

Mobilité et transports

Quelles pratiques de concertation des acteurs à l'échelle des territoires ? Analyse des représentations, des méthodes et des pratiques de gouvernance à partir de l'exemple des SCOT

25

Ce travail tente de répondre à trois questions :

- le développement durable trouve-t-il dans des dispositifs de planification de type SCOT un espace de déclinaison adapté pour la mise en œuvre d'actions durables locales ?
- la problématique des transports et déplacement n'est-elle pas la plus structurante pour une démarche de type SCOT (à la croisée des problématiques d'aménagement, de logement, de développement économique, d'équité sociale, de protection de l'environnement, de santé et de sécurité) ?
- les pratiques de concertation entre acteurs favorisent-elles l'appropriation d'un projet de territoire dans sa complexité et sa diversité et l'avancée vers des pratiques plus participatives ?

Terrain et méthodologie

Après une approche générale du concept de développement durable dans ses rapports avec les problématiques de mobilité et de concertation et un point sur les évolutions du cadre législatif de la planification territoriale, une investigation de terrain réalisée sur les 10 SCOT de l'aire métropolitaine de Lyon (entretiens avec les chefs de projets SCOT, des personnalités qualifiées et des acteurs de la société civile) a permis d'analyser le degré d'appropriation des concepts et principes du développement durable par les acteurs impliqués dans l'élaboration des SCOT.

Principaux résultats

La mise en œuvre de procédures de type SCOT ne préjuge pas de la lisibilité ni de l'acceptabilité d'une orientation «développement durable». L'appropriation des principes et

objectifs du développement durable est loin d'être acquise, notamment par les élus, soit par manque de perception claire du concept et des enjeux, soit parce que les objectifs à long terme du développement durable entrent en contradiction avec la défense des intérêts locaux à court et moyen terme, soit encore parce que l'échelle temporelle du «durable» n'est pas la référence habituelle des élus.

Potentiellement les SCOT, de par les territoires qu'ils couvrent, de par le principe même de cohérence qui en constitue le centre,

ont vocation à constituer des territoires d'élection pour la mise en œuvre locale d'actions propre à servir le développement durable. Dans la pratique, les choses avancent doucement et de manière très inégale selon les territoires. Il en va de même de la problématique transports et déplacements : dimension capitale et fortement structurante en milieu urbain, elle est très inégalement perçue et traitée en milieu périurbain et rural. Le lien entre infrastructures de déplacements et développement durable n'est pas établi de façon systématique. Les associations mobilisées sur les questions

de déplacements s'inscrivent peu dans la transversalité et sont souvent repliées sur une forte sectorisation de leur action.

C'est au niveau des élus que l'élaboration des SCOT induit le plus de changements dans les manières de penser et de travailler. L'implication de la société civile reste en revanche très en deçà de ce qui pouvait être espéré. Les SCOT n'apparaissent pas comme un espace de développement significatif de la démocratie participative.

