour*, n° 209-210, vol. 2, p. 114-122.
- TORRE A., 2018. Développement territorial et relations de proximité, *Revue d'économie régionale et urbaine*, n° 5-6, p. 1043-1075. DOI : 10.3917/rreru.185.1043.
- TORRÉ A. et FILIPPI M., 2005. *Proximités et changements socio-économiques dans les mondes ruraux*. Versailles, Éditions Quae, 328 p.
- WEIBLE C. M., 2007. An Advocacy Coalition Framework Approach to Stakeholder Analysis: Understanding the Political Context of California Marine Protected Area Policy, *Journal of Public Administration Research and Theory*, n° 1, vol. 17, p. 95-117. DOI : 10.1093/jopart/muj015.

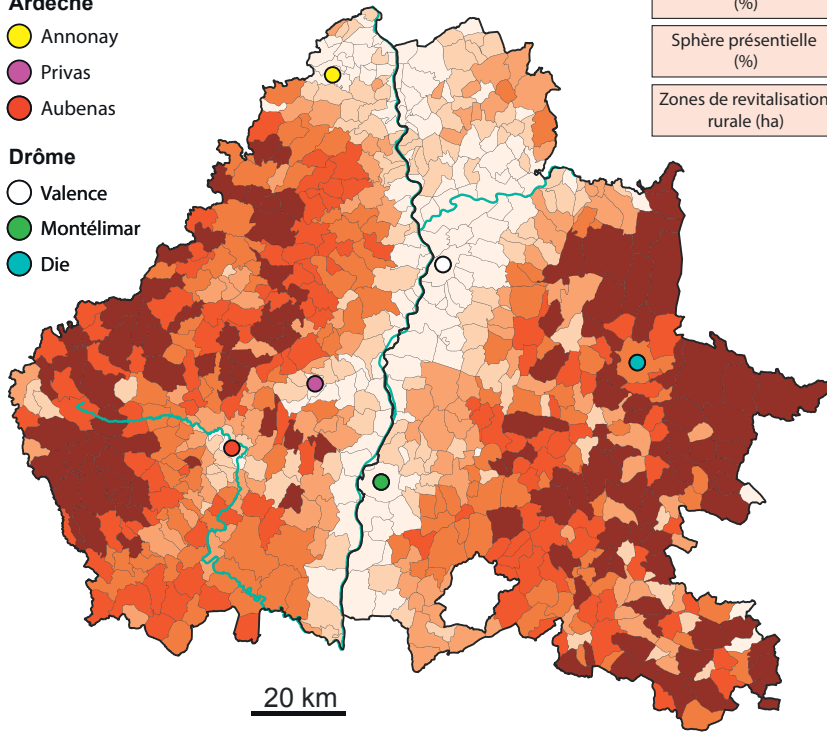
NIVEAU D'ISOLEMENT COMMUNAL DANS LES DEPARTEMENTS DE L'ARDECHE ET DE LA DROME

Ardèche

- Annonay
- Privas
- Aubenas

Drôme

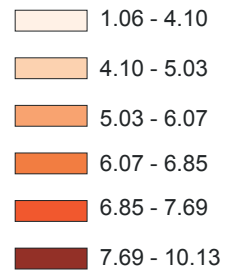
- Valence
- Montélimar
- Die



Liste des données utilisées

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

Indice d'appartenance à l'arrière pays



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

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

Figure 1 : Niveau d'isolement communal dans les départements de Drôme et d'Ardèche
Degree of isolation per municipality in Drome and Ardèche

Réalisation : Nicolas Robinet, CERMOSEM/Université Grenoble Alpes

Source : Cariou, K., 2020. Création d'un atlas géographique sur les mobilités Drôme-Ardèche. Mémoire de stage de Master 1, CERMOSEM/Université Grenoble-Alpes (stage effectué dans le cadre de ce projet)

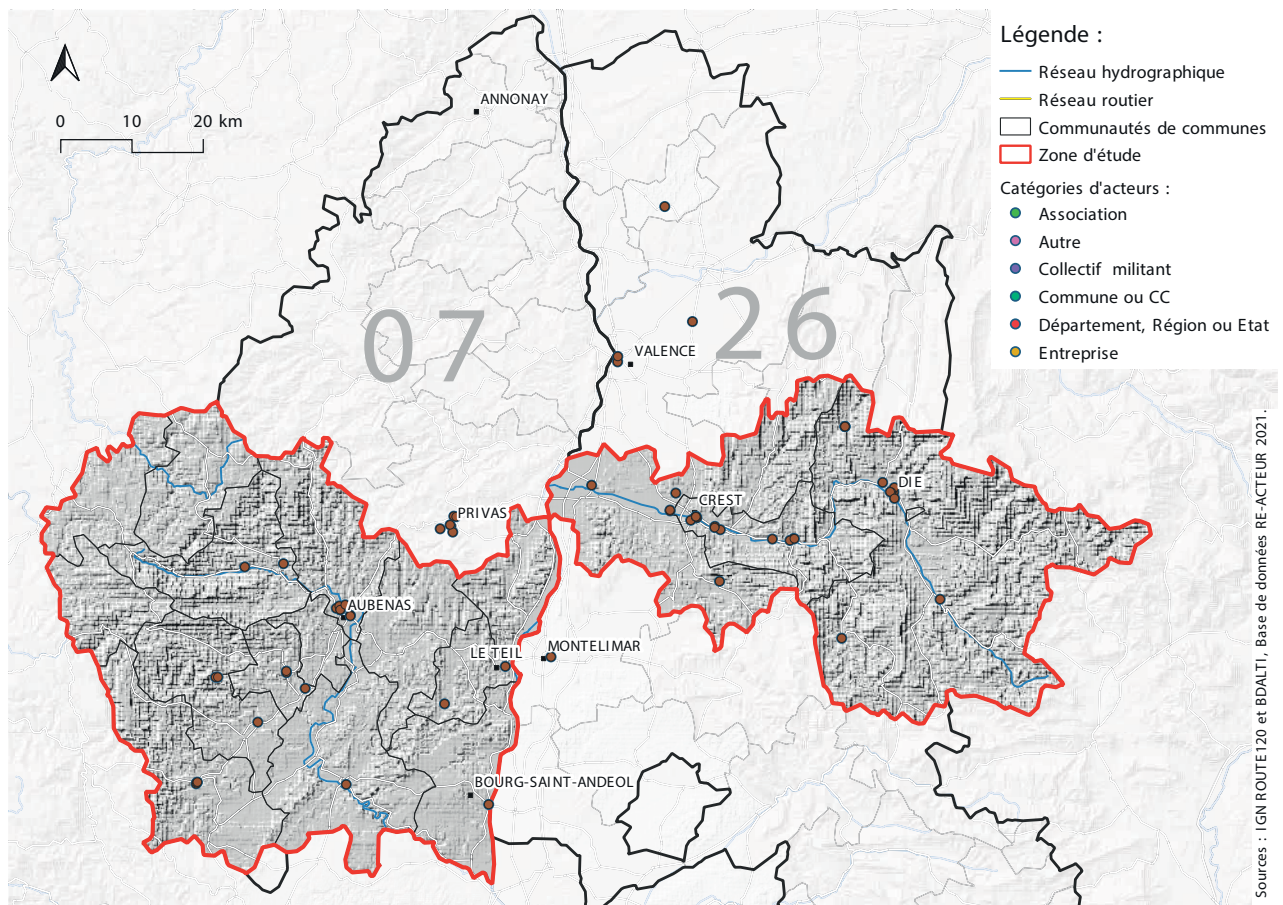


Figure 2 : Initiatives portant sur l'éco-mobilité en Vallée de la Drôme et en Ardèche Méridionale, par type d'acteur
Initiatives pertaining to alternatives to the solo-car in the Drôme Valley and Southern Ardèche, according to the status of the actor