

# VetAgro Sup

Mémoire de fin d'études d'ingénieur



Conception d'un guide méthodologique sur les interactions entre urbanisme et mobilité à l'attention des élus du Puy-de-Dôme



Audrey LAURENT  
Ingénierie du Développement Territorial  
2013-2014



# VetAgro Sup

Mémoire de fin d'études d'ingénieur

Conception d'un guide méthodologique sur  
les interactions entre urbanisme et mobilité  
à l'attention des élus du Puy de Dôme

Audrey LAURENT  
Ingénierie du Développement Territorial  
2013-2014

*« L'étudiant conserve la qualité d'auteur ou d'inventeur au regard des dispositions du code de la propriété intellectuelle pour le contenu de son mémoire et assume l'intégralité de sa responsabilité civile, administrative et/ou pénale en cas de plagiat ou de toute autre faute administrative, civile ou pénale. Il ne saurait, en cas, seul ou avec des tiers, appeler en garantie VetAgro Sup.*



## Résumé

---

Les politiques publiques souffrent parfois d'un manque de transversalité. Les domaines de l'urbanisme et de la mobilité sont particulièrement concernés. Or, d'une part, la localisation spatiale des services, des lieux de travail, des logements... a une influence directe sur les besoins de mobilité. D'autre part, la mobilité revêt de nouveaux enjeux qui peuvent être dépassés au travers de réponses urbanistiques.

Le CAUE du Puy-de-Dôme, dans le cadre de sa mission de sensibilisation, a développé une ligne éditoriale : les « Carnet Découverte ». L'objectif est de permettre à des élus, aux connaissances hétérogènes, d'être en capacité de décider et d'agir avec discernement sur leurs communes, sur des sujets variés, dans des secteurs à forts enjeux. Le CAUE du Puy-de-Dôme a choisi de traiter ce problème au-travers l'édition d'un guide méthodologique intitulé « Urbanisme et mobilité : quelles interactions ? ». La méthode appliquée s'appuie sur la recherche d'enjeux autour de la mobilité. Ils ont abouti à la formulation de trois objectifs thématiques, colonne vertébrale du guide. Le carnet offre aux décideurs une méthodologie de projet illustrée par des exemples empruntés à d'autres territoires et détaille les outils à leur disposition. Enfin, la démarche participative y est particulièrement développée.

Cela fait trois ans que le CAUE du Puy-de-Dôme questionne le domaine de la mobilité au travers du prisme de l'urbanisme. Trois travaux prospectifs d'étudiants dans le cadre de projets collectifs ont déjà vu le jour et ont permis d'alimenter la réflexion autour du guide.

## Summary

---

Public policies sometimes suffer from a lack of transversality. Planning and mobility areas are particularly concerned. But, on the one hand, the spatial services, workplaces, housing localization... has a direct influence on mobility needs. On the other hand, mobility has new stakes that can be overcome through urban responses.

Puy-de-Dôme CAUE, faithful to its mission of awareness, has developed an editorial: the "Carnet Découverte". The objective is to allow elected representatives, with heterogeneous knowledges, be able to decide and wisely act on their municipality, on various topics, in areas with high stakes. Puy-de-Dôme CAUE has chosen to deal with this problem through the publication of a methodological guide entitled "Planning and mobility, which interactions? ". The method used is based on issues research about mobility. They led to the formulation of three thematic objectives, the guide spine. The book offers to policymakers a methodology of project illustrated by examples from other territories and details the tools at their disposal. Finally, the participatory approach is particularly developed in it.

It has been three years since Puy-de-Dôme CAUE answers the field of mobility through the prism of urban planning. Three prospective students studies in framework group projects have already emerged and helped to feed the reflection on the guide.

## Remerciements

---

J'adresse mes sincères remerciements à Monsieur Michel ASTIER, directeur du CAUE du Puy-de-Dôme et à Monsieur Maurice MESTRE président du CAUE du Puy-de-Dôme pour la confiance qu'ils ont bien voulu m'accorder en m'accueillant en stage au sein du CAUE.

Je remercie Monsieur Thibault RACAULT mon maître de stage, pour son attention, ses conseils et son accompagnement.

Un grand merci à Madame Armelle MAUMELAT RIBEYRE pour son suivi et ses précieuses corrections.

Mes remerciements également à Madame Rachel VORON, chargée de mission Mobilité au Parc naturel régional du Pilat, pour avoir accepté de répondre à mes questions et pour son aide dans la rédaction du guide méthodologique. A Madame Emilie GRILLE, directrice-chef de projet Pays Vallée de la Dore ainsi qu'au CEREMA<sup>1</sup> qui ont participé à la relecture du Carnet Découverte.

Je tiens à remercier très chaleureusement l'ensemble de l'équipe du CAUE pour l'attention qu'ils m'ont portée pendant ce stage, leur accueil et leur aide dans l'aboutissement de ma mission. Ce fut un réel plaisir de venir travailler.

Un grand merci à ma collègue stagiaire Hélène pour ton soutien, ta bonne humeur et ton aide.

Enfin, je tiens à remercier tous ceux qui, de près ou de loin, ont contribué à l'écriture de ce mémoire de fin d'étude.

---

<sup>1</sup> CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement, créé le 1<sup>er</sup> janvier 2014 par le regroupement du CETE : Centre d'Etude Techniques de l'Equipement et du CERTU : Centre d'Etude sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques)

# Table des matières

Résumé .....	1
Summary .....	2
Remerciements .....	3
Table des matières .....	4
Table des illustrations .....	6
Introduction .....	7
Partie 1 : Un contexte en évolution qui pousse à s'intéresser à la mobilité.....	8
1.1. Les CAUE, des acteurs indispensables à l'aménagement du territoire .....	8
1.1.1. Qu'est-ce qu'un CAUE ? .....	8
1.1.2. Quelles sont les missions du CAUE ? .....	9
1.1.3. La gouvernance.....	11
1.1.4. Le réseau des CAUE.....	11
1.1.5. Les évolutions des CAUE à venir suite au projet de réforme territoriale.....	11
1.2. Des outils mis en place par le CAUE 63 pour sensibiliser .....	12
1.2.1. Les cycles de conférences.....	12
1.2.2. La sensibilisation par les « Carnet Découverte » .....	13
1.2.3. Des séances de formations en préparation.....	13
1.3. Problématique de stage .....	14
1.3.1. Conception d'un outil pédagogique destiné aux élus sur l'interaction entre l'urbanisme et la mobilité. ....	14
1.3.2. Méthodologie.....	15
1.3. Les problématiques et questionnements principaux .....	16
Partie 2 : Les concepts .....	17
2.1. La pédagogie auprès des élus .....	17
2.1.1. Informer, sensibiliser, former, conseiller, communiquer, quelles différences ?.....	17
2.1.2. Le choix d'une méthode pédagogique .....	17
2.1.3. Les difficultés de la pédagogie auprès d'un public d'élus.....	18
2.2. Le « Carnet Découverte » : un outil de sensibilisation .....	19
2.2.1. La notion d'outil pédagogique.....	19
2.2.2. Le fonctionnement du « Carnet Découverte » .....	19
2.3. Urbanisme et mobilité : des notions à clarifier .....	20
2.3.1. Transport, déplacements, mobilité : quelles différences ?.....	20
2.3.2. Le champ disciplinaire de l'urbanisme.....	21
2.3.3. L'interaction, une notion primordiale.....	21
Partie 3 : La rédaction du « Carnet Découverte ».....	23
3.1. La conception d'un outil pédagogique .....	23
3.1.1. La détermination des enjeux.....	23
3.1.2. Une architecture intégrée .....	24
3.1.3. L'application de la pédagogie dans le carnet.....	27
3.2. Le contenu du « Carnet Découverte » .....	28

3.2.1. L'urbanisme au service de la mobilité.....	28
3.2.2. La traduction de la méthodologie dans le carnet .....	30
3.2.3. La place prépondérante de la population dans la mise en place des projets.....	31
3.3. Le Carnet Découverte : mise en perspective et évolutions.....	33
3.3.1. Un outil de sensibilisation répondant aux besoins des conseillers .....	33
3.3.2. L'importance de la stratégie politique .....	33
3.3.3. Quelques limites .....	34
3.3.4. Et après le carnet ?.....	34
3.3.5. Apport personnel .....	34
Conclusion .....	35
Bibliographie .....	37
Annexes .....	38

# Table des illustrations

---

Figure 1 : Historique des CAUE.....	8
Figure 2 : Organigramme du CAUE du Puy-de-Dôme .....	10
Figure 3 : Répartitions des conseillers du CAUE sur le Puy-de-Dôme.....	10
Figure 4 : Affiche de la conférence du 17 avril 2014 – Interactions –Urbanisme- Mobilité .....	12
Figure 5 : Page de garde et sommaire du Carnet Découverte Urbanisme et Energie.....	13
Figure 6 : Retroplaning du stage de fin d'étude .....	16
Figure 7 : Présentation des enjeux de la mobilité abordés dans le Carnet Découverte : « Urbanisme et mobilité : quelles interactions » .....	23
Figure 8 : Extraits du Carnet Découverte Urbanisme et mobilité .....	25
Figure 9 : Schéma représentatif de l'approche structurelle des objectifs thématiques .....	25
Figure 10 : Schéma représentatif de l'approche spatiale des objectifs thématiques .....	25
Figure 11 : Schéma représentatif de la méthodologie proposée aux élus dans le Carnet Découvert	26
Figure 12 : Extraits de pages du « Carnet Découverte, Urbanisme et mobilité ».....	257
Figure 13 : Représentations des différentes étapes de la méthodologie .....	257
Figure 14 : Schéma général de fonctionnement du Carnet Découverte « Urbanisme et mobilité »..	27
Figure 15 : Extraits de pages du Carnet Découverte « Urbanisme et mobilité ».....	278
Figure 16 : Représentation cartographiques des « pulsations urbaines », des cartes dynamiques des flux de personnes en fonction des heures .....	31
Figure 17 : Travail de prospective mis en place sur la gare de Corbigny par l'agence «la 27 <sup>ème</sup> région » faisant participer la population .....	31
Figure 18 : Projet d'habitat participatif MasCobado.....	32

## Introduction

A l'époque où les déplacements se faisaient à pied, la densité était le principal moyen de répondre aux besoins de mobilité des habitants. L'avènement de l'automobile a contribué à modifier ce schéma (R. Petiot, 2000). Le temps global consacré en moyenne à nos déplacements n'a pas été réduit. Au contraire, le temps gagné a permis d'aller plus loin. (M. Wiel, 2002) L'augmentation de la vitesse de déplacement a ainsi entraîné un étalement de la ville (R. Petiot, 2000). Le développement des lieux d'activités et d'emplois en périphérie des villes a également participé à ce phénomène.

Aujourd'hui, de nouveaux enjeux questionnent la mobilité et contraignent les politiques publiques à s'adapter. Les enjeux sont environnementaux : la réduction de l'émission des gaz à effet de serre et des nuisances causées par les véhicules ont conduit l'Europe à imposer des normes que les politiques publiques doivent intégrer. Les enjeux sont économiques et sociaux : l'envolée des prix des énergies fossiles, a un fort impact sur le budget des ménages souvent très dépendant de leur véhicule (horaires décalés, éloignement du domicile des lieux d'emplois et de services, défaillance de l'offre en transport sur le territoire...). Les déplacements sont ainsi le deuxième poste de dépenses des ménages (Marzloff, 2013). Enfin, le développement d'Internet entraîne une réorganisation de la mobilité. Les usagers peuvent avoir accès à une multitude d'informations pour concevoir leurs déplacements (horaires, types de transports proposés...). La mobilité n'est plus uniquement physique, elle est aussi numérique et permet d'offrir de nombreuses alternatives aux déplacements quotidiens (télécentre, télétravail, e-commerce...).

Dans le cadre de ses missions de conseil et de sensibilisation aux collectivités, le CAUE du Puy de Dôme publie des guides destinés aux élus et à tous les acteurs de l'aménagement du territoire du département. Edités sous le nom de « Carnet Découverte », ils ont pour objectif de leur donner des clés de lecture de leurs territoires pour agir en connaissance de cause. C'est d'autant plus important que de nombreux élus, issus des récentes élections, sont novices.

Parti du constat de terrain que les élus du Puy-de-Dôme croisaient difficilement les domaines de l'urbanisme et de la mobilité dans l'élaboration des politiques publiques, le CAUE 63 les sensibilise à adopter une plus grande transversalité entre ces domaines. Aussi, il m'a été confié la rédaction d'un « Carnet Découverte » à visée méthodologique. S'appuyant sur un travail de benchmarking, le guide est illustré d'exemples empruntés à d'autres territoires et d'outils à la disposition des élus. La difficulté a été de prendre en compte la variété des territoires du département, de ses usages et de ses usagers. Trois travaux d'étudiants en Master 2 à l'IADT (Institut d'Aménagement et de Développement des Territoires) de Clermont-Ferrand ont donné lieu à des présentations lors de conférences organisées sur le sujet par le CAUE 63. Ces travaux ont été intégrés à la réflexion générale autour de l'écriture du carnet.

La conception du guide sera l'occasion de se poser plusieurs questions, objets de ce mémoire :

### **Comment amener des élus à s'interroger sur la mobilité de leur commune au travers du prisme de l'urbanisme ? Comment sensibiliser des élus au travers d'un guide méthodologique ?**

Dans un premier temps, nous présenterons le contexte dans lequel s'inscrit le stage que j'ai réalisé. Puis, nous nous intéresserons à la définition des concepts qui servent de base à l'écriture du guide. Enfin, la troisième partie permettra d'expliquer la manière de traiter l'interaction entre l'urbanisme et la mobilité dans le guide.

# Partie 1 : Un contexte en évolution qui pousse à s'intéresser à la mobilité

## 1.1. Les CAUE, des acteurs indispensables à l'aménagement du territoire

### 1.1.1. Qu'est-ce qu'un CAUE ?

Le Conseil d'Architecture, d'Urbanisme et de l'Environnement (CAUE) est une association, créé à l'initiative du Conseil général et des services de l'État, et présidé par un élu local. Né de la loi sur l'architecture de 1977 (cf. figure 1), il est investi d'une mission d'intérêt public.

C'est le Conseil général qui alloue aux CAUE une part de la ressource fiscale pour leur fonctionnement (taux de la part départementale de la taxe d'aménagement). Les ressources complémentaires à la taxe d'aménagement sont les contributions ou les cotisations des adhérents, de l'État et des collectivités territoriales. Les interventions du CAUE sont gratuites : le CAUE n'effectue pas de prestation contre rémunération. Les contributions sont perçues uniquement au titre du fonctionnement de la structure.

Le Conseil général est chargé de désigner les six élus locaux qui représenteront les collectivités territoriales au sein du conseil d'administration du CAUE. En tant qu'acteur de l'aménagement, le Conseil général est également un bénéficiaire des services du CAUE. Il peut tisser avec lui, au même titre qu'avec d'autres acteurs, divers partenariats.

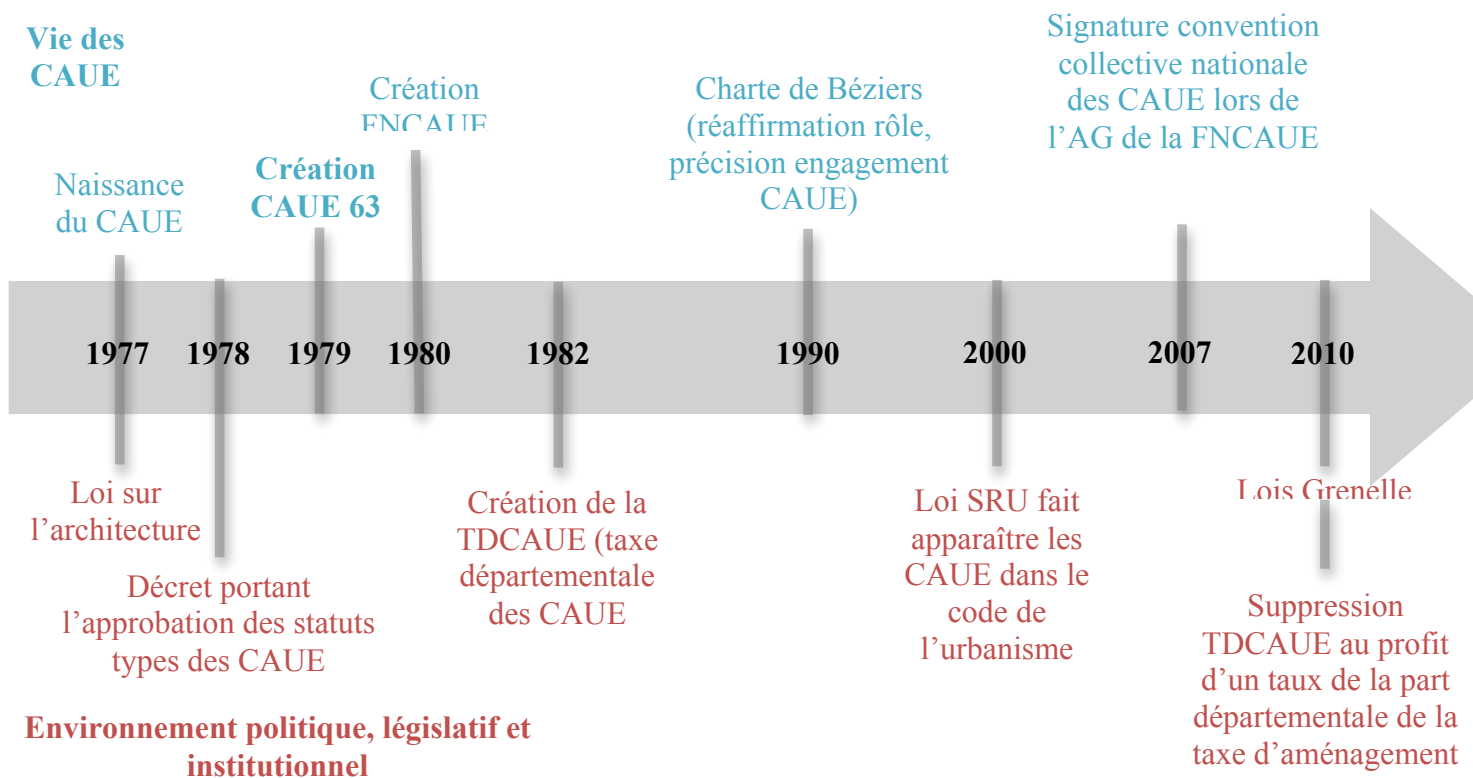


Figure 1 : Historique des CAUE



Les CAUE se déploient sur la quasi-totalité du territoire français. Ils constituent un service de proximité, d'aide à la décision, référent pour les acteurs du territoire et les particuliers. Les CAUE s'adressent à des acteurs publics (collectivités territoriales, bureaux d'étude...) comme privés, responsables et soucieux de la qualité de leur cadre de vie. Ils interviennent à toutes les échelles, depuis la parcelle jusqu'au grand territoire afin de participer à l'amélioration du cadre de vie départemental. La connaissance fine du territoire qu'ils ont acquise leur permet de croiser ces échelles : du plus local (au niveau du site) au plus global (au-delà du département). **Ils restent souples dans leurs méthodes pour s'adapter au contexte local et appréhendent chaque problématique et projet de façon transversale.**

Aujourd'hui, les CAUE sont engagés dans des enjeux tels que la maîtrise de la consommation foncière, la démocratisation de l'architecture, la gestion des ressources naturelles, ou encore la limitation de la consommation d'énergie que la commande publique a également investie.

A la fois un centre de ressources et un lieu de rencontres, d'échanges et de diffusion culturelle, les CAUE sont de véritables organes de concertation entre les acteurs impliqués dans la production et la gestion de l'espace rural et urbain. Ils leur offrent un espace de dialogue et de partage de leurs points de vue. Des conférences-débats régulières sont ainsi organisées dans chaque CAUE sur leurs thèmes de travail en cours.

« L'objectif est de garantir sur le territoire une offre de service de proximité, à la fois pédagogique, technique et culturelle accessible à tous. » (Jean-Marie Ruant, président de la fédération nationale des CAUE).

### *1.1.2. Quelles sont les missions du CAUE ?*

"La création architecturale, la qualité des constructions, leur insertion harmonieuse dans le milieu environnant, le respect des paysages naturels ou urbains ainsi que du patrimoine sont d'intérêt public" (article 1 de la loi sur l'architecture n°77-2 du 3 janvier 1977). Cet extrait de la loi sur l'architecture du 3 janvier 1977 définit le cadre dans lequel les CAUE s'inscrivent.

Or, tout acte d'aménagement, depuis le document de planification territoriale jusqu'à la conception d'une maison, est créateur d'un cadre de vie qui s'impose à tous. A tous les niveaux et à tous les stades de l'élaboration de ce cadre de vie, les CAUE promeuvent la qualité et interviennent en aidant chaque acteur à assumer ses responsabilités. Toutes ses actions sont donc sous-tendues par une approche pédagogique.

Les CAUE assument ainsi des missions d'information, de sensibilisation, de conseil et de formation. Ces missions sont complémentaires et interagissent entre elles. L'approche du professionnel CAUE bénéficie de cette synergie. Engagé sur des problématiques variées telles que la consommation de foncier,... il y répond en informant, en proposant des formations et en développant l'esprit de participation du public. Il conseille et apporte des réponses à des problématiques locales, qui intègrent aussi les enjeux nationaux.

Pour mener à bien leurs missions, les CAUE mobilisent des équipes pluridisciplinaires. Les conseillers des CAUE sont des professionnels du cadre de vie ayant des formations d'architecte, de paysagiste, d'urbaniste, d'énergéticien, d'environnementaliste, ou encore de géographes... (cf. figure 2).

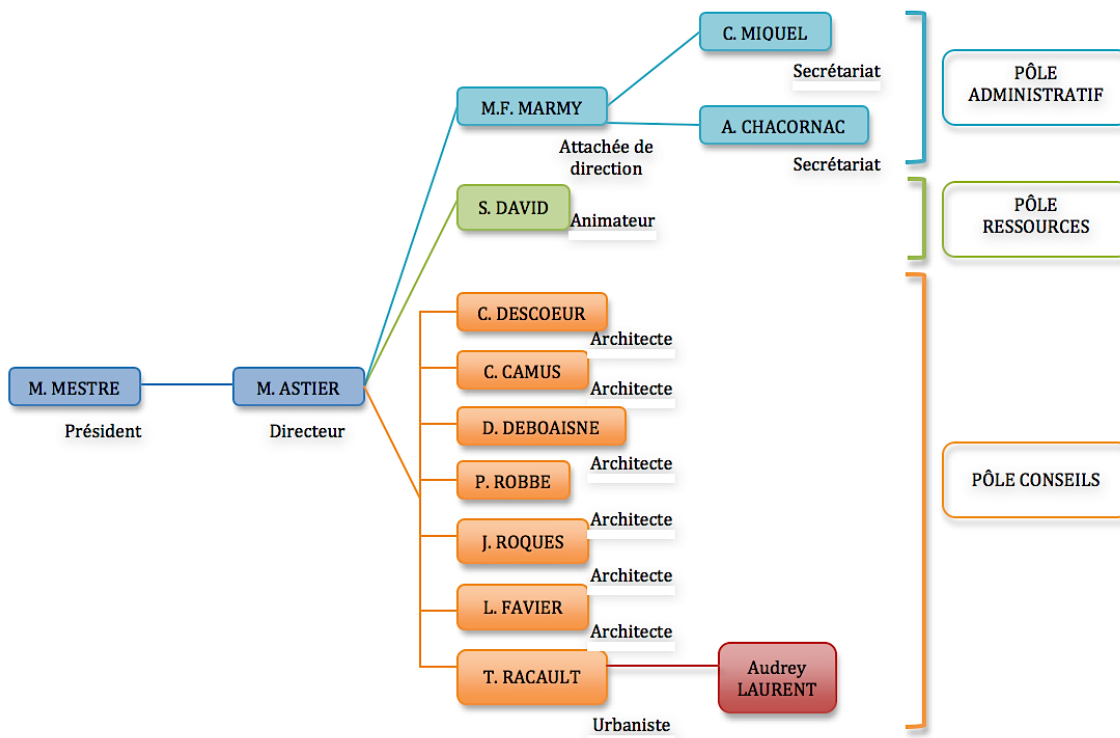


Figure 2 : Organigramme du CAUE du Puy-de-Dôme

Les conseillers se répartissent en fonction de secteurs sur le territoire (cf. figure 3). Chaque zone de couleur représente le territoire d'action d'un conseiller du CAUE 63.

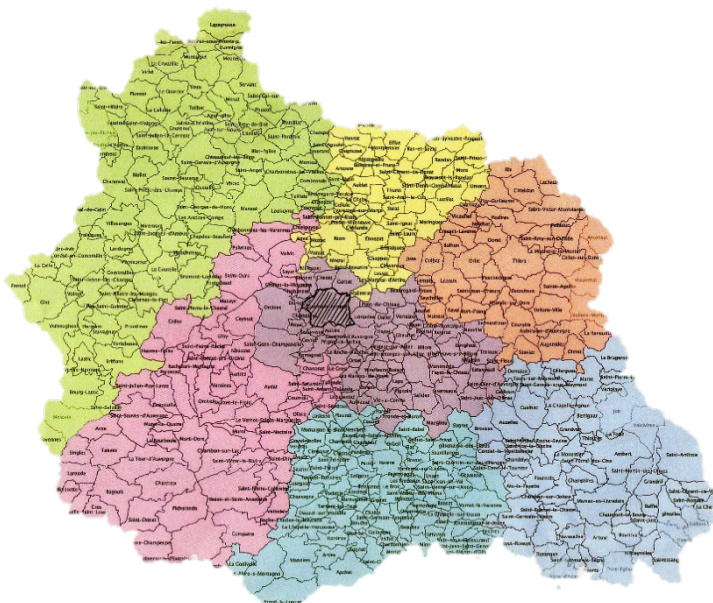


Figure 3 : Répartition des conseillers du CAUE sur le Puy-de-Dôme

### *1.1.3. La gouvernance*

La spécificité de l'approche des CAUE est relative à leur champ d'intervention. En effet, « ils sont investis d'une mission d'intérêt général, ils ont une position d'indépendance dans leur geste professionnel » (Le Moniteur, 2013). Leurs statuts types imposent ainsi une gouvernance spécifique, qui rassemble de façon équilibrée les représentants des acteurs privés et publics du territoire départemental. Cette gouvernance fixe les projets et les programmes d'actions des CAUE qui sont débattus. Les CAUE ne s'occupent aucunement de la maîtrise d'œuvre. D'autre part, les statuts types des CAUE interdisent à tout professionnel qui y travaille d'exercer, dans le même département, une activité relative à l'architecture, l'urbanisme ou l'environnement, pour éviter tout intérêt personnel. C'est ainsi que les CAUE garantissent l'indépendance de leur geste professionnel.

De manière générale, la gouvernance est composée de représentants de l'Etat, des collectivités territoriales, des professionnels de la construction et de l'aménagement et des représentants de la société civile. C'est ce mode de gouvernance qui permet aux CAUE d'être des espaces privilégiés de dialogue entre les acteurs du territoire. Le conseil d'administration est chargé d'élire en son sein le président de la structure.

### *1.1.4. Le réseau des CAUE*

La fédération des CAUE (FNCAUE) regroupe les CAUE représentés par leur président. C'est un lieu d'échange, de capitalisation et de mutualisation des savoir-faire et activités départementales. Animer, apporter ses services aux membres et produire en réseau sont les principales missions de la fédération. Elle assure en externe la représentation, la promotion et la défense des CAUE. Pour ce faire, elle développe des partenariats, organise des rencontres, des congrès et des colloques avec ses différents partenaires. La FNCAUE a un poids important par ses interventions dans les grands débats nationaux autour des enjeux du cadre de vie notamment en amont de l'élaboration des lois.

Les quatre CAUE de la région Auvergne (Puy-de-Dôme, Cantal, Allier, Haute-Loire) se sont rassemblés pour former l'URCAUE (Union régionale des CAUE) en 1998. Cette dernière est l'interlocutrice privilégiée du Conseil Régional d'Auvergne dans les domaines de l'architecture et de l'aménagement du territoire et organise des actions de sensibilisation dans ce sens.

### *1.1.5. Les évolutions des CAUE à venir suite au projet de réforme territoriale*

Le projet de réforme territoriale d'avril 2014 annoncé par Manuel Valls vise à simplifier le « millefeuille territorial ». Parmi les quatre changements proposés par le premier ministre, l'un d'eux concerne le devenir des Conseils départementaux. Le premier ministre propose leur suppression d'ici 2021.

Cette proposition questionne directement la pérennité de la structure CAUE, si cette réforme est mise en place. Actuellement, il n'y a pas d'avancement sur la question de la place future des CAUE. Le mouvement des CAUE perdure au cas par cas selon les différentes conventions avec les Conseils généraux. Dans le cas du CAUE du Puy-de-Dôme, il est reconduit jusqu'en 2015. Une réflexion a été engagée sur la possible évolution des missions du CAUE. Ils pourraient à l'avenir être systématiquement consultés notamment en cas de demandes de permis de construire en sites protégés (monuments historiques,...).

En ce qui concerne la taxe d'aménagement, des modifications sont également à prévoir. Avec la suppression des Conseils généraux, actuellement gestionnaires de cette taxe (ils votent le montant de la taxe d'aménagement et la répartissent entre Espaces Naturels Sensibles et CAUE), elle serait alors administrée par le niveau régional. Mais toutes ces modifications sont prédictives et rien n'est sûr.

## 1.2. Des outils mis en place par le CAUE 63 pour sensibiliser

Au-delà de la réponse à des demandes précises de conseil et d'accompagnement, le CAUE peut, de lui-même, engager des actions utiles à la réflexion collective, voire à la prospective. Ainsi, l'observation de récurrences ou d'évolutions dans les problématiques de terrain, la détection de besoins non satisfaits, peut l'amener à organiser des débats ou des colloques rassemblant des professionnels, des élus et des usagers sur un sujet particulier. Ce peut être, parfois, une action associant rencontre et publication, qui vise à promouvoir des pratiques nouvelles. Ce fut le cas pour la mobilité.

### 1.2.1. Les cycles de conférences

La réflexion sur les interactions entre l'urbanisme et la mobilité intéresse le CAUE 63 depuis trois ans. Elle a conduit à la réalisation de trois projets collectifs successifs menés par des étudiants en Master 2 STRATAM (Stratégies d'Aménagement des villes petites et moyennes et de leurs territoires) de l'université Blaise Pascal de Clermont-Ferrand. En 2012, ils se sont penchés sur le rôle des gares en milieu périurbain. L'année suivante, un nouveau groupe d'étudiants s'est intéressé à la place de la voiture en milieu périurbain. Enfin, cette année, c'est la place des services au niveau des nœuds de déplacements qui a été approfondie (cf. Figure 4). Ces travaux de recherche ont été présentés lors de plusieurs cycles de conférences sur le lien entre l'urbanisme et la mobilité qui ont rassemblé un certain nombre de professionnels, de collectivités territoriales, de représentants de l'Etat...et plus généralement de personnes intéressées par la problématique.

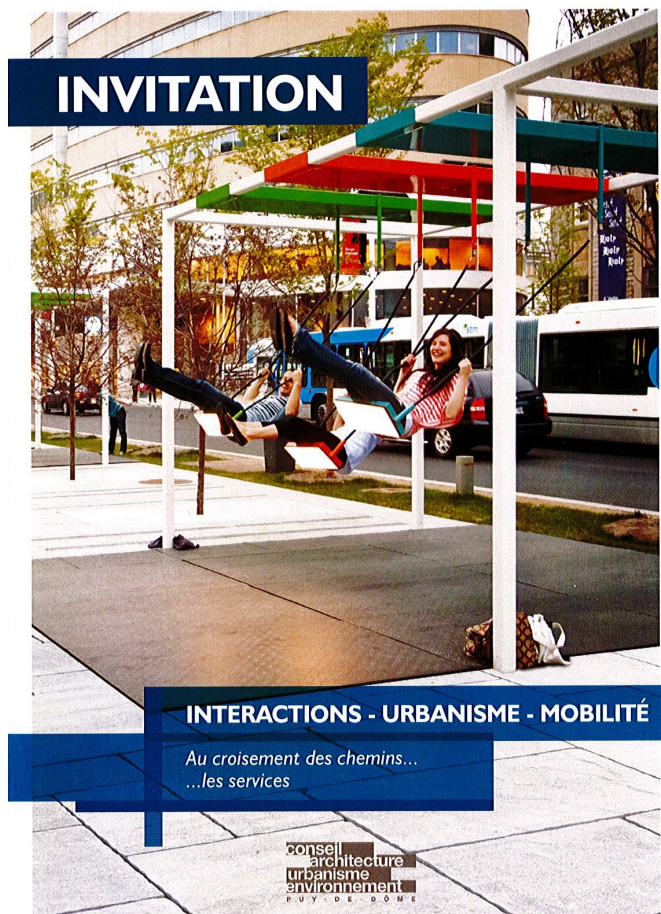


Figure 4 : Affiche de la conférence du 17 avril 2014 – Interactions – Urbanisme – Mobilité

### 1.2.2. La sensibilisation par les « Carnet Découverte »

Le « Carnet Découverte » est un des outils à la disposition du CAUE du Puy-de-Dôme pour conseiller et sensibiliser les élus. Cette ligne éditoriale spécifique a été un choix du CAUE du Puy-de-Dôme pour traiter de thèmes à enjeux sur le département. Les choix sont guidés par la manière dont les conseillers appréhendent le terrain (domaines dans lesquels les élus manquent d'information,...).

Des partenariats entre le CAUE 63 et d'autres structures ont déjà vu le jour et permettent d'apporter une expertise dans des domaines particuliers. Ainsi, un partenariat entre l'ADUHME (Agence locale de l'énergie et du climat) et le CAUE a déjà vu le jour et a abouti à la conception d'un premier carnet, « Urbanisme et énergie : les ENJEUX Energie-Climat dans les documents d'urbanisme », qui traite du volet énergétique dans les documents d'urbanisme (cf. Figure 5).

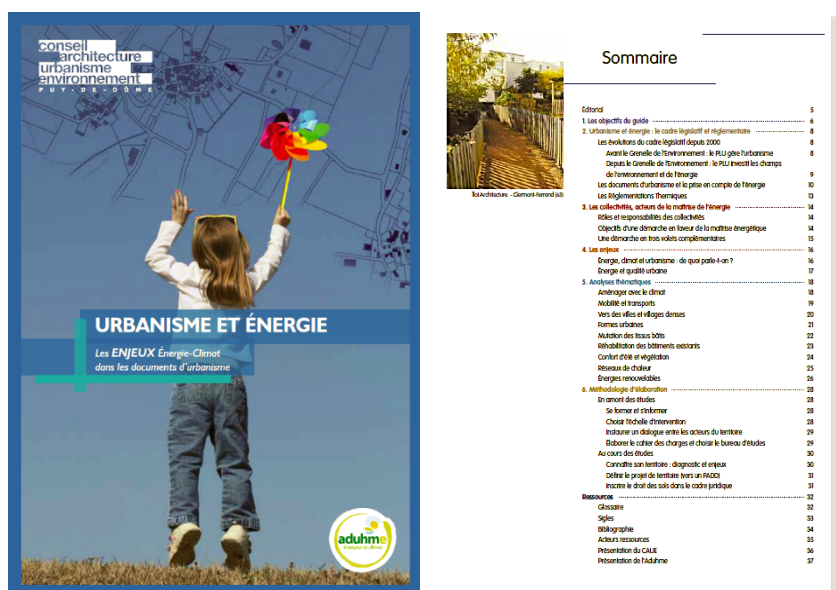


Figure 5 : Couverture et sommaire du Carnet Découverte Urbanisme et Energie

Bien que tous les CAUE dépendent d'une même politique générale, ils sont amenés à traiter des problématiques diverses en fonction de leurs territoires d'action et des enjeux qui s'y dégagent.

Le CAUE 63 a choisi de traiter le lien entre l'urbanisme et la mobilité en s'appuyant sur ce type de support en complément des conférences déjà organisées.

### 1.2.3. Des séances de formations en préparation

Le CAUE va mettre en place prochainement des séances de formations à destination des élus des communes du Puy-de-Dôme. Celles-ci sont d'autant plus importantes que les élections municipales de mars 2014 ont porté à la tête des communes de nouvelles équipes municipales qui peuvent sentir le besoin de renforcer leurs connaissances dans un certain nombre de domaines.

## 1.3. Problématique de stage

### 1.3.1. Conception d'un outil pédagogique destiné aux élus sur l'interaction entre l'urbanisme et la mobilité.

#### Une volonté forte de s'intéresser à la mobilité

La mobilité est un domaine particulièrement étudié actuellement, d'autant plus qu'il revêt des enjeux à la fois environnementaux, économiques et sociaux.

Le CAUE du Puy-de-Dôme s'est emparé de la question en choisissant de l'aborder au travers du prisme de l'urbanisme, en lien avec son champ de compétences. En effet, la mobilité est trop souvent abordée selon l'approche très technique des déplacements et des moyens de transports. C'est sous cet angle que plusieurs travaux ont d'ores et déjà été publiés par d'autres CAUE. Le CAUE du Morbihan (56), par exemple, a réalisé une plaquette intitulée « Comment gérer la mobilité et les déplacements ». Elle traite plus spécifiquement de la place de chaque usager sur la voirie et des dispositions qui s'y réfèrent dans le PLU (Plan Local d'Urbanisme). Ces publications ciblent plutôt les moyens de se déplacer et les problèmes d'ordre managérial, techniques et opérationnels rencontrés ainsi que les solutions alternatives à développer.

Le CAUE 63 a choisi d'aborder le domaine de la mobilité par une autre entrée plus transversale. Bien que les élus aient besoin d'aspects techniques (qui peuvent être apportés par le technicien de secteur), l'enjeu du travail qui m'est demandé concerne plutôt l'usage et le mode de vie des populations. De plus, la philosophie du CAUE n'est pas d'apporter des solutions mais plutôt d'offrir une méthode, de donner des pistes d'idées aux élus afin de leur offrir une autonomie de réflexion.

Le travail de terrain mené par les conseillers du CAUE 63 a mis en relief, sur le territoire du Puy-de-Dôme, un manque de vision transversale d'un certain nombre d'élus entre les différentes politiques publiques. Ce problème n'est pas inhérent au seul département du Puy-de-Dôme et il est d'autant plus marqué dans les territoires ruraux et périurbains (Anon, 2006).

Un projet collectif d'étudiants en Master 2 de l'IADT s'était déjà attelé à rédiger un « Carnet Découverte » sur la question de l'interaction entre la mobilité et l'urbanisme en 2013. Cependant, il s'est avéré que la production finale ne correspondait pas aux attentes premières formulées par le CAUE 63.

#### Une volonté de concevoir un guide méthodologique

**Ma mission de stage a été de reprendre entièrement la réflexion sur le guide** en réfléchissant à une nouvelle manière d'aborder l'interaction entre l'urbanisme et la mobilité. L'objectif était à la fois de sensibiliser les élus sur cette question et de leur fournir une méthode (une succession d'étapes logiques) pour mettre en place des projets qui touchent à la fois le domaine de l'urbanisme et celui de la mobilité. C'est pour cela que le guide est dit « méthodologique ».

Pour mener à bien ma mission, il m'a été possible de m'appuyer sur les documents présents au pôle de ressources du CAUE 63 où un certain nombre de livres traitent des différents thèmes abordés.

Dans un souci d'adopter une démarche prospective innovante sur la question de la mobilité et de l'urbanisme ma mission a également consisté à recenser un certain nombre d'exemples de projets réalisés ou à venir. Une des forces du carnet, c'est qu'il puisse s'adresser à un public aussi bien urbain que rural. Le choix des exemples à développer a été fait, dans cette optique. C'est pourquoi, les exemples présentés traitent de problématiques rurales et urbaines, à des échelles variées, sur le territoire départemental et au-delà. Plusieurs exemples sont d'ailleurs tirés de projets à l'étranger. Ils permettent ainsi d'offrir une ouverture sur des solutions qui pourraient être mise en



place sur le territoire du Puy-de-Dôme.

### Un guide pour sensibiliser des élus

Le « Carnet Découverte » se veut être adapté à un public particulier, ici des élus. L'objectif est que ces derniers puissent utiliser le carnet tel quel ou au-travers les interventions des conseillers du CAUE 63. Ce carnet sera donc à la fois un outil pour les élus et pour les conseillers du CAUE 63 en charge de projets intégrant la thématique de la mobilité. Le CAUE 63 souhaitait donc que la forme du carnet soit adaptée à ces différents types d'utilisations. Un des volets de mon travail a été de réfléchir autour de la mise en page du carnet afin qu'il intègre ces deux aspects. Il a donc été nécessaire de porter une attention toute particulière à la facilité de lecture et d'utilisation du guide ainsi qu'à son aspect attractif. Ce travail a nécessité une longue réflexion menée conjointement avec mon maître de stage.

### *1.3.2. Méthodologie*

Mon travail s'est déroulé suivant trois phases bien distinctes :

Dans un premier temps, j'ai exclusivement effectué des recherches bibliographiques (environ un mois et demi). L'objectif de cette première étape était de définir le sujet d'étude et d'ouvrir des pistes de réflexions. Il a notamment été possible de relever un certain nombre d'exemples que j'ai ensuite pu remobiliser lors de la partie de conception du guide pour illustrer le propos. Cette étape m'a également permis de trouver des photos qui complètent les exemples. Cette phase a débouché sur la production d'une synthèse bibliographique. Néanmoins, j'ai eu l'occasion d'enrichir la bibliographie dès lors constituée pendant toute la durée de mon stage. Cette étape a également été l'occasion de me former sur le logiciel InDesign, un logiciel de mise en page auquel j'ai eu recours pendant la phase de conception du carnet.

L'objet de la deuxième phase a été de se baser sur les lectures bibliographiques pour concevoir le guide en tenant compte des exigences formulées par le CAUE 63 pour ce type de carnet. Cette phase de réflexion autour de la forme et du fond a duré un mois. Elle a été menée conjointement avec mon maître de stage : chacun réfléchissait de son côté et une fois par semaine nous échangeons sur nos choix, nos idées. Cette étape cruciale a ainsi permis d'élaborer le plan du carnet.

Enfin, la troisième étape a été celle de la rédaction du carnet. Pendant cette étape, outre l'écriture à proprement parler du « Carnet Découverte », j'ai également été chargée de trouver des photos pour le carnet. Pour ce type de support, il est nécessaire que les photos soient libres de droit ou dans le cas contraire d'en faire la demande. Parfois, certaines photos appartiennent à des structures qui ne partagent pas toujours la vision du CAUE et qui peuvent être frileuses à concéder leurs droits. Plusieurs points ne sont pas à négliger : les photos doivent être de bonne qualité et il faut être vigilant à ce que les aménagements apparaissant sur les photographies soient en accord avec la qualité d'aménagement prônée par le CAUE. Cette étape de recherche est donc longue et nécessite de s'y prendre assez en amont.

Pendant la phase de rédaction, un test de lecture de l'introduction et de la première partie du carnet a été proposé à la chargée de mission du Pays de la Dore.

Le CEREMA (Centre d'Etude et d'expertise sur les Risques l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement), au fait donc des questions de mobilité et d'urbanisme, s'est également porté volontaire pour effectuer une relecture mais de l'ensemble du carnet cette fois.

Mon travail s'arrête une fois la rédaction du carnet achevée. Suite à cela, un graphiste se chargera de la mise en page pour une édition prévue à la fin de l'année 2014.

Des rendez-vous étaient régulièrement organisés avec mon maître de stage (une fois par semaine) afin de vérifier l'avancement du travail, et de réaliser des relectures des différentes parties du carnet.

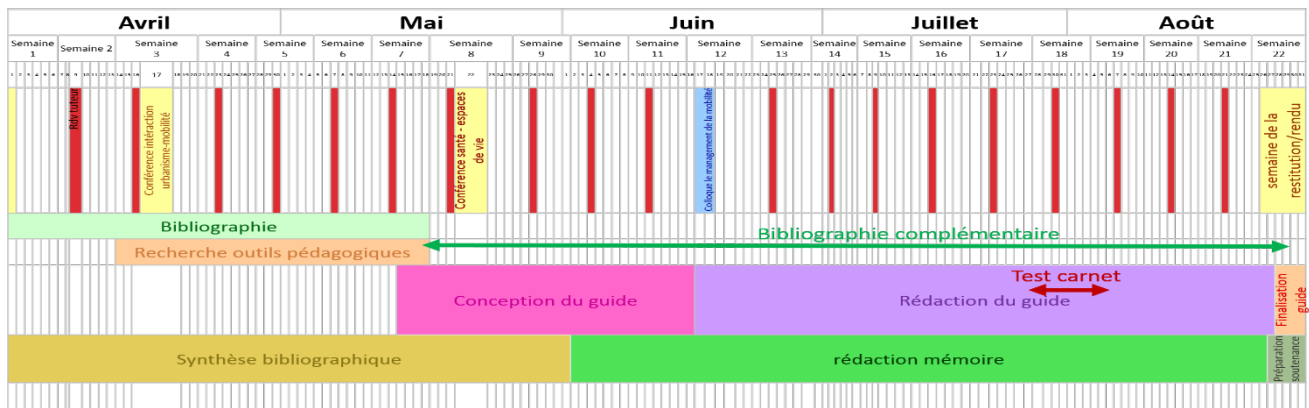


Figure 6 : Retroplanning du stage de fin d'étude

### 1.3. Les problématiques et questionnements principaux

La rédaction de ce carnet est un bon moyen de réinterroger la manière d'informer, de conseiller et de sensibiliser. Ceci a guidé l'ensemble de notre réflexion autour de la conception du carnet sur son contenu comme sur sa forme. Nous avons également réfléchi au type de support : en quoi le support papier est-il adapté au message à transmettre ?

Le public auquel s'adresse le carnet est particulier, dans le sens où il s'agit d'élus. Il va donc être indispensable par la suite de tenir compte des caractéristiques de ce type public. Cela va nous conduire à étudier en quoi la décision d'aménagement du territoire résulte de jeux d'acteurs et en quoi les choix ont une conséquence en termes d'impact et de coût.

De plus, les élections ayant amené de nouveaux élus, une question importante est de savoir comment s'y prendre pour communiquer là-dessus auprès d'élus qui ont parfois des connaissances faibles sur le sujet.

D'autre part, le CAUE a une action qui s'étend sur l'ensemble du département. Or, malgré une certaine proximité géographique, les territoires sont très variés. La diversité des enjeux questionne directement la posture que va adopter le CAUE 63 dans ce carnet. Il va falloir montrer que celui-ci identifie bien les secteurs à enjeux, et surtout qu'il est bien au service de la totalité du département.

Le carnet « Urbanisme et Mobilité : quelles interactions ? » s'intéresse aux évolutions dans le domaine de la mobilité et à la manière de s'adapter à ces changements en s'appuyant sur le champ de l'aménagement. Il a conduit à réfléchir à la façon de répondre aux nouveaux enjeux de la mobilité par l'urbanisme. Nous avons cherché à vérifier en quoi la mobilité influe sur l'organisation des territoires et comment l'urbanisme peut-il offrir des solutions pour répondre aux besoins de mobilité des usagers.

L'objectif du travail est de tenter de répondre à l'ensemble de ces questionnements.



## Partie 2 : Les concepts

### 2.1. La pédagogie auprès des élus

L'écriture d'un support qui va permettre de sensibiliser doit répondre à certaines exigences. En effet, tout acte pédagogique nécessite de s'appuyer sur des méthodes et des outils spécifiques adaptés au public concerné pour qu'il soit efficace.

#### 2.1.1. Informer, sensibiliser, former, conseiller, communiquer, quelles différences ?

Le CAUE a des missions à la fois de conseil, de formation, de sensibilisation et de communication. Or, la frontière entre ces notions est parfois difficile à cerner. Dans le cadre du « Carnet Découverte » l'objectif est de sensibiliser. Il est important de bien définir cette notion.

Le CAUE du Puy de Dôme opère la distinction suivante : informer consiste à apporter une information c'est-à-dire un éclairage sur une question, un sujet, un thème sans attendre de retour particulier. Il est possible d'informer tout type de public (aguerris ou non), sur tout type de connaissance, à l'aide de tout type de support.

Former, c'est offrir des méthodes et des techniques qui permettront aux formés de maîtriser un sujet. Il est possible de former sur un sujet, un thème, une discipline, une technique.

Sensibiliser consiste à informer sur un sujet un public qui l'est peu. Il ne s'agit pas d'être exhaustif mais plutôt de « rendre sensible », d'éveiller l'intérêt du public pour le sujet, en l'abordant de manière générale. Il est possible de sensibiliser sur un sujet, un thème, un enjeu.

Conseiller c'est plutôt apporter ses connaissances, son expérience pour guider la réflexion, le choix. Conseiller peut ainsi faire appel à la fois à de la sensibilisation et à de la formation. Il est possible de conseiller sur un projet.

Enfin, communiquer renvoie plutôt à des techniques et des outils pour promouvoir, informer... sur un événement, un sujet... En effet, la communication intervient à la fois quand il est question de sensibilisation, de formation ou encore de conseil. Il est possible de communiquer sur tout.

#### 2.1.2. Le choix d'une méthode pédagogique

##### Définition d'une méthode pédagogique

Étymologiquement, le mot méthode signifie « la poursuite ou la recherche d'une voie ». Elle constitue le moyen d'orienter ses décisions en suivant une chronologie bien définie. Il s'agit donc d'une succession ordonnée et logique d'étapes pour parvenir à l'objectif pédagogique visé (Jalombi, 2011).

Dans le cadre du « Carnet Découverte, Urbanisme et Mobilité : quelles interactions ? », il s'agira de détailler l'ensemble des phases de l'analyse du territoire jusqu'à la gestion de l'« après projet » en passant par la conception afin d'offrir une vision plus intégrée de la gestion d'un projet du domaine considéré aux élus.

##### Le type de méthode pédagogique

Il existe divers types de méthodes pédagogiques. Les méthodes dites affirmatives, les méthodes interrogatives, les méthodes expérimentales et les méthodes actives (C. Coupez, 2012).

Les méthodes affirmatives partent du principe que la connaissance est « à l'extérieur de

l'apprenant ». Par conséquent cette méthode consiste uniquement à apporter du savoir. Elle laisse l'apprenant dans une posture très passive par rapport à ce qu'il apprend.

Les méthodes interrogatives consistent à questionner l'apprenant afin de l'amener vers les objectifs fixés au départ.

Les méthodes expérimentales consistent non plus à se baser sur les faits mais sur l'expérience et ensuite à justifier l'expérimentation par l'apport des connaissances sur le sujet. L'apprenant est plus actif dans son apprentissage que précédemment.

Enfin les méthodes actives ou participatives permettent à celui qui apprend de participer à la construction du savoir. Le formateur est là pour le conseiller et répondre à ses questions mais le formé est assez libre dans son apprentissage.

Chaque méthode peut ensuite se décliner en plusieurs autres. Nous avons ici cherché à être le plus général possible dans les différentes méthodes pédagogiques auxquelles il est possible d'avoir recours. Le choix d'un type de méthode pédagogique n'est pas pour autant un acte figé. En effet, c'est souvent la complémentarité dans les méthodes utilisées qui favorisera l'efficacité de l'apprentissage.

### Les déterminants du choix

Il n'y a pas une bonne ou une mauvaise méthode mais plutôt une méthode adaptée ou non. Dès lors, le choix d'une méthode susceptible de convenir amène à réfléchir à un certain nombre de composantes.

Les méthodes pédagogiques sont différenciées en fonction des objectifs, des contenus et des publics. Tout d'abord, il est essentiel de déterminer le public auquel on s'adresse. En effet, la méthode choisie doit être adaptée aux « apprenants » ce qui facilitera l'apprentissage. Une méthode traditionnelle type « cours magistral » risque d'être moins adaptée pour des élus que des méthodes au cours desquelles on fait appel à leurs connaissances, leurs compétences, à des situations déjà vécues. L'expérience des participants et la formulation de leurs attentes permettront d'orienter le choix de la méthode.

La méthode doit aussi convenir au pédagogue, c'est-à-dire qu'elle doit être en phase avec ses compétences, son expérience ; c'est lui qui est chargé de transmettre le savoir, de faire appréhender à un public les enjeux. Il est donc important qu'il maîtrise la méthode qu'il souhaite mettre en œuvre.

Le contexte est également un élément à prendre en compte dans le choix de la méthode. Il permet de déterminer le cadre d'action (la transmission d'une information, l'action préventive, l'élaboration d'un projet urbain ou d'un document réglementaire, la préparation à la gestion de crise). Le (ou les) objectif(s) va permettre d'orienter vers le type de méthode à mettre en place. « Comprendre » et « intégrer » sont deux objectifs pédagogiques bien distincts qui nécessitent d'adapter la méthode afin d'atteindre le plus efficacement l'objectif : dans le premier cas les méthodes dites magistrales peuvent convenir tandis que dans le deuxième, il sera plus judicieux de faire appel à des méthodes plus applicatives qui, une fois les connaissances acquises, consistent à mettre le sujet en situation de cas concret.

Enfin, le choix d'une méthode est également très dépendant de contraintes techniques (contraintes de matériel, contraintes de temps...).

### *2.1.3. Les difficultés de la pédagogie auprès d'un public d'élus*

Plusieurs difficultés sont relevées par les conseillers du CAUE63 dans le champ de leurs compétences (urbanisme, architecture, environnement).

Premièrement, les élus possèdent des niveaux de connaissances très hétérogènes en urbanisme. En effet, dans le territoire du Puy-de-Dôme, on trouve tous les cas de figure : depuis l'élus qui a une connaissance fine de l'urbanisme car il travaille ou a acquis de l'expérience dans ce domaine en tant qu'adjoint à l'urbanisme, au nouvel élu « qui n'y connaît rien du tout ».

Deuxièmement, conseiller, sensibiliser, former, sont des approches qui requièrent du temps pour que les élus s'informent, puis comprennent les enjeux, les tenants et les aboutissants, avant d'agir. Au-delà de l'outil pédagogique mis en œuvre (guide, conférence...), cela demande une implication importante des élus lors de la participation à des ateliers, à des temps d'échanges ou encore à des sorties de terrain qui permettent de faciliter l'apprentissage, l'intégration et enfin le partage des acquis.

Savoir adapter son discours est un point souvent délicat mais essentiel pour pouvoir « toucher » les élus, leur faire comprendre les enjeux. Des termes du type tissu urbain, frange urbaine, mitage urbain sont étrangers à des maires novices. Il est donc important de les expliquer, les rendre compréhensibles.

Enfin, les problèmes entre territoires urbains, périurbains et ruraux diffèrent et les élus n'ont pas tous la même sensibilité. Il est par conséquent nécessaire de composer avec les personnalités de chacun : il n'est pas possible de tout dire ce qui nécessite de toujours savoir adapter son discours.

## 2.2. Le « Carnet Découverte » : un outil de sensibilisation

### 2.2.1. La notion d'outil pédagogique

#### Qu'est-ce qu'un outil pédagogique ?

Il ne faut pas confondre l'outil et le support. Le support est au service de l'outil. Ainsi, un outil pédagogique s'appuie sur un support en s'insérant dans une démarche et est utilisé afin d'aider ou d'accompagner « un » public à comprendre, à apprendre ou à travailler... (C. Coupeuz, 2012). Les outils pédagogiques ont donc plusieurs objectifs : apporter de l'information, des connaissances, des illustrations, ... (nr, 2014). Par exemple, un professeur désire que son élève mette en application son cours. Il pourra alors proposer à l'élève (le public) des exercices (l'outil) dont le cahier d'exercice pourra être un type de support. L'objectif sera de favoriser l'intégration des connaissances par l'élève en vue de réussir l'évaluation à venir (enjeu).

Les supports peuvent être très variés (questionnaires, photos, posters, guides...). Ils doivent être adaptables à différents âges, à différents publics ou à des populations spécifiques (migrants, personnes handicapées,...) ; et utilisables par séquences selon les besoins (pour ouvrir le débat, approfondir une question, ...).

#### Les conditions du choix de l'outil adapté

Il s'agit d'une étape importante qui nécessite de se poser les bonnes questions. Le support utilisé n'est pas à négliger. Il doit en effet être adapté au public qui recevra l'information, ainsi qu'à l'objectif (ici la sensibilisation d'élus). « Il n'y a pas de « bons » et de « mauvais » outils pédagogiques, il n'y a que des bons outils adaptés à un public. » (Coupeuz, 2012).

### 2.2.2. Le fonctionnement du « Carnet Découverte »

Le « Carnet Découverte » fait partie d'une ligne éditoriale particulière qui cible les élus, les techniciens et plus généralement, tous ceux qui viennent en appui aux décisions politiques. Il s'agit d'un « carnet », « découverte », par conséquent, sur les 40 pages que composent ce livret, il ne s'agit pas d'être exhaustif mais plutôt d'offrir une vision générale d'une thématique afin d'aider les décideurs dans leurs choix.

Au-delà des objectifs pédagogiques relatifs au contenu, une des étapes d'écriture d'un guide méthodologique est la définition des objectifs, propres au support utilisé. En effet, cela a un impact direct sur la conception du guide : la façon de rédiger, l'organisation générale, la présentation... Plusieurs objectifs sont apparus primordiaux pour le CAUE 63 pour concevoir un guide pour des élus.

Premièrement, le côté **attractif** du guide va permettre de capter l'attention du lecteur, de lui donner envie de s'informer. Il faut que le guide attire l'élus, que ce soit au niveau de la forme comme du fond.

De plus, le lecteur sera d'autant plus enclin à consulter le guide si celui-ci est **facile à lire et à utiliser**. Il sera important de veiller au style, à la mise en page, et à la présentation du guide. Cela peut aussi nécessiter de réaliser des schémas aidant à la compréhension.

L'**illustration** va permettre de renforcer l'attrait du guide en fournissant des représentations au travers d'exemples de réalisations, de projets aboutis. Elle permet en outre de concrétiser le propos, de l'appuyer.

Quel que soit le type de public, une attention particulière devra être portée à la **clarté** du propos. Il s'agit parfois d'un exercice délicat car cela nécessite d'avoir cerné le niveau de connaissance des intéressés afin d'adapter son discours, son vocabulaire, ses illustrations... Il est à souligner que les niveaux de connaissance et de maîtrise des sujets peuvent être très variables pour un même public. La clarté est un des éléments qui renforce également l'attrait pour le guide.

Concernant précisément le contenu, un carnet qui sensibilise devra avant tout être didactique, c'est-à-dire qu'il doit permettre d'informer, d'instruire, d'enseigner avec méthode (Larousse, 2014). Il doit également apporter une information pertinente, précise et nouvelle au lecteur. En fonction du type de lecteur, la manière d'amener l'information et son contenu devra être bien réfléchi.

Le CAUE 63 souhaitait spécifiquement que le guide intègre une **approche transversale** entre les domaines de l'urbanisme et de la mobilité. En effet, il constate que la transversalité fait souvent défaut dans l'action politique. Son importance n'est pas assez perçue ou mal perçue ce qui aboutit à des projets parfois déconnectés du reste du territoire. Par exemple, il peut s'agir de montrer comment une décision en matière de logement peut avoir des conséquences sur la mobilité des gens.

Le besoin de préciser dans le carnet une **méthodologie de mise en œuvre des projets d'urbanisme** est propre au « Carnet Découverte : Urbanisme et Mobilité : quelles interactions ? ». Il s'agit de proposer aux élus une démarche à suivre pour la mise en œuvre de ces projets.

Ce type de guide permet au concepteur (ici le CAUE 63) de posséder un outil qui sera diffusé. Ce type de support est ainsi au **service du rayonnement de la structure**.

## 2.3. Urbanisme et mobilité : des notions à clarifier

### 2.3.1. Transport, déplacements, mobilité : quelles différences ?

Le dictionnaire de l'aménagement et de l'urbanisme définit le déplacement comme le « mouvement d'une personne, d'une origine, à une destination » (Merlin et Choay, 2010). Cette définition transparait à travers l'étymologie du mot « déplacer ». Du latin « de » qui signifie « hors » et « platea » qui se traduit par « rue large, place publique » (DE CLERCQ, n.d), le déplacement opère bien un changement de place, un changement d'état. Il y a un avant, un pendant et un après. La définition ne fait pas référence à l'utilisation d'un véhicule ou d'un moyen de transport. On peut déplacer des personnes mais aussi des biens (Trival Faulech, 2013, p.12). Et l'on doit, de plus en plus, prendre en compte également une mobilité virtuelle (déplacement de données) (Marzloff, 2013)

De nouveau, il est possible de faire appel à l'étymologie pour définir la notion de transport. Transporter ou « Trans » et « Portare », signifie « à travers » et « porter » (DE CLERCQ, n.d). Le transport est par conséquent le moyen d'effectuer ce déplacement, ce changement d'état.

L'amalgame entre les termes « mobilité » et « déplacement » est souvent effectué. La mobilité est un terme difficile à appréhender car elle varie en fonction du domaine considéré (sociologie, géographie, aménagement,...). Il est donc difficile d'aboutir à une définition unique de ce terme. Tandis que le dictionnaire de l'aménagement et de l'urbanisme caractérise la mobilité comme la « propension d'une population à se déplacer », soit une inclination naturelle au mouvement ; le dictionnaire Larousse (2001) la définit comme « la facilité à se mouvoir, à changer, à se déplacer », soit une aptitude qui renvoie à un potentiel, à une capacité de mouvement en utilisant tel ou tel moyen. Dans le carnet, la définition que nous avons retenue pour la mobilité est au carrefour des deux définitions précédentes. Il s'agit d'une notion englobante qui place en son centre le motif et notre capacité à utiliser les moyens à notre disposition.

### 2.3.2. *Le champ disciplinaire de l'urbanisme*

« La disposition ordonnée dépend de ce qui a été disposé auparavant et commande ce qui sera à disposition par la suite » (Merlin, 2002).

En partant de ce constat, l'urbanisme est un champ d'action, pluridisciplinaire par essence, qui vise à créer et à orienter dans le temps l'évolution de l'espace (Merlin, 2002), en recherchant la corrélation entre les contraintes, les usages et les jeux d'acteurs (Communauté de communes du Sénonais, 2012). Il s'appuie sur un certain nombre d'outils opérationnels et de planification (schémas, règlements,...) et sur des expérimentations afin d'anticiper les usages futurs et de s'adapter rapidement.

L'urbanisme questionne des domaines aussi variés que le logement, le transport, l'agriculture, l'industrie, les commerces... afin de disposer, d'aménager, d'organiser et de gérer l'espace. Ils sont de types (urbains ou ruraux, bâtis ou non) et d'échelles (micro locale à planétaire) variables. Au niveau local par exemple, il s'agit notamment pour le maire et son équipe d'élaborer un projet de développement et d'aménagement communal et de disposer des moyens juridiques et opérationnels adéquats.

### 2.3.3. *L'interaction, une notion primordiale*

#### Mobilité et urbanisme, un lien avéré

« L'histoire des villes montre l'interdépendance étroite entre le développement des réseaux de transport et celui de l'espace urbain, en termes d'extension, de densification et d'évolution des activités urbaines » (Agence française de développement, 2011). Les transports façonnent la ville et la ville conditionne les transports.

En effet, les systèmes de transport produisent des effets sur l'organisation urbaine des territoires mais, dans le même temps, les modes de développement urbains influent sur les pratiques de déplacements (Agence française de développement, 2011).

Par exemple, d'une part, l'urbanisme peut contribuer à réduire les inégalités de mobilité parmi les populations périurbaines (mise en place de services spécifiques...) ; d'autre part, les conditions de déplacement peuvent également infléchir sur le développement des aires urbaines, sur leur attractivité (rendre accessible un espace au plus grand nombre peut être une manière de rendre un lieu attractif).

La complémentarité entre l'urbanisme et la mobilité est un facteur déterminant dans la réussite ou non de l'intégration d'un projet d'aménagement qu'elle que soit sa nature dans son environnement (Larose, 2011).

Changements en cours dans cette interaction

Pourtant, il semble que l'essor de l'automobile ait conduit à un changement de paradigme de la part des acteurs du développement. Le lien qu'entretiennent urbanisme et mobilité a été quelques temps ignoré au profit d'un développement plus sectoriel (Agence française de développement, 2011). Par exemple, la politique des transports s'est souvent focalisée sur une approche en termes de moyens de transports (équipements et infrastructures) en sous-estimant les enjeux d'ordre sociaux ou d'aménagement du territoire. Les évolutions contextuelles actuelles telles que la prise en compte du développement durable dans les politiques d'aménagement, le problème de précarité énergétique ou encore l'essor des nouvelles technologies ont fait naître un besoin nouveau de compréhension des interactions urbanisme-mobilité.

Cette prise de conscience s'observe également au travers des évolutions législatives et réglementaires. Dans son rapport intitulé les « effets structurants du transport : mythe politique, mystification scientifique », Jean Marc Offner rappelle que « le transport ne peut modifier l'espace si les normes urbanistiques ne vont pas dans le même sens » (COS<sup>2</sup>...) (Offner, 1993). La loi SRU (Solidarité Renouvellement Urbain) a ainsi favorisé une meilleure cohérence entre politiques de transport et politiques d'urbanisme (Chabardes et al, 2011). Plus récemment, la loi Grenelle II de 2010 encourage l'interdépendance des politiques publiques (habitat / urbanisme / déplacement) avec la mise en cohérence des PDU<sup>3</sup>-PLU<sup>4</sup>-PLH<sup>5</sup>.

Réussir aujourd'hui à intégrer les questions d'urbanisme et de mobilité dans une même stratégie n'est pas simple car, au-delà de ce simple questionnement, il faut également prendre en compte les exigences du marché, les volontés politiques et les impératifs sociaux et techniques (Agence française de développement, 2011).

---

<sup>2</sup> COS : Coefficient d'Occupation du Sol

<sup>3</sup> PDU : Plan de Déplacement Urbain

<sup>4</sup> PLU : Plan Local d'Urbanisme

<sup>5</sup> PLH : Plan Local de l'Habitat

## Partie 3 : La rédaction du « Carnet Découverte »

### 3.1. La conception d'un outil pédagogique

#### 3.1.1. La détermination des enjeux

Les lectures bibliographiques ont mis en exergue des enjeux récurrents en matière de mobilité. Nous nous sommes basés sur ces enjeux afin de construire le plan du carnet.

Premièrement, **un enjeu d'équité sociale**. En effet, le budget des ménages est fortement impacté à la fois par l'envolée du prix des énergies fossiles et par la conjoncture économique actuelle. Certains ménages se retrouvent ainsi dans des situations financières délicates. Les évolutions sociétales au niveau des ménages (le chômage, l'augmentation du coût de la vie, l'éclatement des ménages, la population vieillissante, le double emploi des ménages) sont autant de facteurs qui requièrent des déplacements accrus. Or, les déplacements pèsent lourd sur leur budget. Ils constituent le deuxième poste de dépenses des ménages français et le premier pour les collectivités territoriales (Marzloff, 2013). Par exemple, en 2006, 18 % des ménages de l'agglomération lyonnaise étaient considérés comme vulnérables au prix des carburants.

Deuxièmement, le **maintien d'une bonne qualité de vie**. Habiter là où nous le désirons est un enjeu essentiel. Cependant, le besoin de déplacements des ménages est souvent vital (aller au travail, se soigner...) et parfois en inadéquation avec la localisation de leur lieu de vie désiré. Ceci nécessite alors la mise en place de politiques publiques croisées tournées vers la cohérence territoriale entre les transports, l'urbanisme ou encore le logement, pour mieux répondre aux besoins.

Enfin, **la santé publique et la relation de l'homme avec son environnement** sont deux enjeux primordiaux dans le contexte actuel. En effet, au-delà même des problèmes sociaux et économiques, la conscientisation environnementale est en marche comme le traduisent les succès Sommits de la Terre et le protocole de Kyoto sur le plan international et le Grenelle de l'environnement de 2007 à l'échelle nationale. La lutte contre le changement climatique est devenue essentielle. Elle passe notamment par la réduction des gaz à effet de serre (GES) et par l'utilisation rationnelle de l'énergie (efficacité énergétique). Cela aura également un impact sur la réduction du nombre de personnes souffrant de maladies chroniques type asthme, diabète.

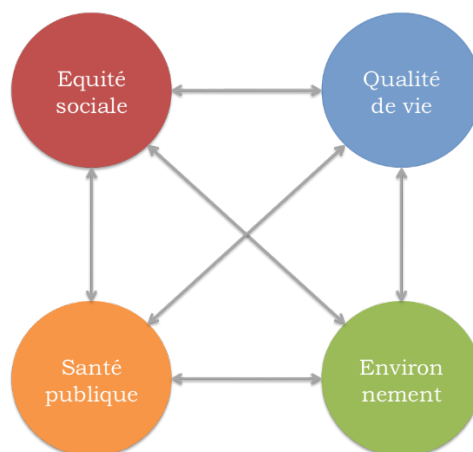


Figure 7 : Présentation des enjeux de la mobilité abordés dans le « Carnet Découverte : Urbanisme et mobilité : quelles interactions ? »

### 3.1.2. Une architecture intégrée

#### La conception des axes thématiques : un travail évolutif

Suite à la déception exprimée par le CAUE de Puy-de-Dôme concernant le travail des étudiants en Master II en ce qui concerne la rédaction du « Carnet Découverte », j'ai été chargée de retravailler l'ensemble de la structuration du guide. Les faiblesses de la rédaction précédente relevaient d'une énumération d'outils à disposition des élus où la méthodologie n'avait que très peu de place. Afin de coller au plus près des attentes du CAUE 63, l'objectif a été de réorganiser totalement le guide en déterminant une nouvelle manière de traiter les liens entre la mobilité et l'urbanisme.

Le travail de maturation autour de la recherche des objectifs thématiques a abouti à la production de plusieurs plans successifs. Au départ, l'idée était de construire un plan à partir des différentes étapes chronologiques à prendre en compte dans la conception d'un projet. Or, au regard du nombre d'enjeux que recouvre la mobilité, nous nous sommes rendus compte que ce plan n'était pas adapté à la « forme papier » du carnet. L'écriture aurait pâti de nombreuses répétitions. Finalement, le choix a été d'aborder le guide selon une approche thématique en prenant soin, dans chacune des parties, de mettre en exergue le lien entre l'urbanisme et la mobilité.

Pour ce faire, nous nous sommes appuyés sur les enjeux relevés précédemment pour construire les trois axes thématiques constituant la trame de lecture du carnet. Le raisonnement autour de ces axes s'est porté à la fois sur leur enchaînement qui devait être nécessairement logique et la manière d'aborder à la fois les questions d'urbanisme et de mobilité.

Notre réflexion a abouti à la définition des trois axes suivants :

- ORGANISER le maillage territorial,
- AMENAGER les espaces de mobilité,
- INTEGRER les lieux d'échange dans leur environnement.

Le premier axe choisi traite de l'organisation du maillage territorial. En effet, l'organisation du territoire est une composante nécessaire dans la gestion de la mobilité par le fait de définir une stratégie de localisation et de développement des activités humaines.

Le deuxième axe s'intéresse à l'aménagement des espaces de mobilité. L'aménagement vise à la fois à améliorer un lieu, ici celui du déplacement, afin qu'il réponde à un usage précis, adapté à une situation, à des personnes précises en mettant en place des installations spécifiques. L'objectif est donc l'amélioration du cadre de vie de l'utilisateur, la prise en compte de son bien-être.

Enfin, le troisième axe s'intéresse plus spécifiquement à l'intégration des lieux d'échange dans leur environnement. Par « lieu d'échange », il faut entendre tout espace par lequel transitent et échangent de nombreuses personnes. Il peut s'agir d'une gare, d'un arrêt de bus, ... soit des lieux qui ont un lien direct avec les moyens de déplacements, qui permettent de changer de mode de transport ou de trouver une offre de transport, ou bien des lieux tels que les lieux de travail, de loisirs.

L'objectif est à la fois d'offrir un confort de vie aux usagers en proposant des services adaptés aux besoins.



# Logos rouges

## PARTIE ORGANISER



Cependant, la densification n'est pas uniquement quantitative. Densifier signifie également intensifier la vie par l'usage. L'implantation d'un restaurant par exemple poursuit bien cet objectif. Cependant, l'installation d'un tel équipement nécessite de veiller à intégrer un certain nombre de contraintes : par exemple, les bouches d'extraction d'un restaurant ne sont pas toujours bien reçues dans une cour habitée.

Densifier peut parfois conduire à déconstruire comme dans le cas de création d'espaces extérieurs pour accueillir de nouveaux habitants dans des logements vacants : densifier le nombre d'habitant dans un bâti moins conséquent.

### Densité et forme urbaine

LA FORME URBAINE EST UNE COMPOSANTE IMPORTANTE A PRENDRE EN COMPTE CAR LA MANIERE D'ORGANISER L'ESPACE URBAIN VA INFLUENCER DIRECTEMENT LA MANIERE DE S'Y DEPLACER, D'Y HABITER. La forme urbaine relève d'un choix et dépend de plusieurs paramètres.



### Percevoir la densité

La densité constitue l'une des caractéristiques de la forme urbaine. Pourtant elle pâtit d'idées reçues qui complexifient la réflexion autour de la forme urbaine. Lorsqu'il est question de densité, l'image est souvent celle des barres d'immeubles des années 60. Or, un certain nombre de ces « grands ensembles » ont des densités bien inférieures à certains lotissements ou quartiers d'immeubles continus.

#### EXEMPLE



Le schéma ci-dessus traduit ce phénomène : les quartiers d'immeubles des grands ensembles de logements sociaux d'une densité comprise entre 0,7 et 0,75 sont bien moins denses que ceux du centre-ville composés d'immeubles d'habitat collectifs dont la densité est comprise entre 1,8 et 2,25.

### OUTILS

Un diagnostic pourra être établi afin de localiser les ensembles bâtis les plus denses et les plus isolés et repérer les espaces où la forme urbaine sera à travailler en priorité. Il est possible de se référer au PLU pour accéder à ce diagnostic.

### Etudier les besoins de la population

Il est nécessaire que la forme urbaine choisie soit adaptée aux besoins de la population notamment en matière de mobilité, de confort (ensoleillement, micro-climat, espaces extérieurs, ...).

### OUTILS

Il est possible de consulter les différentes enquêtes ménage qui ont pu être menées sur le territoire (les enquêtes de l'INSEE par exemple). D'autre part, dans son PADD (projet d'aménagement et de développement durable), le SCOT définit des objectifs de densité et de forme urbaine. Il qualifie également les zones urbaines afin qu'elles soient économes en foncier et qu'elles permettent de moduler davantage l'offre de logements pour répondre aux évolutions démographiques et sociologiques (vieillesse, familles monoparentales...). Il peut s'avérer utile de se référer à ce document avant de débiter tout projet de densification.

## PARTIE AMENAGER



« N'est pas marchable la ville qui veut, car il ne suffit pas de fabriquer des aménagements fonctionnels pour que cela... fonctionne »  
Sonia Lavandino, in Réinventer la marche, L'Éclaireur, décembre 2011

## Organiser les territoires de proximités



### Objectif

De nombreuses communes ont été remodelées dans les années 60 afin de favoriser les déplacements en voiture. Or, aujourd'hui, la tendance est plutôt à favoriser d'autres modes de déplacements moins polluants, moins coûteux que l'automobile. Il s'agit donc d'ETABLIR UN REEQUILIBRAGE DES DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENTS AFIN D'AMELIORER LEUR COHABITATION AU NIVEAU DE LA VOIRIE. Cela passe par un réaménagement des espaces de déplacements afin de favoriser un meilleur partage de la voirie entre modes. Les usagers sont sensibles à la qualité de leurs déplacements, une attention sera portée sur le confort, la lisibilité, la sécurité et le maintien d'une continuité dans le déplacement.



### Quels sont les modes et les usages qui sont privilégiés sur le territoire ?

Chaque territoire ayant ses propres spécificités, les modes de déplacements utilisés par les habitants sont très variables et dépendent des situations, des besoins, des usages : localisation des bassins d'emploi, localisation des commerces, infrastructures de transport présentes sur la commune...

La première chose est de pouvoir repérer quels sont ces usages, ces situations sur le territoire.

### Les atouts et les faiblesses des espaces de mobilité

### OUTILS

Il est possible de réaliser cette partie du diagnostic avec la population. L'intérêt de faire participer la population dans un diagnostic dit partagé c'est de donner la parole aux usagers qui en tant qu'utilisateurs des réseaux de déplacements ont une vision précise de leurs potentialités et de leurs faiblesses. L'intérêt est d'avoir un panel d'habitants représentatif de la commune (personnes âgées et à mobilité réduite notamment). Des visites de terrain peuvent également être proposées afin de repérer physiquement les différents obstacles sur les voies.

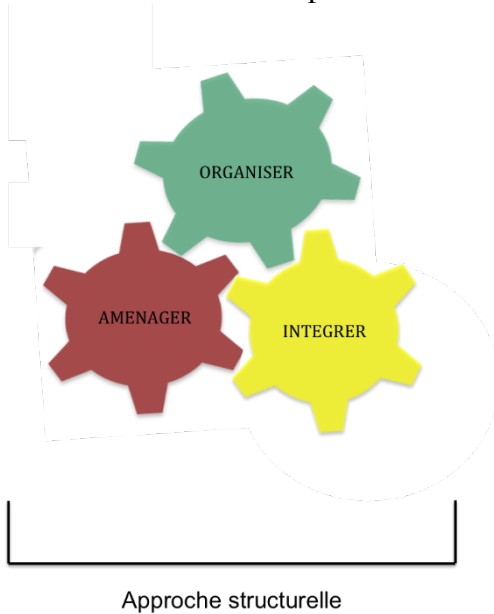
Cette étape permet de connaître la manière dont le lieu est utilisé, de repérer des discontinuités dans le réseau de déplacement (coupures urbaines...) quelque soit le mode,...

### Les moyens de déplacements privilégiés

Ce type d'outil permet aux décideurs de cerner les habitudes des habitants, et identifier les espaces à aménager en priorité et les modes de déplacements à privilégier. Il sera important de déterminer la répartition des modes de déplacements ainsi que la répartition des services, commerces, emplois, réseaux de déplacements, chemins piétonniers et cyclables et de veiller à éviter les conflits d'usage.

Figure 8 : Extraits du Carnet Découverte Urbanisme et mobilité

Nous avons choisi de représenter ces axes thématiques de manière schématique (cf. Figure 9).



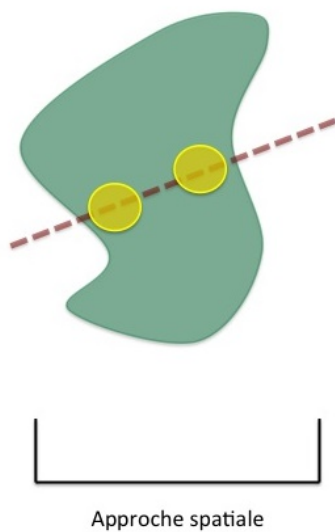
**Figure 9 : Schéma représentatif de l'approche structurelle des objectifs thématiques**

Les différents objectifs thématiques sont présentés sous forme de rouages colorés. On retrouve une couleur par objectif thématique et le choix des couleurs est arbitraire. A l'image du mécanisme d'une horloge, ils sont liés les uns aux autres et si l'un est modifié, l'ensemble s'en trouve impacté. C'est cette notion de complémentarité et d'interdépendance entre les trois objectifs que j'ai cherché à mettre en valeur au-travers de cette représentation.

Toujours dans un souci de clarté, ce schéma a été spécifiquement conçu pour expliquer le fonctionnement du carnet et inséré dans la partie introductive.

De plus, ce schéma apparaît régulièrement dans le carnet afin de repérer plus facilement les différentes parties du guide (cf. Figure 8).

Outre cette première approche plutôt structurelle (fonctionnelle), l'organisation des axes thématiques peut également être perçue à-travers une approche plus spatiale (cf. Figure 10). Cette deuxième manière de lire le carnet a également été schématisée et explicitée à la manière du précédent. Toujours dans une volonté pédagogique, le choix des couleurs n'est pas anodin. Chaque forme se rapporte au rouage de couleur correspondant.



**Figure 10 : Schéma représentatif de l'approche spatiale des objectifs thématiques**

**ORGANISER** : relève plutôt d'une stratégie territoriale. Cela constitue l'échelle la plus englobante, représentée par la surface verte.

AMENAGER : l'axe de déplacement est ici réfléchi à l'échelle d'un déplacement particulier, matérialisé par la ligne droite rouge.

INTEGRER : en regardant à une échelle beaucoup plus précise qui est celle du point, l'intégration de certains lieux se réfléchit à toutes les étapes qui précèdent et suivent le déplacement.

### La conception d'un guide dit méthodologique

La demande du CAUE 63 était de concevoir le guide selon une méthode détaillant les différentes phases de la mise en place d'un projet urbanistique. Le CAUE 63 a souhaité que cette méthode transparaisse de manière évidente au-travers de l'écriture du guide. De ce fait, le guide est dit « méthodologique ».

### ***Le type de méthode mise en place***

La force de ce carnet est de pouvoir offrir à des élus une stratégie adaptée à leur commune en trois étapes. Cette organisation logique ou méthode a pour objectif de les guider dans la mise en place de leurs projets d'aménagements.

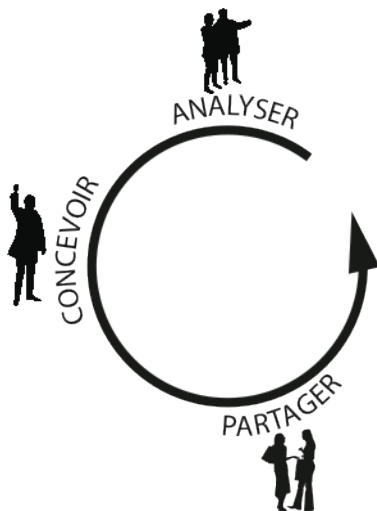
Elle se décline selon trois étapes :

*ANALYSER et comprendre : cette étape est une sorte d'état des lieux du territoire d'étude.*

*CONCEVOIR : cette étape va permettre de définir le projet*

*PARTAGER : cette dernière étape se place une fois l'aménagement réalisé.*

Nous avons choisi de nouveau d'utiliser un schéma afin de représenter les différentes étapes de la méthode (cf. Figure 11) :



**Figure 11 : Schéma représentatif de la méthodologie proposée aux élus dans le Carnet Découverte**

La représentation de la méthode selon une flèche circulaire signifie que les différentes étapes de la méthodologie n'ont pas un contour si net : les étapes se chevauchent dans la réflexion autour d'un projet. D'autre part, il ne s'agit pas d'un ordre arbitraire. En effet, pour certains projets par exemple, certaines étapes de la partie conception (choix des équipements à implanter...) peuvent venir en amont de l'étude, avant la phase d'analyse. L'analyse et la conception vont ainsi de pair : il est indispensable de savoir quoi chercher c'est à dire de définir le projet en même temps que le territoire est analysé. Dans ce déroulé, les étapes seront donc très liées.

# Logos méthodologie

**PARTIE 1 ORGANISER**

Cependant, la densification n'est pas uniquement quantitative. Densifier signifie également intensifier l'usage par l'usage. L'implantation d'un restaurant par exemple poursuit bien cet objectif. Cependant, l'installation d'un tel équipement nécessite de veiller à intégrer un certain nombre de contraintes : par exemple, les brèches d'extraction d'un restaurant ne sont pas toujours bien reçues dans une cour habitée.

Densifier peut parfois conduire à déconstruire comme dans le cas de création d'espaces extérieurs pour accueillir de nouveaux habitants dans des logements vacants : densifier le nombre d'habitant dans un bâti moins conséquent.

**Densité et forme urbaine**

LA FORME URBAINE EST UNE COMPOSANTE IMPORTANTE A PRENDRE EN COMPTE CAR LA MANIERE D'ORGANISER L'ESPACE URBAIN VA INFLUENCER DIRECTEMENT LA MANIERE DE S'Y DEPLACER, D'Y HABITER. La forme urbaine relève d'un choix et dépend de plusieurs paramètres.

**Percevoir la densité**

La densité constitue l'une des caractéristiques de la forme urbaine. Pourtant elle pâtit d'idées reçues qui complexifient la réflexion autour de la forme urbaine. Lorsqu'il est question de densité, l'image est souvent celle des barres d'immeubles des années 60. Or, un certain nombre de ces « grands ensemble » ont des densités bien inférieures à certains lotissements ou quartiers d'immeubles collectifs continus.

**OUTILS**

Un diagnostic pourra être établi afin de localiser les ensembles bâtis les plus denses et les plus isolés et repérer les espaces où la forme urbaine sera à travailler en priorité. Il est possible de se référer au PLU pour accéder à ce diagnostic.

**Etudier les besoins de la population**

Il est nécessaire que la forme urbaine choisie soit adaptée aux besoins de la population notamment en matière de mobilité, de confort (ensoleillement, micro-climat, espaces extérieurs, ...).

**OUTILS**

Il est possible de consulter les différentes enquêtes ménage qui ont pu être menées sur le territoire (les enquêtes de l'INSEE par exemple). D'autre part, dans son PADD (projet d'aménagement et de développement durable), le SCOT définit des objectifs de densité et de forme urbaine. Il qualifie également les zones urbaines afin qu'elles soient économes en foncier et qu'elles permettent de moduler davantage l'offre de logements pour répondre aux évolutions démographiques et sociologiques (vieillesse, familles monoparentales...). Il peut s'avérer utile de se référer à ce document avant de débuter tout projet de densification.

**PARTIE 1 AMENAGER**

**Organiser les territoires de proximités**

*« N'est pas marchable la ville qui veut, car il ne suffit pas de fabriquer des aménagements fonctionnels pour que cela... fonctionne ».*  
Sonia Lavandinho, in Reenchanter la marche, ludifier la ville, décembre 2011

**Objectif**

De nombreuses communes ont été remodelées dans les années 60 afin de favoriser les déplacements en voiture. Or, aujourd'hui, la tendance est plutôt à favoriser d'autres modes de déplacements moins polluants, moins coûteux que l'automobile. Il s'agit donc d'ETABLIR UN REEQUILIBRAGE DES DIFFERENTS MODES DE DEPLACEMENTS AFIN D'AMELIORER LEUR COHABITATION AU NIVEAU DE LA VOIRIE. Cela passe par un réaménagement des espaces de déplacements afin de favoriser un meilleur partage de la voirie entre modes.

Les usagers sont sensibles à la qualité de leurs déplacements, une attention sera portée sur le confort, la lisibilité, la sécurité et le maintien d'une continuité dans le déplacement.

**Quels sont les modes et les usages qui sont privilégiés sur le territoire ?**

Chaque territoire ayant ses propres spécificités, les modes de déplacements utilisés par les habitants sont très variables et dépendent des situations, des besoins, des usages : localisation des bassins d'emploi, localisation des commerces, infrastructures de transport présentes sur la commune...

La première chose est de pouvoir repérer quels sont ces usages, ces situations sur le territoire.

**Les atouts et les faiblesses des espaces de mobilité**

Cette étape permet de connaître la manière dont le lieu est utilisé, de repérer des discontinuités dans le réseau de déplacement (coupures urbaines...) quelque soit le mode,...

**Les moyens de déplacements privilégiés**

Ce type d'outil permet aux décideurs de cerner les habitudes des habitants, et identifier les espaces à aménager en priorité et les modes de déplacements à privilégier. Il sera important de déterminer la répartition des modes de déplacements ainsi que la répartition des services, commerces, emplois, réseaux de déplacements, chemins piétonniers et cyclables et de veiller à éviter les conflits d'usage.

Figure 12 : Extraits de pages du Carnet Découverte « Urbanisme et mobilité »



Figure 123 : Représentations des différentes étapes de la méthodologie

A la manière de la représentation thématique, nous avons décliné ce schéma sous forme de logos qui permettent de repérer aisément la phase de la méthodologie dans laquelle le lecteur se trouve (cf. Figures 12 et 13).

La méthodologie telle qu'elle est proposée s'attache à intégrer tous les acteurs à toutes les phases du projet afin de réussir sa nécessaire appropriation.

La difficulté dans la conception de la méthode, c'est qu'elle doit être applicable pour chaque axe thématique, pour chaque type de projet et pour chaque territoire. Elle doit donc être assez large et assez simple d'utilisation pour pouvoir être suivie par chaque maire quelle que soit la commune. Un volet dans la partie introductive du guide, à la suite de la présentation des axes thématiques, viendra la présenter.

Pour simplifier, l'intégration de la méthodologie aux objectifs thématiques est à comprendre de la manière suivante (cf. Figure 14) :

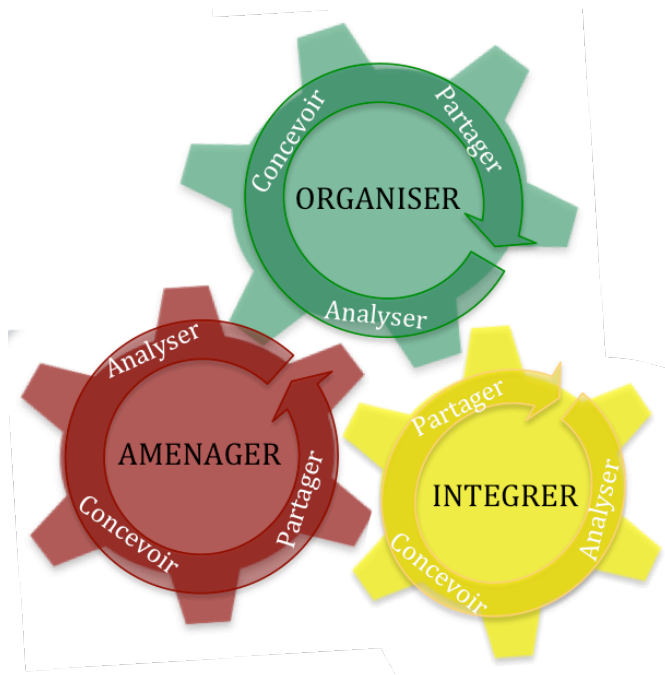


Figure 13 : Schéma général de fonctionnement du Carnet Découverte « Urbanisme et mobilité »

Les rouages de couleurs correspondent aux trois objectifs thématiques et les flèches concernent les trois phases de la méthode mise en place.

### 3.1.3. L'application de la pédagogie dans le carnet

Outre le contenu, afin de rendre le carnet attractif, j'ai également réfléchi à sa mise en page. L'objectif du CAUE 63 était d'en faire un objet pratique et facile d'utilisation.

Par ailleurs, le CAUE 63 souhaitait aborder ce carnet suivant une approche « double entrée ». En effet, l'objectif est de pouvoir consulter le carnet de manière linéaire comme un livre, mais aussi de pouvoir le consulter d'une manière plus circulaire et de « voyager » dans le livret grâce à des renvois de pages. Cette double entrée donne au livret un caractère didacticiel qui peut motiver les élus à le consulter.

Pour ce faire, nous sommes intéressés au concept du livre-jeu. Un livre-jeu est un dérivé du jeu de rôle, mais en plus simple et se jouant en solo ; et des jeux d'aventures textuels que l'on trouvait avant sur les ordinateurs. A la différence d'un roman classique où l'histoire est figée, celle d'un livre-jeu évolue suivant les choix que fait le lecteur. En effet l'histoire est divisée en une multitude de paragraphes portant chacun un numéro. Quand le lecteur lit le premier paragraphe, il lui est proposé plusieurs possibilités. Chacun de ces choix renvoie vers un autre paragraphe.



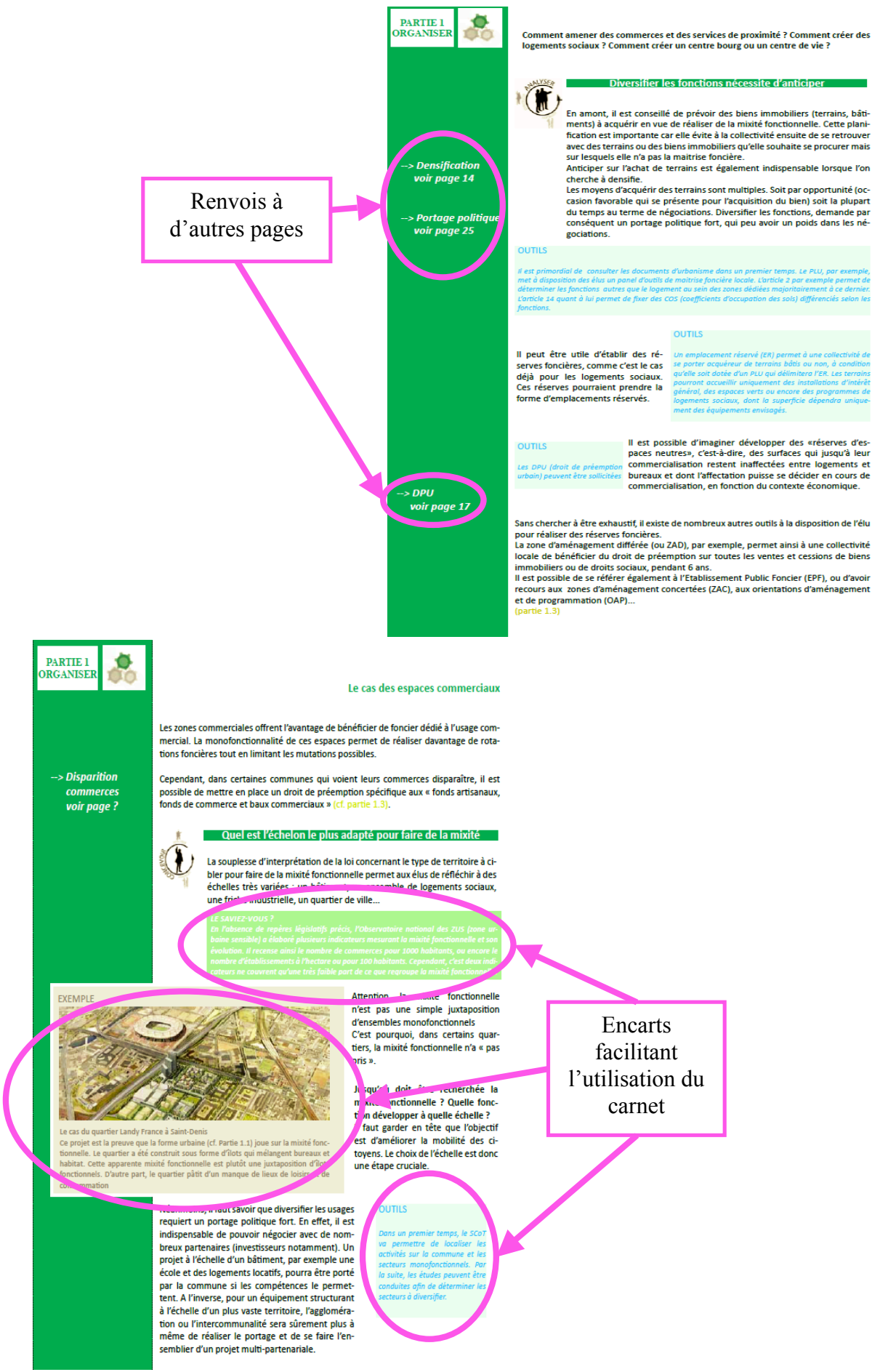


Figure 14 : Extraits de pages du Carnet Découverte « Urbanisme et mobilité »

En fonction du choix que fait le lecteur, il se reporte au paragraphe indiqué. Le lecteur continue ainsi de suite jusqu'à la réussite ou l'échec de l'aventure.

Cela permet de lier entre elles les différentes parties, à la manière d'un site internet où il est possible de naviguer entre les pages. Le CAUE 63 porte un grand intérêt à cette approche circulaire. Ce type de présentation a donc été retenu. Les encarts en colorés à gauche de chaque page permettent d'y insérer des renvois vers d'autres parties du carnet sur des sujets qui ont un lien direct avec ce qui est écrit dans la page (cf. Figure 15).

Un travail de benchmarking m'a permis de développer dans ce carnet de nombreux exemples qui se réfèrent aux aménagements évoqués. J'ai choisi de présenter ces exemples de projets mis en place dans des communes dans des encarts de couleur grise. Des encarts « le saviez-vous » permettent de distiller des conseils, de donner quelques définitions ou encore de clarifier des aspects réglementaires. Des citations en début de chaque sous-partie viennent émailler le carnet et illustrer les différentes parties dans un souci de rendre le carnet attractif. Enfin, j'ai décidé, pour les mettre en évidence, de créer des encarts « outils » qui donnent aux élus l'ensemble des outils à la fois réglementaires, législatifs, opérationnels... à leur disposition pour la conception des différents aménagements évoqués, pour les guider dans leur prise de décision (cf. Figure 15).

Monter un projet c'est tout simplement se fixer un objectif et se donner les moyens de l'atteindre. C'est au-travers de la définition à la fois des axes stratégiques et de la méthode pour les élus que nous avons procédé.

## 3.2. Le contenu du « Carnet Découverte »

Dans cette partie, nous nous intéressons aux résultats de la mise en œuvre concrète des choix faits suite à la réflexion pédagogique.

### 3.2.1. *L'urbanisme au service de la mobilité*

Le carnet s'articule autour de trois thématiques imbriquées les unes dans les autres qui permettent d'intégrer dans une même stratégie les questions d'urbanisme et de mobilité : organiser le maillage territorial, aménager les espaces de mobilité et intégrer les lieux d'échange.

#### Organisation du maillage territorial

A l'échelle du territoire, l'urbanisme offre des possibilités d'améliorer la mobilité des personnes en travaillant sur son organisation. Il est possible d'agir en s'appuyant sur trois points complémentaires et interdépendants : densifier, faire de la mixité fonctionnelle et rapprocher les services des lieux de vie de la population. L'ensemble de ces trois actions conjointes est ce que le CAUE 63 définit sous le terme d'intensification. L'objectif, en agissant sur chacun de ces leviers, est de diminuer les besoins de déplacement. Cela permet à la fois à la population de diminuer le recours au véhicule motorisé et d'offrir la possibilité d'utiliser d'autres moyens de déplacement moins coûteux : le vélo et la marche (dits modes de déplacements doux). En parallèle, l'utilisation de ce mode de déplacement doux a un impact sur l'aspect environnemental. Il contribue à la réduction de l'émission de GES (Gaz à effet de serre) et, par la même occasion, il a un impact positif sur la santé publique (diminution de la pollution, pratique du sport). Enfin, cela permet d'offrir une bonne qualité de vie en garantissant un accès facile et rapide à certains services.

***Densifier : rapprocher les intensités urbaines (diminution de l'étalement urbain) et réduire les besoins de déplacement.***

Actuellement, la nécessité de densifier ou de re-densifier est une question récurrente dans les projets d'aménagement. Cette question est devenue incontournable car elle participe à la réduction de l'étalement urbain. De plus, elle permet de réaliser des économies financières relatives au déploiement des réseaux (électricité, assainissement, eau, voirie). Cependant, la densification est souvent source d'incompréhension auprès de la population notamment, d'où l'importance du volet

sensibilisation.

***Faire de la mixité fonctionnelle : créer une ville des « courtes distances » et favoriser les modes de déplacement doux.***

L'amélioration des liens entre éléments fonctionnels (logements, entreprises, magasins, écoles, places, parcs, etc.) passe par la réduction des distances et des temps de parcours entre chaque fonction urbaine. En outre, diversifier les fonctions urbaines sur un même espace, participera à redynamiser le tissu économique local, ce qui, dans certains centres-bourgs, peut renforcer une attractivité en déclin. Il s'agit de localiser les équipements et les activités de manière cohérente, en tenant compte de l'échelle territoriale. La mixité intervient à la fois dans les services, les équipements publics, les logements, les bureaux, les commerces.

***Proposer des services de proximité : faciliter le quotidien des riverains et offrir un confort de vie.***

Pour certaines tranches de population comme les personnes âgées, c'est même essentiel. L'objectif est de rapprocher les services au plus près des habitants en se basant sur leurs attentes. Ces services peuvent être fixes (une boulangerie dans un village, un coiffeur) ou mobiles dans certains territoires ruraux (crèche mobile, bibliobus...) et même numériques (services de livraison via le e-commerce...).

Cette partie a été l'occasion d'aborder un certain nombre d'outils à disposition de l'élu pour gérer l'organisation territoriale. Il s'agit en particulier d'outils règlementaires tels que le SCoT (Schéma de Cohérence Territoriale) ou le PLU (Plan Local d'Urbanisme) qui vont fournir des données essentielles en terme, par exemple, de niveau de densité maximal ...et opérationnels comme les OAP (Opérations d'Aménagement Programmées)...

Aménager les espaces de mobilité

A l'échelle d'un déplacement, il est possible de faire des recommandations en matière d'aménagement afin de faciliter les déplacements : favoriser l'accessibilité et améliorer les temps de déplacement

L'aménagement se réfléchit dans l'espace et dans le temps. En considérant un déplacement lambda, cette partie s'attèle à déterminer les aménagements, physiques et temporels, qui peuvent être mis en place afin d'améliorer la qualité des déplacements des personnes. Les recommandations de cette partie vont également permettre de répondre aux enjeux de la mobilité définis précédemment.

***Aménager l'espace physique : rééquilibrer les différents modes de déplacements afin d'améliorer leur cohabitation au niveau de la voirie***

De nombreuses communes ont été remodelées dans les années 60 afin de favoriser les déplacements en voiture. Or, aujourd'hui, la tendance est plutôt à favoriser d'autres modes de déplacements moins polluants, moins coûteux que l'automobile. Cela passe par un réaménagement des espaces de déplacements afin de favoriser un meilleur partage de la voirie entre modes. Les usagers sont sensibles à la qualité de leurs déplacements. Une attention sera ainsi portée sur le confort, la lisibilité, la sécurité et le maintien d'une continuité dans le déplacement.

***Aménager l'espace-temps : à l'échelle de l'espace public ou du déplacement***

Les différents temps de la ville questionnent l'espace public dans sa capacité à accueillir des populations diverses aux usages variés, à leur offrir une certaine qualité dans leurs déplacements. Cela conduit à aménager l'espace en prenant en compte la notion de temps qui est souvent négligée. On pourra faire certaines recommandations afin d'optimiser le temps d'occupation de l'espace public d'abord, en fonction du jour, de la nuit, de la saison.... Ceci peut être un levier d'amélioration de la vitesse de déplacement et de l'accessibilité pour un meilleur partage de la voirie et des équipements publics. Il sera possible d'envisager la mutualisation de certains espaces en fonction de la période.

Le temps passé dans les déplacements ensuite, pourrait être valorisé en faisant autre chose qu'uniquement se déplacer afin d'améliorer le bien-être des usagers.

Finalement ce n'est pas tant la distance qui est importante, mais plutôt le temps nécessaire à se déplacer qui est essentiel.



Les outils développés sont des outils règlementaires tels que le PLU en ce qui concerne la règlementation de la voirie et le PDU en ce qui concerne le stationnement.

### Intégrer les lieux d'échange

A l'échelle du lieu d'échange, certains aménagements vont permettre d'offrir aux usagers de réduire leurs besoins de déplacement, notamment secondaires, en facilitant l'accès à des services à proximité des lieux qu'ils fréquentent régulièrement. Cela est possible à la fois, grâce à des aménagements physiques, mais aussi en ayant recours au numérique. L'objectif est de proposer des aménagements à la fois physiques et numériques facilitant l'organisation des déplacements. Une fois de plus, cela permet de répondre à l'ensemble des enjeux de mobilité évoqués.

### ***Intégrer l'espace physique***

Il s'agira avant tout de permettre d'optimiser les lieux d'attente par l'installation de services adaptés (services en gares tels que des crèches, la vente de paniers repas de la ferme...) dans des lieux d'échanges (entreprise, gare, arrêts de bus ...)

### ***Intégrer l'espace numérique***

La mobilité s'est adaptée au numérique. Les recommandations concernent l'accès à l'information afin d'optimiser les modes d'organisation (covoiturage, e-commerce...)

## 3.2.2. La traduction de la méthodologie dans le carnet

La méthodologie proposée aux élus se décompose en trois phases dont nous allons détailler le contenu.

### Analyse

Selon l'ordre établi, la méthode débute par l'étape de l'analyse, étape cruciale pour connaître le territoire. Au cours de celle-ci, les objectifs sont d'identifier le type de territoire, les enjeux qui s'y réfèrent et les évolutions qui se profilent. Il est possible d'analyser de différentes manières : par l'observation, la prospection...

Il est possible d'avoir recours à différents outils pour analyser un territoire dont un certain nombre est évoqué dans le carnet. La méthode AFMO par exemple consiste à déterminer les atouts, les faiblesses, les manques et les opportunités sur un territoire. D'autres méthodes s'appuient sur la réalisation d'enquêtes (EMD<sup>6</sup> ou enquêtes spécifiques) afin de déterminer les attentes et besoins des habitants. Par exemple, il est possible d'analyser les temps de déplacement en réalisant des enquêtes ménages-déplacements (EMD). Ces enquêtes constituent une photographie de tous les déplacements des habitants interrogés d'un territoire un jour j. Elles se positionnent ainsi comme un outil efficace pour traiter le lien entre sociographie et déplacement en offrant un diagnostic global des pratiques de déplacement de l'ensemble de la population du territoire d'étude. Elles poursuivent plusieurs objectifs. Elles permettent de faire un état des lieux des pratiques de déplacement. Utilisées régulièrement, elles permettent également de mesurer leurs évolutions ainsi que les effets des politiques de transport mises en place afin d'adapter la politique aux évolutions. Enfin, elles permettent de recueillir les besoins des habitants en transport.

L'ex CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) aujourd'hui CEREMA a mis en place une méthodologie appelée « standard CERTU » permettant d'administrer ce type d'enquêtes (principes, règles d'utilisation...). Elle est téléchargeable à l'adresse suivante : <http://www.certu.fr/emd-edvm-et-edgt-methodes-et-a679.html>

---

<sup>6</sup> EMD : Enquêtes Ménage-Déplacements

Ces enquêtes peuvent être ensuite traduites sous forme de cartes dynamiques de flux et de temporalités (cf. Figure 16). Ces représentations graphiques permettent de faciliter la mise en place d'une stratégie cohérente de desserte d'un territoire.

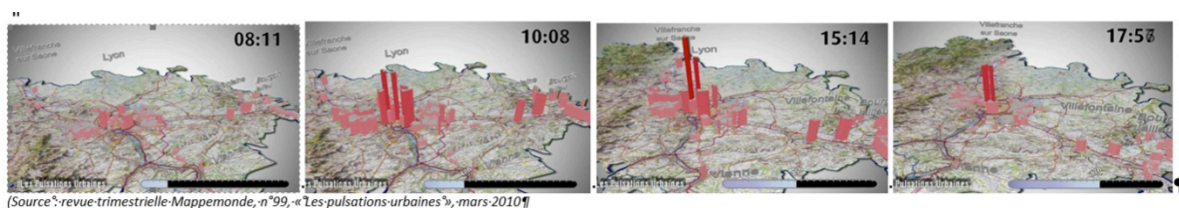


Figure 15 : Représentation cartographiques des « pulsations urbaines », des cartes dynamiques des flux de personnes en fonction des heures

Un travail de prospective à cette étape permettra de déterminer les évolutions possibles pour le territoire afin d'adapter au mieux les aménagements à mettre en place et réfléchir à la possible réversibilité des aménagements.

### Conception

Dans l'étape de conception, on cherche à connaître le type de projet que l'on va mettre en place, son lieu d'implantation l'échelle d'action du projet. C'est au cours de cette étape que l'on va faire le point sur les partenaires du projet (choix des partenaires) et que l'on va régler les détails de la réalisation (notamment en termes de calendrier) et son évaluation. Les méthodes qui seront abordées ici consisteront à hiérarchiser les besoins des populations. Par exemple, dans la mise en place d'un projet d'aménagement d'une voirie, les étapes proposées sont : « choisir l'échelle d'action », « hiérarchiser la voirie » (quel besoin en premier, quel mode privilégié), « prendre en compte les projets d'équipements actuels et à venir » (établissement du calendrier).

### Partage

L'étape dite de « partage » va détailler tout ce qui concerne l'implication des usagers et des différents partenaires. Parfois, la population peut collaborer à la mise en place du projet ce qui facilitera l'appropriation de l'aménagement. C'est ce que nous allons développer dans la partie suivante.

### *3.2.3. La place prépondérante de la population dans la mise en place des projets*

La réflexion autour du « Carnet Découverte » a été l'occasion de traiter l'intégration de la population dans les projets. Elle peut être intégrée de bien des manières à chaque étape d'un projet. L'ensemble de la méthodologie proposée dans ce carnet développe ces aspects. Ainsi, lors de l'analyse elle peut prendre part aux discussions par de la concertation. Un des exemples développé dans le carnet concerne un travail mené à la gare de Corbigny (58) par un groupe de designers de service membres de l'agence « la 27<sup>ème</sup> Région ». Ils ont mené une réflexion sur l'avenir de cette gare et plus généralement sur l'avenir des gares en milieu rural. Les habitants ont été sollicités en amont afin de livrer leurs témoignages sur le passé de la gare, leurs attentes, leurs besoins, la manière dont ils voyaient l'avenir du lieu. Des animations telles que la mise en place d'une boîte à projet ont permis aux habitants de donner leur avis, de proposer leurs idées (cf. Figure 17).



Figure 16 : Travail de prospective mis en place sur la gare de Corbigny par l'agence « la 27<sup>ème</sup> région » faisant participer la population

D'autres animations comme la mise en place de jeux de rôle ont également permis à des élus et des acteurs des transports de se mettre dans la peau d'un usager lambda avec des contraintes d'horaires et de budget et de mettre en évidence les difficultés qu'il peut rencontrer pour se déplacer. L'objectif est de leur faire prendre conscience de la nécessité de répondre aux besoins des habitants.

La population peut également être intégrée lors de la phase de conception. Il peut s'agir uniquement d'informer la population des aménagements qui vont être faits. Mais d'autres modes de participation, plus ambitieux, peuvent être mobilisés. Certaines opérations, dites de co-conception, consistent à construire un aménagement avec la population. L'un des exemples exposés dans le carnet est le projet de MasCobado à Montpellier (cf. Figure 18). Il s'agit d'un projet d'habitat participatif, c'est-à-dire un projet dans lequel les futurs habitants participent à la conception de leur futur logement. Dans le cadre du programme de conception de la ZAC des Grisettes à Montpellier, les habitants ont ainsi pu personnaliser leur logement en fonction de leurs besoins. L'accent a été mis sur la qualité de vie (mixer les fonctions, créer des espaces d'intimité...).



Figure 17 : Projet d'habitat participatif MasCobado

Enfin, la phase de sensibilisation ou de communication autour du projet. Cette étape est très souvent essentielle dans les projets car elle va permettre à la population de se familiariser avec les nouveaux aménagements, d'inciter à modifier ses habitudes. La sensibilisation de la population autour de l'amélioration des temps de déplacements, par exemple peut être tournée vers l'accompagnement à l'utilisation des modes de transports alternatifs.

Un des exemples pour lequel la sensibilisation joue un rôle important dans l'appropriation des aménagements par la population est celui des zones 30. Les zones 30 souffrent de préjugés de la part des utilisateurs de transports motorisés. Pour eux, elles sont souvent synonymes de pertes de temps. La communication autour de ce type d'espace peut permettre de les sensibiliser sur les avantages de l'abaissement de la vitesse en ville à 30 km/h. Ainsi, un groupe de 60 personnes s'est déplacé au domicile des riverains dans chacune des rues visées par le dispositif, afin de recueillir leurs attentes. Ils ont ensuite échangé au cours de réunions et ont réalisé une visite de terrain à Lorient. Comme le dit Georges Fiszman, directeur de la voirie de la Ville d'Angers : « *poser des panneaux ne suffit pas, il faut que les habitants s'y retrouvent pour adhérer* ». La distribution de flyers à domicile, l'organisation de conférences de presse, l'installation de mobilier urbain spécifique (panneaux, signalisation...) a permis de renforcer la sensibilisation des habitants autour des zones 30.

Or choisir de concerter la population reste à la discrétion de l'élu qui souvent, ne le fait que peu. Il est donc important, en premier lieu, de sensibiliser les élus sur l'intérêt de cette démarche.

Le CAUE 63, très intéressé par ces démarches d'intégration de la population aux projets, réfléchit à la possibilité d'aborder la question dans un prochain « Carnet Découverte ».

### 3.3. Le Carnet Découverte : mise en perspective et évolutions

#### 3.3.1. *Un outil de sensibilisation répondant aux besoins des conseillers*

Le CAUE est très attaché à l'édition papier : « au CAUE du Puy de Dôme, on aime lire » (conseiller du CAUE 63). En effet, ce type de support présente plusieurs avantages. Tout d'abord, le « Carnet Découverte » est un support pour les conseillers du CAUE lors de leurs visites sur le terrain. La forme petite et mince du support permet d'être transportée rapidement. De plus, un document papier s'offre davantage à un élu qu'un diaporama (plus adapté au lieu qu'au contexte d'utilisation). En cas de questions, ce dernier peut s'y référer directement et plus facilement. Enfin, ces « Carnet Découverte » permettent au CAUE 63 d'avoir un certain rayonnement en proposant une « belle » édition avec une ligne éditoriale caractéristique.

Le CAUE 63 réfléchit à la possibilité d'éditer le « Carnet Découverte » à la fois sur support papier et sur support numérique. Néanmoins, la difficulté du support numérique est que les élus ne sont pas tous « connectés ». En revanche, il offre l'avantage de pouvoir facilement actualiser ses informations notamment pour modifier des dispositions législatives ou encore règlementaires. Dans le cas du « Carnet Découverte, Urbanisme et mobilité : quelles interactions ? », l'avantage qu'offrirait un support numérique c'est la possibilité d'intégrer facilement l'idée de « la lecture circulaire » en créant des liens entre les pages, sur lesquels il est possible de cliquer. Le support numérique se prête beaucoup plus aisément à ce type d'approche que le support papier pour lequel il a fallu réfléchir à une mise en page spécifique. Néanmoins cette possibilité est encore au stade de la réflexion.

#### 3.3.2. *L'importance de la stratégie politique*

La décision d'aménagement du territoire résulte dans certains cas de jeux d'acteurs. Ainsi, par exemple, le choix du lieu d'implantation d'un équipement dans une commune ne relève pas uniquement de choix géographiques. Il est aussi fonction de stratégies politiques (arrangements, amitiés...). Prenons le cas de la nécessité d'installer un lycée sur un territoire. Il n'y a pas un lycée dans chaque bourg. Le choix de sa localisation sera réfléchi au niveau régional. A l'inverse, l'implantation d'une crèche ou d'une maison de retraite sera étudiée à une échelle beaucoup plus fine (échelle plutôt communale).

Or, posséder un équipement dans une commune est un gage de potentiel d'attractivité et de retombées économiques. Ce facteur peut parfois faire perdre de vue dans le choix de la commune d'implantation, la nécessité d'avoir un développement équilibré du territoire, qui soit le plus en phase avec les besoins des populations. De plus, un tel choix va avoir une influence à la fois sur les déplacements des élèves et sur l'organisation des déplacements des parents. Cela peut également avoir des conséquences importantes en termes de coûts. La localisation de l'équipement peut entraîner le besoin de créer une nouvelle voirie entraînant des surcoûts. C'est toutes ces composantes qu'il faut intégrer. Le carnet a pour vocation de sensibiliser à ces choix auxquels l'élu peut être confronté mais il n'est qu'un outil de sensibilisation. Il donne des lignes directrices et constitue une aide à la décision mais c'est seulement un appui à la décision politique. L'élu est ensuite libre d'agir selon ses propres choix.

### 3.3.3. *Quelques limites*

Le CAUE 63 n'est pas le seul à s'intéresser à la problématique de la mobilité. D'autres CAUE le font. Une collaboration avec d'autres CAUE sur cette question aurait pu être envisagée. L'intérêt aurait été de pouvoir travailler sur d'autres territoires français avec des problématiques qui peuvent être différentes. Ils auraient pu fournir de nombreux exemples sur le sujet. Le CAUE du Rhône travaille en ce moment sur la démarche participative. Si un « Carnet Découverte » est élaboré sur la question, il pourrait par exemple être intéressant de les contacter voir même de les associer à la démarche.

D'autre part, d'autres structures auraient également pu prendre part à la démarche. L'agence d'urbanisme et de développement Clermont Métropole a des missions d'étude et de documentation sur le territoire. Elle intervient également en tant que partenaire technique et organisationnel et assistant à la maîtrise d'ouvrage sur différentes démarches portant sur la gestion et la prospective en matière de transport (participe à la réflexion autour de PDU<sup>7</sup>...). D'autre part, elle anime l'Observatoire des déplacements du Grand Clermont, outil partenarial d'aide à la décision incluant une quinzaine d'acteurs du territoire. Ce type de structure aurait ainsi pu collaborer avec le CAUE 63 sur ces questions de mobilité afin d'apporter son expertise (bonne connaissance du territoire du Grand Clermont même si elle n'intervient pas en milieu rural). La difficulté que j'ai rencontrée dans l'écriture de ce carnet résultait de mon manque de connaissances au départ des champs de l'urbanisme et de la mobilité. Il aurait été possible, à la manière de la collaboration établie entre l'ADUHME et le CAUE 63, qui a abouti à la création d'un carnet sur l'énergie, de mettre en place ce type de collaboration sur la thématique sur la mobilité.

Enfin, certaines communautés de communes comme Riom communauté ou Randan sont déjà très impliquées sur le volet de la mobilité (mise en place de solutions pour pallier aux problèmes dans ces communes). Il aurait pu être intéressant de rencontrer certaines des personnes en charge de ce volet mobilité même si, de nombreux exemples y compris sur le territoire départemental ont été évoqués dans le carnet.

### 3.3.4. *Et après le carnet ?*

Le Carnet Découverte « Urbanisme et mobilité : quelles interactions ? » sensibilise, c'est-à-dire qu'il n'apporte qu'un éclairage, certes large, mais qui peut être précisé et complété ensuite d'autres manières.

De formations spécifiques sur le thème de la mobilité, par exemple, pourraient être proposées ultérieurement aux élus. Certaines formations étant déjà envisagées dans le cadre de d'autres thématiques, il est possible d'imaginer transposer ce type de formation pour la thématique mobilité.

Il était initialement prévu que je réfléchisse à la manière dont conduire ces formations, néanmoins, faute de temps, je me suis uniquement concentrée sur la conception et l'écriture du carnet.

### 3.3.5. *Apport personnel*

Ce travail m'a permis à la fois de développer mes connaissances en urbanisme et dans le domaine de la mobilité que ce soit au niveau des outils, des projets,... D'autre part, cela m'a permis de réfléchir à la manière de transmettre des informations en fonction des objectifs et du public concerné. J'ai pu me rendre compte de la difficulté de certaines tâches, comme la recherche de photos libres de droit. Enfin, j'ai pu apprendre à rédiger un guide à destination des élus avec la rigueur d'écriture adéquate.

---

<sup>7</sup> PDU : Plan de Déplacement Urbain

## Conclusion

Le concept de mobilité a évolué. Si se déplacer est toujours aussi important voir plus, les gens ont changé leur manière de concevoir leurs déplacements. Ils cherchent avant tout à limiter les pertes de temps occasionnées et à bénéficier d'un certain confort dans leurs déplacements. Il s'agit de bouger vite et mieux. De plus, l'arrivée d'Internet a permis de mettre à disposition des usagers un certain nombre de services à la mobilité qui facilitent la planification de leurs trajets. C'est à l'ensemble de ces évolutions que les politiques publiques doivent s'adapter et innover notamment dans les territoires non urbains.

Le CAUE 63 a choisi de réfléchir à la manière d'établir des passerelles entre les domaines de la mobilité et de l'urbanisme. Un soin particulier a été apporté à la manière dont les politiques de l'urbanisme permettent de répondre aux problématiques de mobilité en particulier dans les territoires périurbains et ruraux. Plusieurs travaux ont permis de mettre en évidence certaines de ces réponses. La conception du « Carnet Découverte, Urbanisme et mobilité : quelles interactions ? » a permis d'intégrer ces éléments dans une réflexion plus globale. L'écriture du carnet repose sur un travail de benchmarking qui a permis de développer des exemples innovants, reproductibles en particulier sur les communes périurbaines et rurales du Puy-de-Dôme. Ce guide a pour ambition de coller au plus près des territoires du Puy-de-Dôme et de s'intéresser à l'ensemble des usagers et des usages.

Le stage a permis d'aboutir à la définition de thématiques qui constituent la trame de lecture du carnet. Elles lient les politiques de l'urbanisme et de la mobilité à trois échelles distinctes celle du territoire, celle du déplacement et celle des lieux d'échanges afin d'offrir aux élus une vision la plus transversale possible. La détermination de ces thématiques est fortement empreinte du travail bibliographique et de la détermination des enjeux relatifs à la mobilité. Une fois les thématiques définies, l'important a été de définir une méthodologie de projet à proposer aux élus qui serait à dérouler dans chacune des parties thématiques. Cette méthode comprenant les phases d'analyse (diagnostic et choix stratégique), de conception et de partage a ensuite été déclinée pour chacune des trois thématiques. Le carnet a également été l'occasion de traiter de l'intégration de la population dans les projets d'aménagements. Un prochain carnet thématique pourrait voir le jour s'intéressant spécifiquement à la manière de faire participer la population afin d'inciter les élus à s'appuyer sur les habitants qui ont des connaissances sur leurs territoires, leurs atouts et leurs problématiques.

Mais le travail ne s'arrête pas là pour le CAUE 63. Le carnet est un outil de sensibilisation. Il donne des exemples de « bonnes pratiques » et d'outils à disposition des élus pour mettre en œuvre les projets. Cependant, aux élus ensuite de s'approprier les problématiques sur leurs territoires et de choisir comment y répondre. Les conseillers leurs donnent des pistes de réflexions, des conseils pour guider leurs choix qui leurs sont propres. Par la suite, la volonté du CAUE 63 est de développer son offre de formation en direction notamment des nouveaux élus. Il mène actuellement une réflexion sur la manière de mettre en place un programme de formation sur des thématiques variées (quelles méthodes pédagogiques utiliser, quels supports sont les plus appropriés ? ...).

Aujourd'hui l'offre est intermodale, des services à la mobilité se développent et la qualité d'usage est devenue primordiale. D'autre part, la législation est en évolution sur la question de la gouvernance (mise en place d'AOM : autorités organisatrices de la mobilité) et de l'offre intermodale. Les évolutions en matière de réglementation notamment questionnent la possibilité d'actualiser les informations des « Carnet Découvertes ». La possibilité de proposer également les carnets sous forme numérique est envisagée.

Enfin, le statut des CAUE actuel n'est pas assuré. Aujourd'hui plus que jamais, il est important qu'ils montrent qu'ils sont des acteurs incontournables du développement. Dans les territoires ruraux, les conseillers peuvent notamment détecter sur le terrain, les enjeux comme ce fut le cas pour la mobilité. Il est donc important qu'ils continuent d'innover et d'expérimenter sur les territoires, par exemple avec la mise en place de formations.

# Bibliographie

---

- Agence française de développement, 2011. Les interactions entre formes urbaines et transport dans la perspective d'un développement urbain soutenable.
- Anon, 2006. Mobilité(s)/Exclusion(s). Rev. Urban., 41 à 74.
- Chabardes M., Marchetti C., Wozny C., 2011. La politique de transports déplacements et ses acteurs. Rapport d'étudiants module urbanisme - Option IDT - VetAgro Sup.
- Communauté de communes du Sénonais, 2012. Urbanisme - Définition. Consultable : [http://www.cc-senonais.fr/urbanisme\\_definition.php](http://www.cc-senonais.fr/urbanisme_definition.php).
- Coupez C., 2012. Extrait de l'article « Qu'est-ce qu'un outil pédagogique ? » C. Coupez, Solidarité Laïque, pour Demain Le Monde. (Consulté le 23/07/14)
- De Clercq, n.d, Consultable : <http://cms.acmartinique.fr/discipline/sti1p1/fil/ressource/thematique/methode/demarche.pdf>. (Consulté le 25/07/14)
- Jalombi D., 2011. Les méthodes pédagogiques dans l'enseignement, ISSPR.I, Consultable : [http://www.academia.edu/3227414/Methodes\\_pedagogiques](http://www.academia.edu/3227414/Methodes_pedagogiques) (consulté le 25/07/14)
- Larousse dictionnaire, 2014, didactique définition, consultable : <http://www.Larousse.fr/dictionnaire>
- Larousse dictionnaire, 2001, mobilité définition, consultable : <http://www.Larousse.fr/dictionnaire>
- Larose F., 2011. Vers un urbanisme soutenable pour les mobilités quotidiennes. Consultable : [http://base.citego.info/fr/corpus\\_analyse/fiche-analyse-62.html](http://base.citego.info/fr/corpus_analyse/fiche-analyse-62.html).
- Le Moniteur, n°5731, septembre 2013, les Cahiers Détachés, CAUE Conseil d'architecture, d'urbanisme et de l'environnement Missions et fonctionnement
- Marzloff B., 2013. Sans bureau fixe transitions du travail, transitions des mobilités. Fyp éd.: International Business School, [Limoges].
- Maumelat A., 2014. Urbanisme. Cours module urbanisme - Option IDT - VetAgro Sup
- Maumelat A., 2014. Mobilité et transports. Cours module urbanisme - Option IDT - VetAgro Sup
- Merlin P. et CHOAY, 2010. Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Presses Universitaires de France., Paris.
- Merlin P., 2002. L'urbanisme. Presses Universitaires de France, Paris,
- Offner J.-M., 1993. Les « effets structurants » du transport : mythe politique, mystification scientifique. Espace Géographique, 22, 233-242.
- Petiot R., 2000, La fraude au stationnement : Enjeux et analyse économique des comportements – Université Lumière Lyon 2
- Schwarz V., 2014. Agir ensemble pour des mobilités urbaines durables (dans la conclusion - Evolution du concept de mobilité : aujourd'hui l'offre est intermodale).
- Trival Faulech L., 2013. La mobilité des biens et des personnes : quelles adaptations possibles en zone de montagne ? DATAR Massif Central, 40p.
- Wiel M., 2002, La mobilité dessine la ville, Consultable : [http://www.ambafrance-cn.org/IMG/pdf/La\\_mobilite\\_dessine\\_la\\_ville.pdf](http://www.ambafrance-cn.org/IMG/pdf/La_mobilite_dessine_la_ville.pdf).



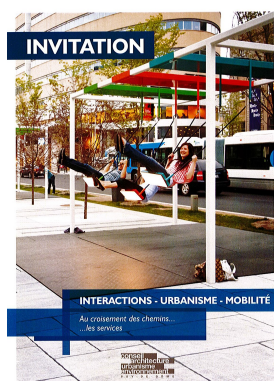
# Annexes

---

## Liste des annexes

Annexe 1 : Conférence au CAUE sur l'interaction Urbanisme et Mobilité (17/04/2014).....	39
Annexe 2 : Offre de stage CAUE 63 .....	40
Annexe 3 : Page de garde du Carnet Découverte « Urbanisme et mobilité » .....	41

Annexe 1 : Conférence au CAUE sur l'interaction Urbanisme et Mobilité (17/04/2014)



# INTERACTION URBANISME MOBILITÉ



**Jeudi 17 avril 2014**  
Conférence - débat

Auditorium - Maison de l'Habitat  
129 av. de la République  
63100 Clermont-Ferrand

Mêlant actions sur le terrain et temps de réflexion, le CAUE du Puy-de-Dôme promeut depuis plus de trente ans, une meilleure connaissance des enjeux actuels liés à l'aménagement du territoire. Le lien entre mobilité et urbanisme est actuellement un des sujets de nos réflexions prospectives, notamment par **une approche du développement serviciel au sein des connexions des**

**réseaux de déplacement.** Lors d'une rupture de charge dans la chaîne de déplacement, l'utilisateur se trouve de manière plus ou moins contrainte dans une disposition d'échange avec le lieu, avec autrui. Ce temps, parfois court, parfois long, offre alors la possibilité de faire autre chose que l'activité propre de se déplacer : se reposer, réfléchir, discuter, travailler, téléphoner, ...

**AU CROISEMENT DES CHEMINS, LES SERVICES...**

PROGRAMME • 17 AVRIL 2014	
08.30	Accueil du public Rendez-vous à l'auditorium - Maison de l'Habitat
09.00	Ouverture de la matinée : propos liminaires CAUE du Puy-de-Dôme
09.15	La politique nationale de l'ADEME Marie-Claude Hébuterne - Ademe Auvergne
09.40	Un cadrage territorial : l'Enquête Déplacements Grand Territoire Clermont - Val d'Allier Patrick Ferri et Agnès Coudeyras - SMTC Sébastien Reilles - Agence d'urbanisme Clermont Métropole
10.15	La gare de Corbigny : approche prospective et innovante des usages Adrien Demay - Design Territoires Alternatives - 27 <sup>ème</sup> région
11.15	Pôles d'échanges et services innovants Master II STRATAM IADT
11.45	Usages ordinaires, mémoires et imaginaires de la Gare de Felletin Julie Olivier et Mélanie Leduc Associations Quartier Rouge et la Draisine Express Master II Conduite de projets culturels et touristiques Université Blaise Pascal
12.30	Clôture - Apéritif

Pour une meilleure organisation, merci de s'inscrire avant le mardi 15 avril à 17 h au CAUE du Puy-de-Dôme (par téléphone, courriel ou courrier - coordonnées ci-contre)

Conception : www.quilouest.com - Credits photos : Olivier Bounin, Fofélla - 421 balangolines - Montréal créé par Daily Four Les Jours

**conseil architecture urbanisme environnement**  
P U Y - D E - D Ô M E

Maison de l'Habitat  
129 avenue de la République  
63 100 Clermont-Ferrand

Arrêt de tram « Gravière »

04 73 42 21 20  
contact@caue63.com  
**www.caue63.com**

**Annexe 2 : Offre de stage CAUE 63**

20 novembre 2013

**Recrutement d'un(e) stagiaire, étudiant(e)  
En urbanisme (master 2)**
**Objet : mission de conseil aux collectivités : URBANISME ET MOBILITES**
**Objectifs/Missions**

Le CAUE du Puy-de-Dôme recherche un(e) stagiaire pour participer au montage et à la réalisation d'un projet de sensibilisation auprès des collectivités et des professionnels sur le thème « URBANISME ET MOBILITES ».

Le stage abordera de manière transversale l'interaction entre les problématiques de mobilité et les politiques de l'urbanisme, en adoptant une démarche prospective sur les évolutions sociétales et culturelles. Malgré l'interdépendance historique entre localisation des cités et des axes de communication, les actions dans les deux domaines sont généralement marquées par une forte sectorisation. La recherche de stratégies cohérentes est pourtant nécessaire à un aménagement du territoire qui vise un développement équitable et des actions efficaces. Dans le cadre de sa mission de sensibilisation menée depuis 2011 sur ce sujet, le CAUE du Puy-de-Dôme souhaite guider les territoires à propos des enjeux sociaux liés à la précarité énergétique et au cadre de vie, des enjeux environnementaux induits par les nuisances et les pollutions issues des transports et des enjeux économiques en termes de coût global.

Les missions du/de la stagiaire seront :

- 】 Recherches bibliographiques, iconographiques ;
- 】 Recherche et analyse des différents outils pédagogiques disponibles ;
- 】 Recensement de méthodologies innovantes relatives aux problématiques ;
- 】 Lancement et pilotage d'un outil pédagogique éclairant les différentes stratégies à adopter pour favoriser une approche globale des interactions entre urbanisme et mobilité ;
- 】 Rédaction d'un guide pratique à destination des collectivités et des professionnels pour faciliter la définition de stratégie et de programme d'actions.

**Profil et compétences requises**

**Formation :** Master 2 : Instituts d'Urbanisme, formation de troisième cycle spécifique en urbanisme

**Aptitudes de travail :**

- Connaissances en urbanisme réglementaire et opérationnel avec une forte sensibilité pour les problématiques liées aux mobilités ;
- Connaissance des enjeux sociaux et environnementaux en termes d'urbanisme et de mobilité ;
- Capacités rédactionnelles, d'analyse et de synthèse ;
- Créativité et curiosité pour les démarches pédagogiques notamment d'un point de vue de la publication ;
- Qualité de communication et sens du contact ;
- Connaissance des outils informatiques de recherche documentaire, de mise en page et de conceptualisation.

**Conditions particulières**

Début du stage souhaité, pour une durée de 4 à 5 mois, à partir d'avril 2014 (à discuter)  
Gratification : 30% du SMIC (selon règle en vigueur) - Remboursement des frais de déplacements défrayés selon barème fiscal.

**Lieu du stage**

C.A.U.E. du Puy-de-Dôme  
Maison de l'Habitat  
129, avenue de la République  
63100 CLERMONT-FERRAND  
Tel. 04 73 42 21 20  
Fax. 04 73 93 27 84  
Mail. [contact@caue63.com](mailto:contact@caue63.com)  
Site. [www.caue63.com](http://www.caue63.com)  
Renseignements sur le contenu du stage : Thibault RACAULT, urbaniste - conseiller

**Candidature (lettre de motivation +cv) à renvoyer au CAUE avant le 17 janvier 2014**



**Annexe 3 : Couverture du Carnet Découverte « Urbanisme et mobilité »**





VetAgro Sup

LAURENT Audrey  
Promotion 2011-2014

Conception d'un guide méthodologique sur les interactions entre urbanisme et mobilité à l'attention des élus du Puy de Dôme (31 pages)

*Mémoire de fin d'études soutenu le 27 août 2014 à Lempdes*

**STRUCTURE D'ACCUEIL ET INSTITUTIONS ASSOCIEES:-**

- ◆ Conseil architecture, urbanisme et environnement (CAUE) du Puy-de-Dôme

**ENCADRANTS :**

- ◆ Maître de stage : RACAULT Thibault (Urbaniste – conseiller au CAUE 63)
- ◆ Tuteur pédagogique : RIBEYRE-MAUMELAT, Armelle

**OPTION :** Ingénierie du développement territorial

## RÉSUMÉ

Les politiques publiques souffrent parfois d'un manque de **transversalité**. Les domaines de l'**urbanisme** et de la **mobilité** sont particulièrement concernés. Or, d'une part, la localisation spatiale des services, des lieux de travail, des logements... a une influence directe sur les besoins de mobilité. D'autre part, la mobilité revêt de nouveaux enjeux qui peuvent être dépassés au travers de réponses urbanistiques. Le CAUE du **Puy-de-Dôme**, fidèle à sa mission de **sensibilisation**, a développé une ligne éditoriale : les « Carnet Découverte ». L'objectif est de permettre à des **élus**, aux connaissances hétérogènes, d'être en capacité de décider et d'agir avec discernement sur leurs communes, sur des sujets variés, dans des secteurs à forts enjeux. Le CAUE du Puy-de-Dôme a choisi de traiter ce problème au-travers l'édition d'un **guide méthodologique** intitulé « Urbanisme et mobilité : quelles interactions ? ». La méthode appliquée s'appuie sur la recherche d'enjeux autour de la mobilité. Ils ont abouti à la formulation de trois objectifs thématiques, colonne vertébrale du guide. Le carnet offre aux décideurs une méthodologie de projet illustrée par des exemples empruntés à d'autres territoires et détaille les outils à leur disposition. Enfin, la **démarche participative** y est particulièrement développée. Cela fait trois ans que le CAUE du Puy-de-Dôme questionne le domaine de la mobilité au travers du prisme de l'urbanisme. Trois travaux prospectifs d'étudiants dans le cadre de projets collectifs ont déjà vu le jour et ont permis d'alimenter la réflexion autour du guide.

**Mots clés :**

Transversalité, urbanisme et mobilité, Puy-de-Dôme, élus, guide méthodologique, démarche participative

