



HAL
open science

De la concertation à la co-construction : repenser la revitalisation de centre-bourg par le prisme de la transition écologique

Éléa Proudhon

► To cite this version:

Éléa Proudhon. De la concertation à la co-construction : repenser la revitalisation de centre-bourg par le prisme de la transition écologique. Architecture, aménagement de l'espace. 2021. dumas-03285172

HAL Id: dumas-03285172

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-03285172v1>

Submitted on 27 Sep 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

De la concertation à la co-construction : repenser la revitalisation de centre-bourg par le prisme de la transition écologique

Master Urbanisme et Projet Urbain
Apprentissage réalisé à la commune de Le Vernet 03200

Eléa PROUDHON

**Projet de fin
d'études**

Juin 2021



REMERCIEMENTS

L'aboutissement de ce projet de fin d'études n'aurait pas été possible sans l'aide précieuse et le soutien de plusieurs personnes, dont je souhaiterais honorer la bienveillance.

Je remercie en premier lieu ma tutrice universitaire Marta Pappalardo pour la qualité de son accompagnement dans ce long processus de questionnements, de recherches et d'écriture. Je la remercie tout particulièrement de s'être rendue aussi disponible, et d'avoir su me guider toujours en questionnant mes intentions, et sans jamais mettre les mots à ma place. Ce processus de découverte de la richesse de ma propre réflexion a été très surprenant et gratifiant, au-delà de ce qu'il a permis de faire émerger dans cet écrit. Merci donc de m'avoir aidée à faire de ce PFE un apprentissage en lui-même.

Je souhaite remercier mon tuteur professionnel, Vincent Bargoin, pour son suivi et sa confiance. Son accompagnement m'a permis de déployer autonomie et créativité pour des missions que j'ai pris beaucoup de plaisir à accomplir.

Mes pensées vont aussi à Bernard Aguiar, maire de Le Vernet, et toute l'équipe municipale, élus et agents, qui ont su m'accueillir chaleureusement et qui ont toujours fait preuve de bienveillance.

Je souhaite remercier vivement Camille Morel, chercheuse associée au laboratoire PACTE, d'avoir accepté de faire partie de mon jury de soutenance.

Pour leur bonne humeur, leur motivation et leur engagement, je remercie aussi Juliette Wieruszewski, Garance Formantin et Marine Grolier, qui ont été mes fidèles collègues à tour de rôle cette année et m'ont permis une précieuse continuité dans le temps de l'apprentissage.

J'exprime ma reconnaissance à tous les enseignants de l'IUGA, pour la qualité de leurs enseignements et la passion qu'ils ont su me transmettre depuis la première année de licence.

Je tiens à remercier mes parents d'avoir toujours été présents pour moi, et de savoir me donner des conseils attentifs.

Enfin je remercie tendrement Agustin Palacios pour son soutien bienveillant et sa bonne humeur intemporelle.

Sommaire

Introduction	8
1. Participation et environnement : un impératif institutionnalisé ?	12
1.1 Développement durable et participation citoyenne : deux enjeux qui émergent dans les années 1990 comme impératifs dans les politiques publiques.	12
Qu'est-ce que la participation ?	12
De mouvements contestataires à l'institutionnalisation	13
Protection de l'environnement et démocratie participative	15
1.2 La participation institutionnalisée comme principe d'action en faveur de l'environnement : controverses	17
Qui a le droit d'être entendu ?	17
La participation favorise-t-elle de bonnes décisions environnementales ?	20
2. La transition écologique : un nouvel horizon participatif qui interroge l'action publique	23
2.1 La transition écologique : un terme devenu polysémique	23
2.2 Les villes en transition : greenwashing ou réel bouleversement dans les pratiques ?	24
3. Ce qui se joue dans une nouvelle instance hybride élus/citoyens : le cas du groupe de travail pédibus	31
3.1 Choix du terrain d'étude et méthodologie	31
Le Vernet : revitalisation de centre-bourg et ambitions environnementales	31
Choix du terrain d'étude	35
Contexte des enquêtes	35
Méthodologie	37
3.2 Le groupe de travail pédibus : une nouvelle manière de travailler ensemble ? Résultats de l'enquête	40
La réunion	40
Les entretiens	41
Quatre personnes interrogées	42
Les moteurs de participation au groupe de travail	43
Les valeurs mobilisées pour justifier l'intérêt du projet	44

Le rôle de la mairie : une variable d'ajustement ?	46
Quelle recomposition dans le rôle des acteurs ?	47
Des compétences et pratiques quasi-inexistantes que la mairie vient combler par ce projet : une aubaine pour les parents ?	48
L'importance d'une animation en "terrain neutre" ?	48
4. Qu'est-ce que l'exemple du groupe de travail pédibus du Vernet nous apprend sur la participation en contexte de transition ?	50
4.1 Le pédibus : point de départ d'une longue marche vers la co-construction ?	50
4.2 Des défis pour Le Vernet et ailleurs	52
RESSOURCES HUMAINES	52
OUTILS ET MÉTHODES	53
TEMPORALITÉS	54
Conclusion : transition écologique, entre mirage et réalité	56
Bibliographie	59
ANNEXES	63
Annexe 1 : Enquête des pratiques de déplacement	64
Annexe 2 : résultats de l'enquête des pratiques de déplacement	66
Annexe 3 : Flyer pédibus à destination des parents d'élèves	72
Annexe 4 : guides des entretiens	74
Annexe 5 : extraits d'entretiens	80

Introduction

« La participation est une politique profondément différente de l'urbanisme de papa qui règne actuellement dans toutes les décisions urbaines... Elle m'apparaît encore comme la seule organisation qui permettra une politique écologique de création et de réparation de la ville. »

Lucien Kroll, 2010¹

Bien que cette citation quelque peu provocatrice de l'architecte belge Lucien Kroll date de plus de dix ans, son affirmation reste toujours interpellante dans le contexte actuel. Face à une crise sanitaire² qui a fortement ébranlé la capacité de socialiser des individus et fait progresser l'isolement, les occasions de rencontre et de partage semblent d'autant plus précieuses. Cet événement encore trop récent ne permet pas une prise de recul suffisante pour affirmer qu'il a engendré des transformations sociétales, mais il s'inscrit dans une histoire des sociétés et de leurs rapports au territoire qui replace la fabrique urbaine au cœur des interactions humaines. L'aménagement du territoire n'est autre qu'un enchevêtrement de décisions plus ou moins individuelles ou collectives portant sur nos modes d'occupations de l'étendue terrestre. Dans cette négociation constante de l'acceptable et du désirable, les pouvoirs publics, appuyés d'experts, représentent les garants de l'intérêt général ; et les citoyens quant à eux, portent leurs propres intérêts. Or c'est justement cette dichotomie entre intérêts publics et privés que cette citation vient interroger par la notion de participation : depuis les années 1960 s'est renforcée une demande émanant des citoyens pour avoir le droit d'être informés, et exprimer leur avis sur les projets qui les touchent. Les experts (ingénieurs, urbanistes, architectes, etc.) et les politiciens sont alors en partie remis en cause par la société civile. Les habitants réclament la reconnaissance de leur légitimité pour éclairer les choix politiques, voire pour construire des propositions alternatives. L'expertise d'usage que peuvent porter ces derniers s'est progressivement faite une place dans les politiques publiques, jusqu'à devenir une obligation dans certains domaines, comme l'urbanisme et l'environnement. Un des enjeux de la pratique professionnelle de l'urbaniste est donc de faire une place à la parole habitante, lui permettre une légitimité, et être en mesure de faire le lien avec les autres acteurs.

Cette citation enfin, fait émerger ce qui semble constituer aujourd'hui l'horizon de toute politique publique d'aménagement du territoire : la gestion de la finitude de l'écosystème dans lequel nous vivons. Il est impossible d'établir la liste exhaustive des catastrophes écologiques que plus d'un siècle d'industrialisation planétaire a largement accéléré, mais il est certain que nos modes de vie, particulièrement dans un pays comme la France, nécessitent d'être réorientés pour ne pas anéantir ce qui nous permet d'exister. L'urbanisme en tant que discipline de l'organisation de l'espace, est à l'articulation de ces enjeux multiples et complexes, car elle traite du support de toute activité humaine : le sol. Et ce faisant, elle impacte la qualité de l'eau, de l'air, et le bien-être des êtres vivants. L'urbanisme a donc un rôle à jouer dans la transformation des usages.

C'est à la lumière de cet enjeu de transition vers un autre modèle sociétal plus soutenable que l'exigence d'intégration du citoyen aux politiques publiques semble particulièrement intéressante. En effet, au lieu d'affirmer les pouvoirs publics comme seuls garants de l'intérêt général et de la préser-

1 Lucien Kroll, dans la préface de Christian MARION, "Participation citoyenne au projet urbain", éditions L'Harmattan, 2010, 297 pages

2 Crise liée à la COVID 19 et mesures sanitaires mises en place par le gouvernement français à partir du mois de mars 2020

vation de l'environnement, les citoyens pourraient devenir parties prenantes des transformations que ces enjeux impliquent.

C'est avec cette idée en tête que j'ai cherché des éléments de compréhension à travers un travail à la fois conceptuel et pratique. Grâce aux missions que j'ai assurées dans le cadre de mon année d'apprentissage au sein de la mairie de Le Vernet (1900 habitants), j'ai eu l'occasion de confronter ma réflexion théorique à l'analyse de ma pratique. En tant que chargée de mission revitalisation de centre-bourg, j'ai eu l'opportunité de lier participation habitante et transition écologique via la mise en place de projets concrets que nous aurons l'occasion d'aborder plus amplement dans la troisième partie de cet écrit. Le Vernet m'est apparu comme une commune engagée, incarnée par une équipe municipale dynamique, appuyée d'agents municipaux compétents, et qui n'hésite pas à être ambitieuse en matière de réalisations écologiques. La commune semble avoir à cœur de s'insérer dans une dynamique écologique globale et servir de référence pour d'autres territoires. C'est dans ce contexte que j'ai souhaité m'interroger sur ce lien entre participation et transition. Mon écrit sera centré sur la problématique suivante :

La participation aux projets de revitalisation de centre-bourg peut-elle être un moyen de construire une sobriété choisie à partir de l'espace des pratiques quotidiennes ?

Ainsi, ma recherche a pour but de mieux comprendre si un projet de revitalisation de centre-bourg peut devenir le prétexte à une démarche de transition écologique à l'échelle d'une commune. J'é mets l'hypothèse que la participation permettrait une meilleure compréhension mutuelle des contraintes et besoins, et partant, une meilleure acceptabilité des décisions qui se révéleraient difficiles à prendre, notamment pour éviter les dégâts environnementaux des activités humaines. Si tel est le cas, la participation aux projets de revitalisation pourrait être le lieu de transitions dans les pratiques, aussi bien du côté des citoyens participants que du côté des élus organisateurs de la participation. Ma recherche vise donc à observer et analyser les recompositions des pratiques et des postures dans le cadre d'un projet inscrit dans la démarche globale de revitalisation de centre-bourg.

Afin d'esquisser une réponse à ces questions, et dans l'optique d'apporter un éclairage à la pratique professionnelle de l'urbaniste dans le contexte que je viens de présenter, il sera utile de bien définir le cadre conceptuel de cette réflexion avant d'explorer ce que l'observation et l'analyse de mon cas d'étude ont pu apporter comme éléments de réponses.

La première partie cherchera à définir ce que représente la participation en urbanisme, les formes qu'elle peut prendre, ainsi que son lien historique avec la protection de l'environnement. Elle permettra d'observer comment la participation a intégré le registre institutionnel, simultanément à l'impératif de développement durable. Cette partie soulignera également un certain nombre d'écueils, qui invitent à questionner à la fois le concept de participation et de développement durable.

La seconde partie explorera le changement de sémantique du développement durable à la transition écologique pour comprendre comment les institutions françaises se sont appropriées ce terme tout en transformant son sens initial. Je mettrai alors volontairement à distance la traduction institutionnelle de la transition, pour positionner ma réflexion dans la continuité de celle du mouvement des villes en transition. Ce dernier fera l'objet d'une étude attentive.

La troisième partie s'attachera à nourrir ma réflexion théorique à partir de mon analyse de terrain. Pour ce faire, elle détaillera le contexte de mes missions, et le choix de mon terrain d'étude, avant

de mettre en lumière les résultats de mon enquête.

La dernière partie permettra quant à elle de prendre du recul en analysant la situation du Vernet au regard de mes apports théoriques, et en croisant ces résultats avec le retour d'expérience de la commune de Loos-en-Gohelle, ville en transition depuis quarante ans. Cette partie portera également, en guise d'ouverture vers d'autres pistes de recherche, sur les défis pour les urbanistes et les collectivités territoriales, qui se sont révélés au travers de cette analyse, et qui constituent en définitive le cœur de la transition écologique.

**Participation et
environnement :
un impératif in-
stitutionnalis  ?**



1. Participation et environnement : un impératif institutionnalisé ?

1.1 Développement durable et participation citoyenne : deux enjeux qui émergent dans les années 1990 comme impératifs dans les politiques publiques.

Qu'est-ce que la participation ?

La participation en urbanisme signifie « l'implication des habitants dans l'élaboration de documents réglementaires d'urbanisme ou la réalisation de projets d'aménagement » (Zetlaoui-Léger, 2013) : « les démarches entreprises peuvent concerner la définition de principes d'aménagement (en termes de processus et de contenu) ou les décisions qui leur sont relatives. Elles résultent d'initiatives habitantes (*bottom up*) ou organisées par des autorités juridiquement compétentes (*top down*) ».

Dans le droit français, nous pouvons retrouver l'obligation de concertation codifiée à l'article L103-2 du Code de l'Urbanisme :

« Font l'objet d'une concertation associant, pendant toute la durée de l'élaboration du projet, les habitants, les associations locales et les autres personnes concernées :

1° Les procédures suivantes :

a) L'élaboration et la révision du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme ;

b) La modification du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale ;

c) La mise en compatibilité du schéma de cohérence territoriale et du plan local d'urbanisme soumise à évaluation environnementale ;

d) L'élaboration et la révision de la carte communale soumises à évaluation environnementale ;

2° La création d'une zone d'aménagement concerté ;

3° Les projets et opérations d'aménagement ou de construction ayant pour effet de modifier de façon substantielle le cadre de vie, notamment ceux susceptibles d'affecter l'environnement, au sens de l'article L. 122-1 du code de l'environnement, ou l'activité économique, dont la liste est arrêtée par décret en Conseil d'Etat ;

4° Les projets de renouvellement urbain. »

Ce même code ne préconise cependant aucune méthode particulière mais explique que « les modalités de la concertation permettent, pendant une durée suffisante et selon des moyens adaptés au regard de l'importance et des caractéristiques du projet, au public d'accéder aux informations relatives au projet et aux avis requis par les dispositions législatives ou réglementaires applicables et de formuler des observations et propositions qui sont enregistrées et conservées par l'autorité compétente. » (article L103-4 du Code de l'Urbanisme).

Il est intéressant de noter que le terme employé dans le Code de l'Urbanisme est celui de "concertation" et non de "participation". En effet, la participation recouvre une grande hétérogénéité de mises en pratique que révèle le vocabulaire foisonnant pour désigner le processus participatif et ses dispositifs concrets (Barbier et Larrue, 2011). Dans ses formes les plus poussées, la participa-

tion pourrait impliquer un partage de la décision (codécision), questionnant les modes de faire de la démocratie représentative qui scinde généralement le lieu du débat du lieu de la décision (Felli, 2005). La concertation quant à elle n'implique pas nécessairement de transformations dans les jeux de pouvoir : les citoyens sont concertés, c'est-à-dire qu'ils ont un droit d'expression, mais ils ne participent pas à la décision finale, ils ont plutôt vocation à la préparer³.

En 1969, Sherry R. Arnstein propose de distinguer différents niveaux de participation selon le poids donné aux citoyens dans la décision finale (Arnstein, 1969). Cette échelle (figure 1) va de la non-participation au contrôle citoyen en passant par l'information, la consultation ou encore le partenariat. Depuis, d'autres auteurs ont proposé des gradations des niveaux d'implication des habitants dans la décision, aboutissant à une hiérarchisation similaire (Marion, 2010). Si cette échelle peut être questionnée, elle a le mérite de poser les bases d'une réflexion sur les formes et dispositifs de participation visant à remplir des objectifs politiques différents : S.-R. Arnstein attire notamment l'attention sur les "non-participations" manipulatives utilisées comme prétextes pour taire certaines oppositions, dans le contexte électoral américain des années 1960. Cette échelle de participation ne met cependant pas en exergue la complexité des situations participatives que nous évoquerons par la suite. En effet, cette classification repose sur une opposition caricaturale entre la classe politique qui détient le pouvoir décisionnel et le reste de la population, comme l'indique l'auteure elle-même.

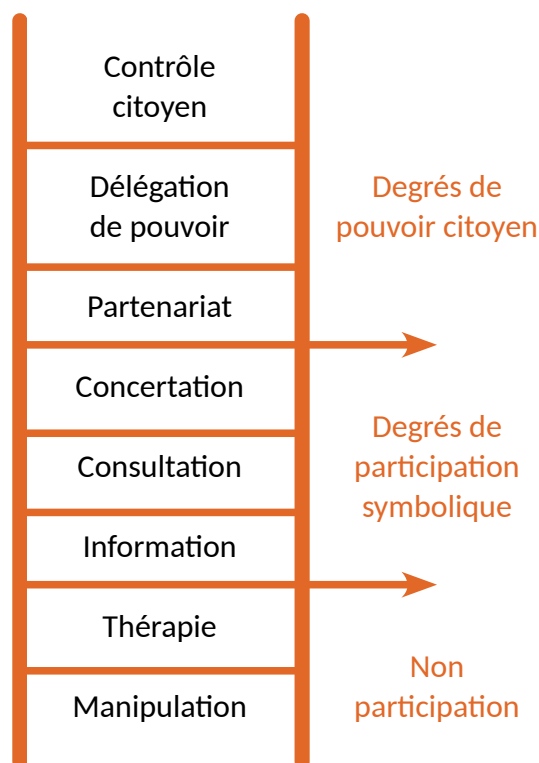


Figure 1 : "Huit niveaux sur une échelle de participation citoyenne" - traduction libre des termes choisis par S.R. Arnstein

De mouvements contestataires à l'institutionnalisation

Notons que la participation aujourd'hui si communément admise par les politiques publiques est d'abord issue de mouvements contestataires qui s'opposaient aux grands projets urbains. La planification urbaine se structure en France dans les années 1950-60 face à l'immense chantier de restructuration urbaine suite aux destructions de la seconde guerre mondiale, ainsi que pour résoudre les questions de mal-logement et d'insalubrité. C'est le développement de plans rationnels, portés par les défenseurs de la modernité, dont la conception et la réalisation sont menées par les services centralisés de l'Etat (Bacqué et Gauthier, 2011 ; Douay, 2013). « Cette logique de production dans laquelle s'allient l'appareil d'État, les promoteurs et les architectes, tend à nier les spécificités locales, l'histoire des lieux et les différentes formes d'appropriation de l'espace selon les groupes sociaux et les individus » (Zetlaoui-Léger, 2013).

C'est donc en opposition à ce pouvoir centralisé qui produit des formes urbaines standardisées

³ Guide de concertation territoriale et de facilitation, Lisode (société coopérative spécialisée dans l'ingénierie de la concertation), Montpellier, 2017, 64 pages.



Figure 2 : Jane Jacobs lors d'une manifestation contre le projet de voie rapide Lower Manhattan Expressway, 1968

Source : journal Mediapolis

que naissent des mouvements sociaux portés par des revendications locales (Bacqué et Gauthier, 2011). La défense de quartiers populaires contre les projets de restructuration urbaine, comme la lutte menée par Jane Jacobs dans les années 1960 aux Etats-Unis (figure 2) feront émerger aux yeux des responsables politiques une demande des citoyens pour être consultés sur les projets qui concernent leur lieu de vie. En France, des ateliers populaires d'urbanisme voient le jour à cette époque pour défendre les quartiers menacés de démolitions massives, comme c'est le cas de l'atelier populaire de l'Alma-Gare à Roubaix qui a lutté pour la valorisation des courées typiques de la ville ouvrière (encadré ci-dessous). La montée en puissance des mouvements sociaux défendant le cadre de vie a été portée par un contexte d'inégalités socio-spatiales croissantes : l'extension des villes a fait naître une ségrégation plus forte, faisant « émerger le quartier comme le lieu privilégié de l'exercice de la solidarité et de l'urbanité » (Marion, 2010). Face à l'affirmation de démarches procédurales dans la fabrique de l'urbain, ces mouvements sociaux critiquent également la planification urbaine fonctionnaliste s'appuyant sur la science comme guide de l'action publique.



Figure 3 (ci-dessus) : Affiche de l'Atelier Populaire d'Urbanisme

Source : apufives.org

Figure 4 (à droite) : Courées de Roubaix en 1950

Source : La Voix du Nord

En 1973, face aux réalisations de la politique urbaine de renouvellement urbain dans d'autres quartiers de la ville de Roubaix, l'Atelier Populaire d'Urbanisme (APU) est créé par des habitants militants et engagés depuis plusieurs années sur les questions de mal-logement. L'APU revendique alors le droit des habitants du quartier Alma-Gare de participer à la planification du futur quartier et pouvoir y

rester s'ils le souhaitent une fois les rénovations urbaines terminées (Miller, 2002).



Dans le même temps, les urbanistes eux-mêmes s'interrogent sur le rôle de leur profession dans la production de l'espace, et remettent en question l'idée de neutralité : ils adoptent un positionnement nouveau, dont l'*advocacy planning* est un exemple (Bacqué et Gauthier, 2011). Surtout développée en Amérique du Nord, cette approche de la planification cherche à mettre au centre de l'attention les minorités qui n'ont pas la parole afin « d'accroître la capacité des citoyens à jouer un rôle actif dans les démocraties modernes en préparant des plans communautaires alternatifs en opposition avec ceux des autorités publiques. » (Bacqué et Gauthier, 2011). Cette mutation de la profession accompagne aussi la transformation des modalités de gestion des territoires : du gouvernement, on passe à la gouvernance. Les urbanistes sont alors « amenés à travailler dans des contextes institutionnels de plus en plus fragmentés, pour des publics diversifiés dont les identités ou intérêts spécifiques tendent à s'affirmer » (Bacqué et Gauthier, 2011). Les processus de décision deviennent à la fois plus ouverts et plus opaques à mesure qu'un nombre croissant d'acteurs y prennent part. C'est pourquoi les pratiques de l'urbaniste se transforment afin d'assurer la facilitation, la négociation voire la médiation entre les parties prenantes dans la constitution des projets.

Il est intéressant d'observer que cette demande d'information et de prise en compte de la population a fait l'objet d'une institutionnalisation progressive : du registre de la contestation, la participation est passée au registre formel de la consultation obligatoire pour tout projet conséquent d'urbanisme. Dès 1831 les premières enquêtes préalables aux travaux publics sont mises en place légalement pour permettre théoriquement à toute personne de consulter les documents du pré-projet en préfecture et déposer ses observations à l'écrit ou à l'oral (Desjardins, 2020). En 1983, la loi relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement élargit et normalise les procédures d'enquête : toute opération qui peut affecter l'environnement doit passer par l'étape de l'enquête publique. Celle-ci doit faire l'objet d'une publicité en amont (affichage, presse et internet), et durer au minimum trente jours. Un commissaire enquêteur chargé d'établir le rapport de cette enquête est désigné par le président du tribunal administratif. Ce rapport, public, fait « état des contre-propositions qui ont été faites ainsi que des réponses éventuelles apportées par le maître d'ouvrage. » (Desjardins, 2020, p.145). Cette loi impose donc l'information et la consultation des citoyens lorsqu'un projet est de taille à pouvoir engendrer des effets néfastes sur l'environnement. Dès 1983 l'idée de participation est donc associée à celle de protection de l'environnement.

Protection de l'environnement et démocratie participative

Nous pouvons observer que c'est notamment par la question de la protection de l'environnement que l'impératif de consultation s'impose aux procédures d'urbanisme et se cristallise législativement. En effet, au-delà des luttes sociales des années 1960, la prise de conscience des effets pervers de la modernisation sur l'environnement impacte aussi les jeux d'acteurs classiques dans la fabrique territoriale : « la participation se présente alors comme un correctif indispensable au poids des logiques administratives et économiques, en favorisant la prise en compte de valeurs sociales supposées plus soucieuses de l'environnement et davantage orientées vers le long terme. » (Barbier et Larrue, 2011).

Au cours des années 1990, la scène des politiques publiques en matière d'environnement se caractérise par la « multiplication des acteurs impliqués et « responsabilisés » et par le recours à de nouvelles modalités de gouvernement des conduites (information, incitations économiques, accords volontaires, contrats...) faisant une place croissante aux mécanismes de marché » (Barbier et Larrue, 2011). La démarche partenariale se prolonge aussi dans les institutions publiques : avec la

décentralisation, l'Etat accorde plus de pouvoirs aux collectivités locales et passe des contrats avec ces dernières.

C'est dans ce contexte que sera élaborée la Convention d'Aarhus de 1998, « consécration institutionnelle et juridique de la norme participative » au niveau international : la participation devient « une norme juridique contraignante et un droit de l'homme » (Barbier et Larrue, 2011). En France, nous pouvons retenir « la consécration juridique apportée par la Loi Barnier de 1995 instituant la Commission Nationale du Débat Public », ainsi que « la consécration constitutionnelle via l'article 7 de la Charte de l'environnement adoptée en 2005 » (Barbier et Larrue, 2011). Ainsi la participation s'est institutionnalisée simultanément à l'obligation de limiter l'impact des projets sur l'environnement : ces deux principes semblent être devenus des incontournables des politiques publiques, fixant un cadre à toute action, ce que Barbier et Larrue appellent « la démocratie environnementale ».

La Convention d'Aarhus sur "l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement" officialise le droit d'accès aux informations et la prise en compte du citoyen dans les projets environnementaux (Salvador, 2011)

La CNDP est l'autorité indépendante garante du droit à l'information et à la participation du public sur l'élaboration des projets et des politiques publiques ayant un impact sur l'environnement.

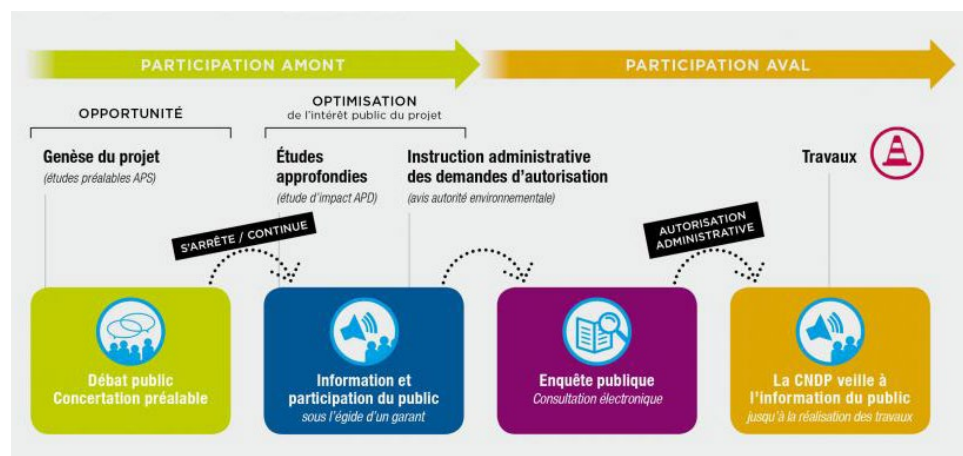


Figure 5 : Les différentes temporalités d'intervention de la CNDP dans les projets d'aménagement

Source : Debatpublic.fr

« Ainsi, selon Berke, le concept de développement urbain durable offre une opportunité de renouvellement des pratiques participatives en matière d'urbanisme, en ce sens que le concept de durabilité pourrait devenir un cadre permettant de dépasser les intérêts particuliers, pour adopter une perspective inclusive et globale. Dans ce contexte, la participation publique est aussi envisagée comme un instrument de mise en œuvre du développement urbain durable » (Bacqué et Gauthier, 2011). La nécessité de mettre en œuvre un développement urbain durable irait alors de pair avec la nécessité d'entendre l'avis des citoyens. « En reformulant la question de l'appropriation des biens écologiques en tant que biens communs, c'est-à-dire engageant les individus les uns envers les autres (Paquot, 2002) en articulant le court et le long terme, l'objectif de durabilité favoriserait l'adoption de démarches de partage voire de transfert de responsabilité dans la fabrication et la gestion des espaces urbains » (Zetlaoui-Léger, 2013). Un cadre nouveau, celui du développement durable, fixerait ainsi l'horizon de toute planification et action urbaine, et imposerait de faire une place aux habitants dans les processus d'élaboration des projets. Ce cadre d'action et les principes participat-

ifs qui en découlent ne sont cependant pas sans soulever un certain nombre de questions lorsqu'il s'agit de les mettre en pratique.

1.2 La participation institutionnalisée comme principe d'action en faveur de l'environnement : controverses

Qui a le droit d'être entendu ?

La question des modalités et des outils mis en œuvre pour consulter les usagers est largement soulevée par les observateurs : « l'intégration des citoyens dans le processus de projet appelle une mise à plat et un partage de connaissances, ce qui implique des processus de traduction de ces connaissances. Une véritable réflexion sur les outils est ici nécessaire » (Bacqué et Gauthier, 2011). La notion de "traduction" est régulièrement employée car on constate une difficulté de compréhension mutuelle entre les représentants des institutions et les représentants des usagers : ce sont deux univers avec leurs propres codes, vocabulaires et temporalités, et des systèmes de valeurs différenciés. La démarche que l'on peut qualifier de "descendante", (une participation organisée à l'initiative des pouvoirs publics) fait appel à un ajustement de ces références pour que les institutions et les citoyens soient en mesure de dialoguer.

La participation serait donc un exercice de traduction mutuelle où l'organisateur attendrait du participant une forme de montée en compétences pour que ce dernier soit capable de saisir les enjeux du projet et les contraintes de son cadre. Pour que la voix du participant soit entendable par les pouvoirs publics, elle doit passer au travers d'un certain nombre de filtres : le filtre de l'intérêt général (les revendications individuelles ne peuvent constituer la matière des décisions publiques) ; le filtre argumentaire (un avis non argumenté peut être qualifié d'opinion subjective) ; le filtre de la faisabilité financière, politique, et technique (les idées créatives se heurtent aux contraintes et sont donc inexploitable) ; le filtre du langage (une intervention mal formulée risque d'être disqualifiée).

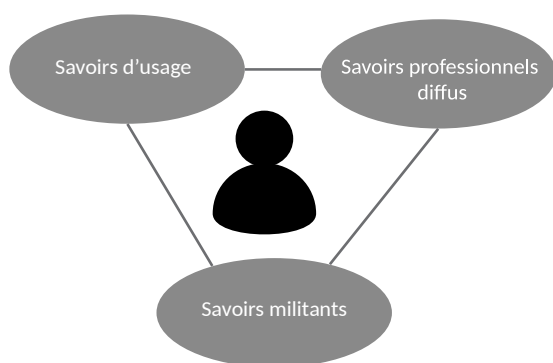


Figure 6 : Trois registres de participation que les citoyens peuvent mobiliser selon Héloïse Nez, 2011

Héloïse Nez distingue trois registres de participation qui éclairent la question de la traduction et des compétences : les « savoirs d'usage », les « savoirs professionnels diffus », et les « savoirs militants ». Les savoirs d'usage sont construits par « une pratique répétée d'un environnement » (Nez, 2011) qui participe à construire une mémoire des lieux. Ces usages varient d'une personne à l'autre et peuvent donc entrer en conflit. Les savoirs professionnels diffus sont les compétences techniques acquises par les individus lors de leur pratique professionnelle (ou associative) et qu'ils mobilisent en tant qu'usager dans les dispositifs participatifs. Ces savoirs sont souvent notables par la maîtrise du vocabulaire technique du champ de l'urbanisme. Lorsqu'une expertise technique s'élabore au niveau collectif, grâce aux compétences des membres d'un groupe ou par appel à des compétences externes, on peut parler d'une forme de professionnalisation des acteurs non institutionnels. « Cette tendance

à la professionnalisation des associations est paradoxale : si la technicisation de leurs activités est une condition pour que leur action soit prise au sérieux par les institutions et les habitants, elle peut les éloigner du savoir d'usage et des préoccupations des autres citoyens. » (Nez, 2011). Enfin, les savoirs militants sont acquis lors de démarches collectives et correspondent à la connaissance des mécanismes des institutions publiques, ainsi qu'une capacité à prendre la parole en public, animer une réunion, etc.

Ces trois registres de participation, qu'ils soient mobilisés individuellement ou construits collectivement donnent à voir la complexité des réalités participatives : il n'existe pas de limite claire entre les "sachants" et les "non-sachants", les détenteurs du pouvoir d'agir et les citoyens. Par contre l'auteur note que certains registres sont plus attendus que d'autres : les savoirs d'usage sont souvent sollicités par les pouvoirs publics, tandis que les savoirs professionnels et militants sont généralement revendiqués, mais participent à rendre le discours des participants entendable et structuré selon les codes de la vie publique. Ce processus exclut donc certaines populations du jeu de la participation, c'est ce qu'Héloïse Nez nomme « les savoirs déniés ».

Mathieu Berger et Julien Charles (2014) ont quant à eux observé ce qu'ils ont appelé des « effets de seuils » qui limitent ou excluent de la participation. Trois seuils marqueraient la possibilité pour un individu de prendre part aux débats :

- la marginalité, que ce soit la différence de celui qui tente d'entrer dans le groupe que celui qui s'en fait sortir. Défendre des idées ou des façons de faire divergentes peut mener à l'exclusion ;
- l'incapacité, « L'infantilité, l'hystérie, la paranoïa, l'analphabétisme, le mutisme et la sénilité constituent autant de phénomènes-limites envisageables dans ce cadre » ;
- la subjectivité, « les contributions se trouvent ainsi disqualifiées quand elles expriment un excès de personnalisation », ce qui peut également se produire avec des participants « bien formés », trop politisés.

Ainsi les compétences supposément attendues des participants peuvent constituer des motifs d'exclusion à la fois lorsque les dispositifs exigent un haut niveau de compétence mais aussi lorsqu'ils simplifient à l'excès les propos sur l'urbain. Ces différentes caractéristiques individuelles qui rendent irrecevables certaines paroles mettent en exergue « la variété et la pesanteur des exigences préalables à l'interaction démocratique ». De nombreux pré-requis, souvent non explicités ni questionnés sont ainsi relevés lors de participations organisées par les pouvoirs publics, mettant en question la capacité de tous à accéder aux débats et à y contribuer. Les auteurs distinguent ainsi le « public de concernés » par un projet, du « public de rassemblés », c'est-à-dire les participants effectifs en nombre. Enfin, face aux difficultés d'opérationnalisation de la parole habitante, le « public de contributeurs » représente les participants dont la contribution aura effectivement été valorisée.

Cette proposition de classification des registres de participation et des seuils met en lumière une critique qui est souvent portée sur les dispositifs participatifs : ceux-ci seraient conçus pour recevoir l'avis d'un participant "idéal", ce qui entraîne une exclusion d'une part importante de la population

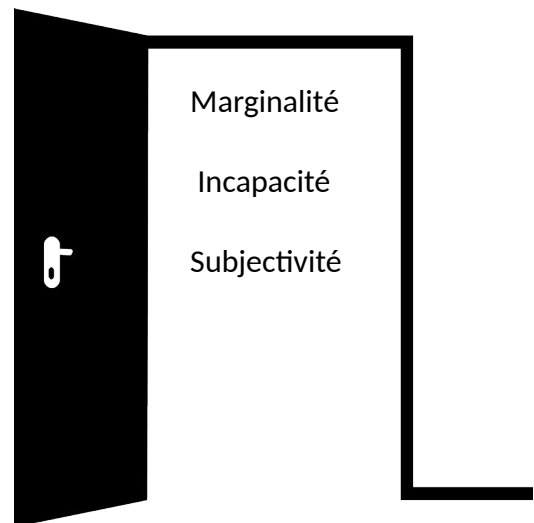


Figure 7 : Les seuils de la participation selon Berger et Charles 2014

concernée et donc une non-représentativité de ceux qui s'expriment. « Le participant attendu dans ces espaces, celui auquel élus et experts sont prêts à faire une place et dont ils sont disposés à accueillir les propositions, correspond au personnage fictif du "citoyen ordinaire" » (Berger et Charles, 2014) : un participant anonyme, ni sur-qualifié, ni sous-qualifié, sans qualités particulières. Pour les auteurs, la « peur de l'élitisme » mène à « considérer toute forme de différenciation des participants comme un péril pour la démocratie ». C'est ce qui pousserait les organisateurs de la participation à rechercher une objectivité inatteignable, et donc paradoxalement à disqualifier la parole habitante trop particulière : « ce qu'on attend de la personne consultée est en réalité une capacité à s'exprimer au nom de l'intérêt général, à dépasser sa situation particulière. » (Desjardins, 2020, p.150). Or « écouter l'habitant, c'est accepter d'entendre un point de vue bien particulier et partiel sur le monde » (p.152). Pour Xavier Desjardins « la participation, c'est l'écoute de la singularité, quand la citoyenneté renvoie l'individu à sa capacité à penser la généralité ». L'auteur critique donc la volonté d'objectivité au nom d'un intérêt général jamais réellement défini.

Au contraire, pour Philippe Estèbe la participation est trop centrée sur le vécu unique de l'habitant, et se réduit aux demandes de celles et ceux qui logent dans un territoire. De cette façon, il estime qu'elle est réductrice. La participation gagnerait alors à prendre en compte le vécu du citoyen en général, c'est-à-dire celui ou celle qui vit le territoire par son activité professionnelle, étudiante, de loisir, ou de consommation : « on ne m'interroge que sur une très faible portion de mon existence et de tout ce qui y contribue. Ce faisant, ma condition de citoyen s'appauvrit. Dans ce contexte, l'habitant qui envahit la sphère publique épuise le citoyen. » (Estèbe, 2020).

En définitive toute participation implique des arbitrages préalables sur les questions suivantes : qui est légitime pour s'exprimer ? Au nom de quel(s) intérêt(s) ? En matière d'écologie particulièrement, il n'est pas aisé de définir le périmètre géographique, temporel et social de la participation. En effet, qui est le mieux placé pour décider de l'avenir de telle espèce ou la fin de la destruction d'un écosystème lorsque celui-ci dépend d'un ensemble de facteurs qui agissent à une macro-échelle, intangibles localement ? Les « épisodes participatifs » (Bacqué et Gauthier, 2011) auxquels on assiste dans de nombreux territoires ne s'inscrivent pas nécessairement dans une stratégie répondant à des enjeux plus globaux : ils constituent une participation partielle et fragmentée en termes d'échelles spatio-temporelles. « Les grandes stratégies de développement du territoire sont trop souvent hors du débat, qui tourne autour de l'immédiat et du visible, certainement non négligeables et sûrement plus perceptibles » (Marion, 2010, p.92). « Or c'est bien l'articulation du micro-local et de l'échelle métropolitaine qui pourrait permettre une montée en généralité et une politisation des débats, éviter l'enfermement dans les logiques Nimby⁴ et surtout ouvrir réellement l'espace de la délibération et de la décision aux citoyens » (Bacqué et Gauthier, 2011). Cette articulation permettrait ainsi « que soient pris en compte les enjeux d'équité et de durabilité qui dépassent la dimension locale » (Bacqué et Gauthier, 2011). Cependant ce lien qui semble évident entre développement durable et participation grâce à une participation élargie est questionnable à mesure que l'on interroge les réalités de la mise en pratique de cette participation.

4 Le terme "NIMBY" est un acronyme pour l'expression "Not In My Backyard", qui signifie littéralement "pas dans mon jardin". Ce terme est employé pour désigner les oppositions locales à des projets d'implantation d'équipements qui ont vocation à satisfaire des besoins collectifs qui dépassent généralement le périmètre local. L'opposition de riverains à l'implantation d'éoliennes peut par exemple illustrer une logique Nimby.

La participation favorise-t-elle de bonnes décisions environnementales ?

Les notions de développement durable et de participation « ont été intégrées l'une à l'autre dans les années 1990, selon la croyance que la meilleure façon d'atteindre la durabilité est d'inclure les citoyens dans le processus de prise de décision [...] pourtant, ces deux notions ne relèvent pas du même ordre d'idée et peuvent même être contradictoires » (La Branche, 2009). Pour Stéphane La Branche, la performance d'un point de vue purement environnemental de cette participation est trop peu souvent interrogée. En effet, les populations locales sont souvent prises dans des tensions contradictoires, entre valeurs citoyennes et besoin de confort : « des ouvriers, en tant que salariés, défendent ce qui les détruit comme habitants » (Salvador, 2011). La complexité de la participation sur des sujets tels que la construction d'un barrage hydroélectrique, ou bien la fermeture d'une usine polluante réside bien dans l'imbrication des phénomènes sociaux et écologiques. « Les populations tendent à vouloir le gâteau et la cerise : une profusion de biens de consommation et des sources inépuisables d'énergies au quotidien et un environnement sain » (La Branche, 2009), mais il est souvent impossible d'atteindre ces deux idéaux simultanément sans concessions. « Il est contradictoire d'être, à la fois, garant d'un territoire et d'y laisser disparaître les activités pourvoyeuses de richesses et d'emplois » (Salvador, 2011), car toute activité humaine a des impacts sur l'environnement. « Il y a donc chez les acteurs des choix cognitifs sélectifs à prendre en compte, qui font émerger quatre questions : celle de l'ignorance/connaissance des enjeux ; celle du choix face à des options très complexes ; celle de la préférence entre local et global et finalement ; celle de la propension et de la capacité – qui demeurent variables et sont influencées par des facteurs géographiques, logistiques, sociologiques, biologiques et économiques – des populations à traduire leurs valeurs en actions. » (La Branche, 2009).

Ainsi, à qui doit revenir l'arbitrage entre le local et le global, le présent et le futur ? En matière de protection de l'environnement, une décision décentralisée pourrait parfois être écologiquement plus performante, mais risque d'être socialement plus injuste. Rémi Barbier et Corinne Larrue proposent une lecture de ces problématiques à partir de « l'encastrement » des « situations de participation » dans un « système d'action qui les contraint en même temps qu'il est susceptible de leur fournir ressources et appuis ». Ces encastresments sont multiples selon les auteurs :

- *temporel* : la participation arrive après « un certain nombre de choix majeurs, portant aussi bien sur la substance du débat (cadrage des éléments soumis à la participation) que sur sa procédure (forme de la participation) »
- *politico-institutionnel* : il existe souvent une complexité de scènes de négociation de la décision plus ou moins formalisées et officielles. La scène participative est donc amoindrie par la présence de nombreuses autres scènes moins publiques. « Compte tenu des responsabilités juridiques instituées, les décisions apparaissent d'autant plus ouvertes que les enjeux et responsabilités sont faibles et à l'inverse plus fermées lorsque les responsabilités en jeu sont importantes ».
- *cognitif* : « la participation environnementale se nourrit de définitions concurrentes du "bien commun" mais également d'états du monde, c'est-à-dire de propositions relatives à la qualification des enjeux et des êtres en débat ». Il y a donc nécessité de définir collectivement les termes du débat : « il importe dès lors de penser et d'organiser les rapports entre ces producteurs d'états du monde d'une part, et leurs utilisateurs potentiels ».
- *socio-territorial* : « La participation ne se déploie pas dans un vide de pouvoir, mais au con-

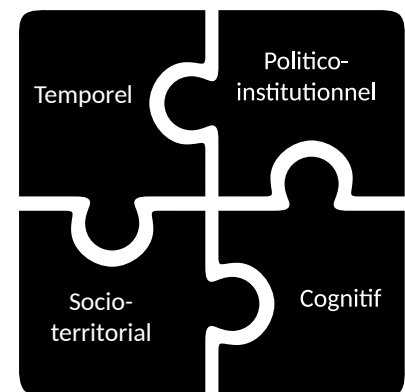


Figure 8 : Encastresments des situations participatives selon Barbier et Larrue, 2011

traire dans une configuration socio-territoriale structurée par des rapports sociaux, que la participation peut aussi bien atténuer que reproduire ou même renforcer. »

Ainsi, la participation se déroule dans un cadre culturel dont il s'agit de bien définir les contours pour mieux comprendre les réussites, les échecs ou les réalisations non satisfaisantes, selon les objectifs de départ. Ce cadre culturel est notamment celui de la démocratie représentative en France. Or, pour Dominique Bourg et Kerry Whiteside, ce serait un système politique inopérant face aux crises tellurique, climatique et biologique⁵. En effet, les défis environnementaux présentent des caractéristiques qui entreraient en dissonance avec les caractéristiques du système représentatif : « Il s'agit de problèmes quasiment invisibles, cumulatifs, et aux effets dommageables lointains » (Bourg et Whiteside, 2011). La réalité des enjeux environnementaux est difficile à appréhender, car très complexe, et souvent imprévisible. Répondre à un problème donné dans ce contexte engendre un risque de créer ou amplifier un autre problème auquel nous n'avons pas pensé.

De plus, « la représentation moderne s'institutionnalise au moyen d'un découpage territorial et temporel qui est souvent en décalage avec les problèmes d'environnement » (Bourg et Whiteside, 2011). Les frontières nationales et les intérêts locaux n'ont plus forcément de sens face aux enjeux mondiaux, et peuvent même aller à l'encontre comme nous l'avons vu sur les questions d'opposition entre intérêts locaux et intérêt général. Parallèlement, nos modes de vie ont un impact à échelle planétaire par l'extension de l'économie mondialisée, rendant tout acte du quotidien potentiellement dommageable pour l'environnement, ici ou ailleurs. A cela s'ajoute une dissonance des temporalités : le découpage temporel du système représentatif, avec les élections qui se réitèrent sur un temps court, entre en contradiction avec les enjeux de long-terme difficilement appréhendables. Les élus seraient alors tentés de ne se préoccuper que de leur mandat, sans vision globale. Cette affirmation peut certainement être nuancée selon les échelles territoriales et l'importance de la carrière politique pour les représentants concernés.

Enfin, pour les auteurs, le gouvernement représentatif est issu d'une histoire collective de construction des droits et des devoirs des individus. Ces droits, ce sont notamment ceux « de jouir de ses propres biens, de faire du commerce et de développer son individualité ». En définissant la propriété privée comme un droit d'agir unilatéralement sur l'environnement, la démocratie représentative française « facilite cette version de la liberté en protégeant les droits des individus et en se chargeant, via les représentants, de veiller à leur place à leur intérêt commun ». Dominique Bourg et Kerry Whiteside proposent donc d'interroger la notion de prospérité et « les fondements mêmes du lien social ». Or aujourd'hui, l'idée de prospérité est attachée à l'idée de croissance économique et d'accumulation de richesses. Mais la croissance n'étant plus possible ni même souhaitable, « "la prospérité aujourd'hui ne signifie rien si elle sape les conditions dont dépend la prospérité de demain." p.47 » (Jackson, 2010 cité par Semal, 2011). Face à ces constats d'un système représentatif inopérant, et d'une participation du public insatisfaisante aussi bien du point de vue du processus que de l'efficacité environnementale et sociale de la décision finale, il s'agit donc de redéfinir les termes de notre recherche. Le développement durable a en effet progressivement laissé la place à la notion de "transition écologique" qui interroge à la fois les modalités de la participation, le rôle des institutions et l'idée même de prospérité. C'est ce que nous allons voir dans la seconde partie.

5 Termes empruntés à Juan Salvador dans son ouvrage de 2011.



**La transition
écologique
: un nouvel
horizon par-
ticipatif qui
interroge
l'action pub-
lique**

2. La transition écologique : un nouvel horizon participatif qui interroge l'action publique

2.1 La transition écologique : un terme devenu polysémique

La participation obligatoire telle qu'institutionnalisée serait un outil pour atteindre un développement durable, plus respectueux de l'environnement. Or, comme nous venons de le voir, cette association des deux concepts n'est pas si évidente et peut déboucher sur un certain nombre d'écueils. Pour Romain Felli (2005), cela tient notamment au fait que le concept même de développement durable ne remet pas en cause le fonctionnement du système existant qui, nous l'avons vu, ne semble pas être en capacité de porter des changements de pratiques. L'auteur observe que la notion de développement durable repose sur le modèle capitaliste de croissance infinie, ne remettant nullement en question l'objectif même de production. Cette « écologie de, par et pour l'Etat » serait alors la seule issue possible pour permettre la survie de l'économie de marché. Par opposition, « l'écologie politique » représenterait la pensée de l'autonomie plutôt que de la survie et remettrait en question l'appareil étatique et l'usage systématique de la technique pour résoudre les problèmes écologiques.

Or, « le développement durable valorise le concept de "démocratie participative", qui emprunte à la démocratie directe son poids symbolique, mais reste enchâssé dans le cadre du système représentatif » (Felli, 2005). Dans cette conception, la participation serait alors un instrument au service des pouvoirs publics, qui ne chercheraient aucune redistribution du pouvoir décisionnel : les jeux d'acteurs seraient peu affectés par cette participation qui renforcerait en définitive le fonctionnement représentatif hiérarchisé et segmenté. « La démocratie participative, au sens du développement durable, n'apporte donc pas plus de démocratie, au sens de participation effective à la prise de décision politique, que le gouvernement représentatif » (Felli, 2005). Cette conception du développement durable semble en définitive ne pas répondre aux enjeux environnementaux, c'est pourquoi le concept de transition écologique a émergé et s'est renforcé dans les discours publics depuis le début des années 2000.

Le terme de transition écologique a été approprié par un mouvement né au Royaume-Uni en 2005 pour signifier les actions mises en place pour atteindre une diminution des besoins énergétiques locaux : c'est le mouvement des "*Transition towns*" ("Villes en transition"), dont nous parlerons plus en détail par la suite. Ce mouvement a alors donné un coup de projecteur à cette notion : « la "transition écologique" peut désigner, a minima, la transformation sociale qui conduit d'un état insoutenable vers un état soutenable. Au sein de la pensée politique verte, sa principale fonction est de nommer le cheminement volontariste qui nous permettrait d'en finir avec la crise écologique » (Semal, 2017).

Le fondement de cette pensée repose sur la réévaluation de nos besoins énergétiques et sur la relocalisation de la production dans une optique de décroissance volontariste afin d'anticiper et adoucir le moment inévitable de crise des ressources énergétiques. Mais Luc Semal note que « depuis 2010, l'institutionnalisation de la " transition écologique" a nettement tempéré la coloration décroissante de cette notion. En France, le terme est devenu l'un des leitmotifs de l'action publique environnementale, succédant ainsi à un développement durable en perte de vitesse ». En utilisant ce terme au même titre qu'était employée la notion de développement durable jusque là, l'Etat et les collectivités locales, ont appauvri son sens initial : d'une pensée de la décroissance, la transition écologique devient à son tour une condition permettant le retour à la croissance. La transition écologique tend

donc aujourd'hui à se confondre avec l'idée d'une soutenabilité faible, c'est-à-dire supportée par des moyens technologiques conséquents pour pallier aux destructions irréversibles engendrées par l'activité humaine. Ainsi, « nos sociétés sont moins écologistes – au sens où elles admettraient l'idée qu'il puisse exister des limites à la croissance – qu'environnementalistes : elles acceptent l'idée qu'il existe de nombreux problèmes d'environnement, mais pensent pouvoir les résoudre par un alliage volontariste de croissance verte et de progrès technique » (Semal, 2017).

Par ailleurs, l'appropriation du terme par les institutions françaises tend aussi à laisser penser que la transition est techniquement et politiquement maîtrisée. Les accords internationaux sont pourtant révélateurs de la faiblesse des engagements effectifs des gouvernements pour enclencher cette transition. « En décembre 2015, à Paris, l'accord issu de la vingt-et-unième Conférence des parties a confirmé ce décalage entre des ambitions théoriques de plus en plus ambitieuses d'une part, (limiter le réchauffement global en deçà de 2°C) et des engagements réels de moins en moins cohérents avec ces ambitions d'autre part » (Semal, 2017). L'auteur parle alors de « schisme de réalité » pour désigner ce décalage entre une réalité institutionnelle présentant une grande inertie, et une réalité matérielle qui nous dépasse par son accélération incontrôlée. « Le mainstreaming de l'écologisme a fortement contribué à faire naître et prospérer le schisme de réalité en mettant à distance l'enjeu des limites, en relativisant son importance, en permettant l'essor d'une rhétorique de modernisation écologique par la croissance verte » (Semal, 2017).

Pour notre analyse nous retiendrons la première signification de la transition écologique, qui incarnerait une stratégie qui prend acte des bouleversements en cours et tente d'en réduire les conséquences. C'est ce que Luc Semal propose d'appeler une « transition écologique en catastrophe », composée « d'une mosaïque de transitions locales, hétérogènes, décidées de façons plus ou moins libres ou plus ou moins contraintes par les événements ». C'est dans cette logique que les enseignements tirés du mouvement des villes en transition sont particulièrement riches pour interroger la notion de participation et offrir de nouvelles perspectives à la fabrique urbaine.

2.2 Les villes en transition : greenwashing ou réel bouleversement dans les pratiques ?



Figure 9 : La ville de Totnes et son château, Angleterre
Source : historic-uk.com

C'est en 2005 qu'un groupe de citoyens de la ville de Totnes (figure 9), au Royaume-Uni, se réunit sous l'impulsion de Rob Hopkins⁶, pour réfléchir aux actions qu'ils pourraient mener afin de sensibiliser d'autres citoyens aux questions écologiques. Ce mouvement aborde la transition avant tout d'un point de vue énergétique : c'est le pic pétrolier, donc la diminution rapide du pétrole accessible et bon marché, qui constitue le point de départ des réflexions. Cet horizon suppose que la rareté des ressources énergétiques engendrera des bouleversements économiques et institutionnels conséquents dans nos sociétés modernes qui se sont forgées sur des ressources énergétiques

⁶ professeur de permaculture : philosophie et principes d'action qui s'inspirent du fonctionnement circulaire des écosystèmes pour aménager les lieux de vie afin de limiter l'impact de l'Homme sur son environnement. L'objectif de la permaculture est d'agrader les écosystèmes naturels et sociaux par nos actions.

massives et facilement exploitables. L'économie mondialisée présente ainsi une faiblesse majeure : avec le pic pétrolier, la spécialisation régionale met en danger la capacité locale de satisfaire les besoins primaires, notamment l'alimentation des populations. Le mouvement a alors pour vocation de préparer au mieux la capacité d'absorption de ces changements brutaux dans leurs communautés locales, à l'échelle d'une commune, notamment en relocalisant un certain nombre d'activités productives. L'objectif visé est une descente énergétique, soit une diminution des besoins en énergie, mais aussi un renforcement des réseaux sociaux et des interconnaissances qui permettront à la communauté locale de faire face à ces changements de façon plus efficace.

Depuis le premier groupe de transition à Totnes en 2005, le mouvement s'est répandu d'abord dans les pays anglo-saxons, puis au reste du monde pour toucher plus de trente pays en 2016⁷. Les premiers groupes locaux ont tiré de leurs expériences des outils, des valeurs, et des principes d'action qui permettent de guider le mouvement des villes en transition⁸. Chaque projet local est différent, adapté à son contexte institutionnel, social et environnemental, mais les principes d'actions et les outils de gestion de groupe constituent un fil conducteur commun. Un réseau international a été fondé pour diffuser les réussites comme les échecs, afin de développer un apprentissage mutuel et faire en sorte que des initiatives locales continuent d'émerger. Dans cette logique, Rob Hopkins publie en 2008 un manuel de la transition, "*The Transition handbook*" (figure 10).

Il est intéressant de noter que les groupes locaux des villes en transition se distinguent des mouvements écologistes ou altermondialistes, car ils cherchent à s'adresser à tous, quelles que soient les convictions personnelles vis-à-vis du capitalisme (Semal et Szuba, 2010) : le constat de la diminution des ressources énergétiques disponibles se présente comme un point de départ neutre, que toute personne peut comprendre et admettre. Ainsi, « les activités des groupes de transition sont plutôt orientées vers la formulation de propositions positives, élaborées de manière aussi inclusive que possible, et cette logique les incite à éviter de nommer des ennemis » (Semal et Szuba, 2010). Le ton n'est donc pas tant dénonciateur, mais vise plutôt le passage à l'action en prenant acte des risques et des opportunités de la situation actuelle, de façon très factuelle.

Le mouvement des villes en transition se fonde avant tout sur une sensibilisation et une vulgarisation scientifique aux problèmes énergétiques et environnementaux, afin de créer la mobilisation. « Cette approche à la fois catastrophiste et optimiste constitue une sorte de *catastrophisme agissant*, qui a permis aux Villes en transition d'aborder de front certains thèmes de réflexion délicats tels que celui du rationnement et de sa désirabilité, largement présent dans le deuxième livre publié par le réseau » (Semal et Szuba, 2010). L'approche des villes en transition est donc particulièrement

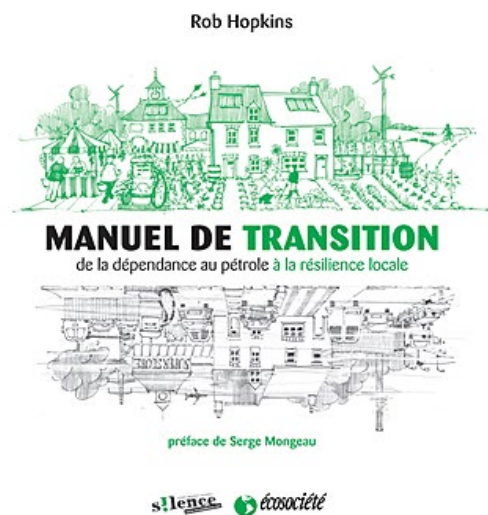


Figure 10 : Le "manuel de la transition" de Rob Hopkins, traduction française
Source : Editions Ecosociété

7 Source : historique du mouvement sur le site du Transition Network <https://transitionnetwork.org/about-the-movement/what-is-transition/history/> consulté le 15/06/21

8 Source : page dédiée aux outils pour passer à l'action sur le site du Transition Network : <https://transitionnetwork.org/do-transition/> consulté le 15/06/21

intéressante car les pratiques quotidiennes, individuelles et collectives, représentent l'espace-temps le plus propice à l'élaboration d'une sobriété choisie plutôt que subie. Face à un horizon sombre et incontrôlable que certains qualifient d'effondrement (Semal, 2017), ce mouvement a pour vocation de redonner du pouvoir aux citoyens dans leurs capacités à faire par eux-mêmes et choisir le mode d'existence qui leur semble le plus cohérent dans ce contexte. C'est donc une participation par l'action qui peut, à échelle collective, affecter les pratiques du territoire et ses configurations sociales et spatiales. Les pouvoirs publics sont-ils pour autant exclus de ces démarches ? Si le mouvement est né de la volonté des citoyens, les pouvoirs publics ont rapidement été sollicités pour soutenir et prendre part à la démarche, à Totnes comme ailleurs⁹, car la transition nécessite bien l'implication de tous les domaines d'existence d'une cité. Mais il est intéressant d'observer que la mise en œuvre d'une transition peut aussi être impulsée et portée par une collectivité locale, comme l'illustre l'exemple de la commune de Loos-en-Gohelle (figure 11).

Cette ville de 6700 habitants en 2017¹⁰, située au Nord-Pas-de-Calais dans le Bassin Minier, a fait face à une grave crise économique, sociale et identitaire lors de la fermeture des mines à la fin des années 1970. La perte massive d'emploi, l'espérance de vie très faible des mineurs, et les pollutions environnementales constituaient le décor d'une profonde remise à plat du destin commun des habitants de ce territoire. C'est par le développement culturel que l'équipe municipale de l'époque a travaillé à la reconstitution d'une fierté identitaire et l'acceptation d'un passé renié qui avait forgé la culture locale. La notion de transition écologique était alors bien loin de l'esprit de cette équipe municipale, qui a pourtant débuté sans le savoir un cheminement vers une commune plus écologique et riche de sa dynamique habitante. A la fin des années 1990, la révision du Plan d'Occupation des Sols est l'opportunité pour les élus d'impliquer les habitants dans la définition d'une feuille de route de la transition écologique locale. Ce travail aboutira à la Charte du cadre de vie, document co-construit qui dessine les grandes orientations communales. Par la suite, l'équipe municipale a multiplié les occasions et diversifié les modalités d'implication des citoyens. En 2014, l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME), reconnaît Loos-en-Gohelle comme un « démonstrateur national de la conduite du changement vers la ville durable »¹¹.



Figure 11 : Loos-en-Gohelle et ses terrils, vestiges de l'époque minière, 2010
Source : survoldefrance.fr

Dans le cas de Loos-en-Gohelle, la crise identitaire et sociale semble donc avoir joué le rôle d'élément déclencheur en bouleversant les modes d'existence de la population locale, qui n'avait plus le

9 Page dédiée aux projets municipaux du Transition Network : <https://transitionnetwork.org/do-transition/transition-in-action/municipalities-project/> consulté le 15/06/21

10 Source INSEE avril 2021

11 Page dédiée à la participation des habitants sur le site de la commune : <https://www.loos-en-gohelle.fr/loos-ville-pilote/participation-des-habitants/> consulté le 15/06/21

choix que de réfléchir collectivement au devenir du territoire. Les décisions en faveur de l'environnement ont ensuite découlé de ces réflexions, dans une logique de "prendre soin" des habitants et de leur cadre de vie. Ainsi, cette démarche innovante entamée dès les années 1980 prend ses racines dans un contexte historique et géographique bien particulier, ce qui peut interroger la reproductibilité et l'adaptabilité des méthodes de conduite du changement qui ont été conceptualisées à partir de cette expérience.

Pour répondre à cette question, l'ADEME a fait ressortir des "clés de réussite" du cas de Loos-en-Gohelle et a cherché à les comparer à d'autres territoires engagés dans une stratégie de transition écologique afin de confirmer ou transformer ces hypothèses et tirer des enseignements de ces démarches. Dans une synthèse publiée en 2019 et rédigée par l'Union nationale des acteurs du développement local (UNADEL)¹², l'ADEME « cherchait à comprendre les leviers organisationnels et humains de la transition énergétique et écologique des territoires », en rapprochant « l'expérience de Loos avec celle de quatre autres territoires engagés également dans une telle transition : la ville de Malaunay, les Communauté de Communes du Val d'Ille-Aubigné, des Crêtes Préardennaises et l'Etablissement Public Territorial de Plaine Commune qui comprend le laboratoire de l'Île Sainte Denis, des territoires très divers, du point de vue institutionnel, géographique et démographique ». Les enseignements qui ressortent de cette analyse croisée interrogent particulièrement la capacité d'innovation dans les modes d'organisation des collectivités territoriales, ainsi que la capacité à avoir une démarche apprenante.

En premier lieu, les chercheurs ont constaté que ces collectivités, pour être en capacité de fédérer autour d'un projet collectif de transition écologique et donc avoir un réel impact sur le territoire, ont dû revoir leurs méthodes de travail. Au niveau du portage et du pilotage de la démarche, ils ont observé que la force des démarches de transition résiderait dans la transversalité et le multi-partenariat, aboutissant un à « portage d'alliance » et un « pilotage collaboratif ».

Le portage d'alliance correspond à la capacité d'impliquer tous les élus dans le projet de transition plutôt qu'un seul élu ne se charge de cette délégation traitée comme une thématique ; ainsi que de s'appuyer sur des collectifs volontaires issus de la société civile. La transition écologique touchant à tous les domaines de la vie quotidienne ne peut en effet se limiter à un traitement sectoriel.

Le pilotage collaboratif signifie que les élus deviennent animateurs en prenant appui sur la diversité des savoirs des techniciens de la collectivité, et en incluant la société civile, organisée en collectifs ou non, dans la conduite des opérations et le suivi des actions. La commune de Loos-en-Gohelle a par exemple mis en place un programme « fifty-fifty » : elle finance et supporte techniquement un projet à la demande des citoyens, qui s'engagent en contrepartie à s'occuper de la gestion. Les habitants sont ainsi impliqués, mais aussi responsabilisés vis-à-vis de leurs choix : ils deviennent co-créateurs de leur cadre de vie.

Cette coopération avec la société civile est un élément présenté comme central dans l'analyse du fonctionnement de ces territoires, afin que le projet de transition écologique prenne réellement de l'ampleur. Il s'agit d'éviter une « concertation descendante peu mobilisatrice » où les programmes présentés à la population seraient conçus en chambre au sein des collectivités, et provoquent bien souvent une « posture de consommateurs de services » (UNADEL, 2019). Pour cela, les démarches

¹² « Transition et conduite du changement », ENSEIGNEMENTS DE L'UNADEL – MAI 2019, à la suite de sa participation au travail réalisé pour l'ADEME sur quatre territoires en transition en partenariat avec JFC3D et Quadrant Conseil, Synthèse et analyse des monographies réalisées par V. Chassagne, C. Grivel et C. Lapierre

descendantes sont accompagnées de démarches ascendantes, nécessitant une ingénierie dédiée.

Ainsi, les collectivités auraient besoin de nouvelles compétences pour permettre cette transition d'un mode de faire gestionnaire et programmatique ; à un mode d'animation du territoire permettant de repérer, soutenir, accompagner les projets qui émergent de la société civile et des acteurs économiques, mais aussi d'inciter à prendre part à la conception des programmes d'action pour déboucher sur une coproduction effective. « La participation des habitants nécessite une réelle capacité d'adaptation de l'appareil décisionnel. En effet, son résultat peut remettre en cause des projets ou des intentions. De plus, le processus de participation donne plus de travail et obéit à un rythme propre, difficilement conciliable avec l'urgence. Il s'agit d'une mission nouvelle, qui demande un savoir-faire, des compétences particulières et une organisation correspondante »¹³.

Cette nouvelle organisation est aussi la refonte du fonctionnement interne des collectivités, notamment à échelle intercommunale : habituées à travailler de façon sectorisée, selon des spécialités thématiques (eau, air, déchets, énergie, habitat, agriculture, commerces, etc.), les équipes techniques auraient ici besoin de travailler en transversalité en partant de projets localisés et recoupant les différentes thématiques concernées. L'échelle communale semble importante pour mobiliser les habitants et « produire du sens » (UNADEL, 2019), mais il est nécessaire d'avoir un moteur propre à l'intercommunalité pour que celle-ci puisse apporter une cohérence territoriale et être vecteur de coopérations entre communes. Les auteurs de l'étude utilisent alors le terme de « subsidiarité active » (UNADEL, 2019) pour désigner le rôle de l'intercommunalité dans l'accompagnement et la stimulation des échanges entre communes.

Ces capacités d'innovation dans les modes de faire des collectivités locales s'accompagnent également d'une capacité à incarner une démarche apprenante. En effet, ces apprentissages en matière d'organisation et de savoir-faire se construisent selon un parcours itératif, expérimental, qui nécessite de se donner les moyens d'évaluer les processus afin d'apprendre des erreurs, et de valoriser les réussites. D'après les auteurs de cette synthèse, ces étapes d'évaluation semblent être cruciales car elles permettent un temps de prise de recul collectif, où sont impliqués les différentes parties prenantes et pas uniquement les représentants de la collectivité locale.

Cette démarche apprenante peut être partagée sous diverses formes à la fois auprès des citoyens du territoire via des événements festifs par exemple ; mais aussi à l'extérieur, en s'inscrivant dans un réseau de collectivités en transition, comme le Transition Network¹⁴ du mouvement des villes en transition. L'évaluation permettrait également de vérifier régulièrement la trajectoire et les objectifs du projet global, tout en participant à construire et faire évoluer un récit commun pour le devenir du territoire. Les méthodes ne sont jamais définitives, mais toujours en élaboration, il est donc important de célébrer les avancées pour initier un sentiment collectif capable de porter cette transition. Ce récit de la transition permet également de valoriser toutes les initiatives, et les pratiques vertueuses, et ainsi nourrir l'imaginaire collectif de cette nouvelle trajectoire. L'affirmation et le partage du sens de la démarche ne serait pas un document unique, mais plutôt une mosaïque de temps de rencontre.

13 Page dédiée à la participation des habitants sur le site de la commune : <https://www.loos-en-gohelle.fr/loos-ville-pilote/participation-des-habitants/> consulté le 15/06/21

14 Site du Transition Network : <https://transitionnetwork.org/> consulté le 15/06/21

Nous avons vu que la participation telle qu'institutionnalisée par la législation en matière d'environnement aboutissait à de nombreux écueils, qui remettent en cause l'idée même de participation. Puis nous nous sommes interrogés sur les notions de développement durable, pour replacer notre étude dans le contexte particulier de la transition écologique. Nous nous sommes alors intéressés au mouvement des villes en transition, dont l'observation nous a permis de mettre en évidence la nécessité de transformer l'organisation humaine et la logique d'intervention des collectivités, en donnant une place nouvelle à la société civile. Nous allons à présent nourrir notre réflexion à partir de l'analyse croisée des apports bibliographiques et de l'enquête de terrain dans le cadre du projet de revitalisation de centre-bourg porté par la commune du Vernet.



**Ce qui se joue
dans une
nouvelle
instance
hybride élus/
citoyens : le
cas du groupe
de travail
pédibus**

3. Ce qui se joue dans une nouvelle instance hybride élus/citoyens : le cas du groupe de travail pédibus

3.1 Choix du terrain d'étude et méthodologie

A partir de l'approche de la participation citoyenne que nous venons de dessiner au travers de l'exemple des villes en transition, ainsi que de l'analyse des défis en matière d'organisation humaine pour opérer cette transition, j'ai souhaité faire le parallèle avec le projet communal qui se construit au Vernet. Dans le cadre de la revitalisation du centre-bourg, la commune mène une réflexion sur le long terme accompagnée par un bureau d'études et a créé des groupes de travail opérationnels et thématiques, que j'ai à charge de coordonner et animer. Plusieurs décisions politiques évoquent l'intention de la commune de s'inscrire dans une démarche vertueuse écologiquement, dans une logique d'économie d'énergie et de ressources, d'attention à la biodiversité ou encore de relocalisation des activités quotidiennes. Si d'un point de vue institutionnel, Le Vernet semble ainsi engagé sur cette voie, je m'interroge quant à la dimension sociale. Les habitants sont-ils partie prenante de cette transformation sociétale ? Les groupes de travail ont justement vocation à intégrer les habitants motivés, afin de co-construire des projets et impliquer les citoyens dans la fabrique du cadre de vie. C'est donc le terrain d'étude que j'ai choisi pour observer si des recompositions dans les méthodes de travail et les réseaux interrelationnels s'opèrent et préparent le terrain social à une transition collective. Afin de mieux comprendre ce qui m'a porté à analyser cette démarche communale, il semble important de recontextualiser mes missions.

Le Vernet : revitalisation de centre-bourg et ambitions environnementales

Le Vernet est un village d'un peu plus de 1900 habitants, surplombant Vichy, dans le département de l'Allier (figure 12). C'est une commune implantée dans un milieu rural qui présente d'importants atouts paysagers et naturels. Le Vernet fait partie de Vichy Communauté, communauté d'agglomération regroupant 39 communes depuis 2018¹⁵, pour une population de 82 000 habitants en 2017¹⁶ (figure 13).

Le Vernet se situe au croisement de deux routes départementales et est donc bien accessible par l'automobile. En revanche, le réseau urbain de transport en commun ne dessert pas le village. L'urbanisation du vil-



Figure 12 : Situation de Le Vernet (03200) en France
Source : Géoportail

15 Source : site de Vichy Communauté <https://www.vichy-communaute.fr/missions-et-competences/> consulté le 14/06/21

16 Source INSEE au 21 avril 2021

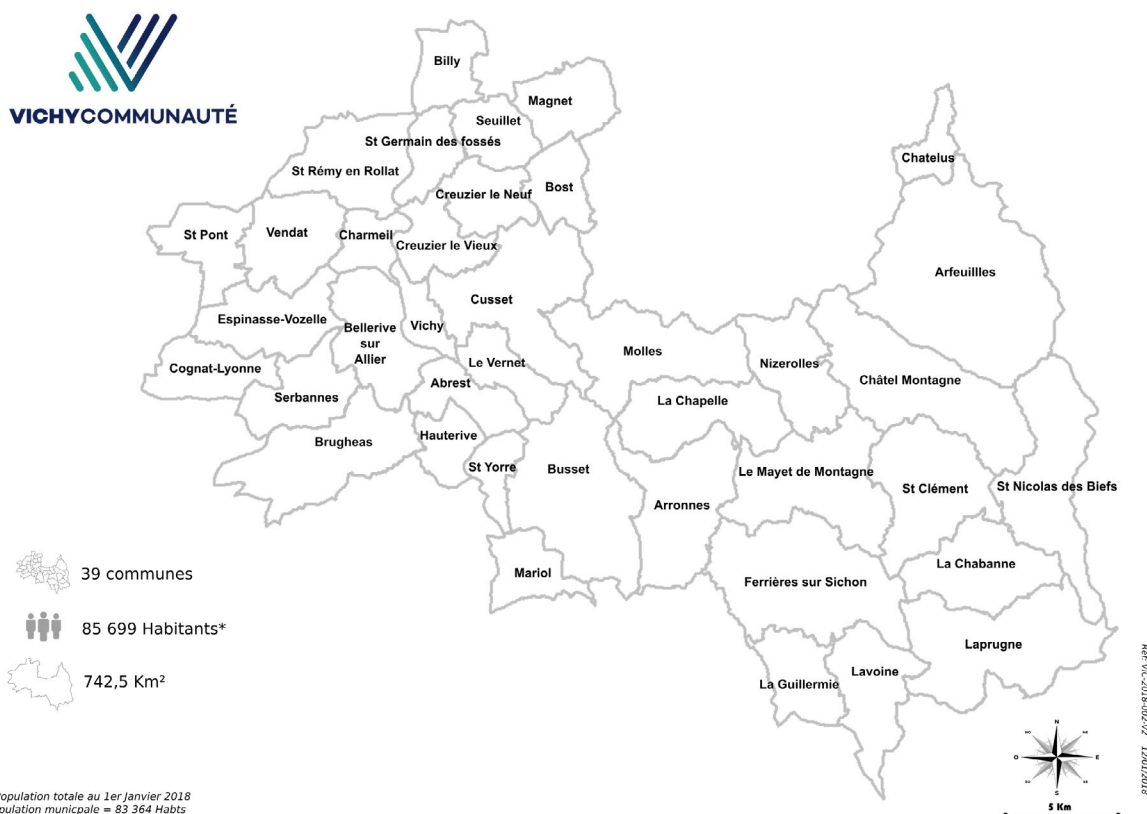


Figure 13 : Carte des 39 communes de Vichy Communauté, 2018
Source : ville de Saint-Yorre

lage s'est étendue au cours des cinquante dernières années dans les hameaux et à proximité des villes voisines : Vichy et Cusset. Cette extension est caractérisée par une urbanisation diffuse : des maisons individuelles de plusieurs pièces sur des terrains souvent de taille importante, en recul de la voirie, très souvent protégées des regards par des murs et/ou des haies et grillages. Le centre-bourg (figure 14) quant à lui présente des caractéristiques de trame viaire et de trame bâtie propres aux tissus anciens : rues étroites, irrégularité des trottoirs, maisons de ville en R+1 ou quelques fois R+2, continuité des façades généralement accolées et alignées sur la voirie, etc. Dans le cœur du bourg, les maisons n'ont pas de jardin, mais celles implantées sur les linéaires des départementales ont bien souvent un jardin étroit tout en longueur non visible depuis l'espace public.



Figure 14 : Vue aérienne du centre-bourg de Le Vernet
Source : Géoportail

Certaines maisons ont également un frontage créant une transition entre espace public et espace privé, délimité tantôt par un muret bas, tantôt par un grillage ou des plantations. La place du village présente une ancienne église en son centre, devenue salle communale Robert



Figure 15 : La salle Robert Devaux et la Place Marcel Guillaumin depuis la rue de Vichy
Source : photo Eléa Proudhon

Devaux : elle est utilisée pour des événements festifs, des expositions ou des cours de théâtre. La salle Devaux (figure 15) est aujourd'hui dans une position de giratoire, puisque c'est autour de ce bâtiment que se croisent les routes principales, et se distribuent 7 des 8 commerces du village, dont la boulangerie, l'épicerie et la pharmacie. L'école publique se situe au Sud du bourg, à l'extrémité du tissu urbain continu et linéaire de la rue de Busset, mais aussi proche de terrains non construits qui font l'objet d'une Orientation d'Aménagement et de Programmation (OAP) sectorielle dans le Plan Local d'Urbanisme (PLU).

Certains bâtiments du centre-bourg ont été rénovés (figure 16), notamment lorsque la voirie a été retravaillée, mais il subsiste une grande proportion de bâtiments dégradés. C'est le cas des nombreuses granges (figure 16) qui parsèment le village, témoins de l'époque agricole du Vernet, mais aussi de maisons. Ainsi les caractéristiques démographiques et physiques du bourg ancien soulèvent de nombreuses questions : comment renouveler l'offre de logement en centre-bourg et rénover les bâtis dégradés ? Comment aérer ce tissu bâti dense pour créer des respirations ? Comment consacrer une place qualitative aux piétons et modes doux sur une voirie très empruntée par les véhicules motorisés ?

C'est pourquoi la commune, accompagnée de la communauté d'agglomération a débuté une étude de reconquête de son centre-bourg en 2020 qui aboutira à l'été 2021 à des fiches actions¹⁷ ciblant les actions prioritaires à mettre en œuvre dans les cinq à dix prochaines années. Cette étude est menée par un groupement de bureaux d'étude, et conjointement avec une dizaine d'autres communes de Vichy Communauté qui font face à des problématiques similaires.

Parallèlement, la commune a souhaité se doter d'une compétence en animation territoriale : c'est dans ce cadre que je suis chargée de mission revitalisation centre-bourg depuis septembre 2020. Mes missions font suite à un important travail de diagnostic et de propositions architecturales réalisé en huit mois par la précédente chargée de mission, architecte de formation. A la suite de ce travail préparatoire, je m'occupe à présent de faire émerger des projets concrets, qui demandent peu de moyens financiers et qui puissent mobiliser les habitants de la commune afin de créer une dynamique participative. Ces objectifs s'inscrivent dans une démarche



Figure 16 : Façades rénovées à proximité de la Place Guillaumin et grange couverte de végétation
Source : photo Eléa Proudhon

¹⁷ fiches opérationnelles livrées à la commune indiquant les montants des budgets à prévoir, la temporalité des projets prévus et les partenaires à mobiliser, en fonction des priorités qui ont été définies lors des précédentes rencontres.

proactive de la commune, afin de débiter la démarche de transformation sans attendre la fin de l'étude.

Concrètement, un comité de pilotage et trois groupes de travail ont vu le jour fin 2020, que j'ai été chargée de coordonner avec ma collègue¹⁸. Les groupes de travail sont thématiques, il s'agit de :

- la sensibilisation des propriétaires à la rénovation des façades dégradées visibles depuis l'espace public. Une aide financière spécifique existe à l'échelle de Vichy Communauté, c'est pourquoi nous travaillons avec la Maison de l'Habitat¹⁹ afin de faire connaître ce dispositif.
- la végétalisation et l'embellissement du village par le fleurissement de l'espace public, mais aussi des frontages privés.
- la création d'un pédibus, c'est-à-dire un système d'accompagnement des enfants à l'école à pied²⁰.

Ces groupes de travail constitués d'élus ont vocation à intégrer les habitants motivés pour travailler sur ces thématiques et formuler des propositions. Pour la végétalisation par exemple, un premier chantier participatif s'est déroulé le dimanche 9 mai 2021 (figure 17) afin de discuter de la démarche de l'équipe municipale sur cette thématique et récolter des volontaires intéressés.



Figure 17 : Chantier végétalisation le 9 mai 2021

Source : photo Damien Balestrino

La commune du Vernet se positionne comme une collectivité ambitieuse en matière d'écologie et de dynamique sociale : les élus ont par exemple voté la rénovation de l'école publique avec des matériaux bio-sourcés et du réemploi ; les surfaces constructibles dans le Plan Local d'Urbanisme ont été limitées aux terrains déjà urbanisés et à deux zones non urbanisées dans la continuité directe du tissu du centre-bourg afin de limiter l'étalement urbain et concentrer l'arrivée de nouvelles populations proche des services du centre-bourg. Ces deux zones font l'objet d'une OAP sectorielle : celle à proximité de l'école déjà mentionnée fait l'objet d'une réflexion plus particulière pour préserver les qualités paysagères du site et obtenir un aménagement qualitatif, avec des bâtiments qui s'intègrent au contexte. L'intérêt que les élus portent à la rénovation des bâtiments existants représente également un enjeu fort d'accueil de nouvelles populations, et notamment de ménages aux ressources plus modestes que ceux déjà fortement présents sur la commune : des étudiants, des jeunes familles, des personnes seules et des seniors. L'adaptation de ces logements aux modes de vie actuels et aux besoins relatifs à la diminution des capacités physiques, ainsi qu'aux exigences en matière d'économie d'énergie représente les principaux défis de ce tissu urbain ancien.

¹⁸ depuis le début de ma mission j'ai toujours travaillé en binôme : avec une architecte DE en service civique de septembre à avril, puis avec une étudiante en Master 2 Aménagement du territoire de l'université de Clermont-Ferrand en stage d'avril à début juillet. De plus, une étudiante en Licence 3 Aménagement du territoire à l'université de Lyon nous a également accompagnée les lundi/mardi de janvier à avril. Lorsque j'emploie "nous" je fais donc référence à l'équipe de chargées de mission.

¹⁹ espace de conseil auprès des particuliers comme des professionnels du territoire communautaire sur toutes les aides destinées à la rénovation de l'habitat, notamment pour les ménages à revenus faibles dans le cadre des aides de l'Agence Nationale à l'Amélioration de l'Habitat (ANAH).

²⁰ comme une ligne de bus, une ligne de pédibus comporte des arrêts et des horaires précis. Généralement, ce sont les parents qui se portent volontaires pour accompagner un groupe d'enfants à l'école à pied, à tour de rôle. C'est donc un système d'entraide entre parents d'élèves.

Par ailleurs, Le Vernet accueille un Verger Conservatoire, association qui a vocation à préserver les espèces locales anciennes de pommiers et vignes, et d'enseigner l'arboriculture. Les Jardins de Cognac sont également implantés en maraîchage et arboriculture biologiques sur la commune et portent un projet d'insertion professionnelle. De plus, la forêt communale est un espace de sports et de loisirs, mais aussi de gestion raisonnée confiée à l'Office National des Forêts. Le bois pour le bardage d'une partie de la nouvelle cantine (figure 18) en matériaux bio-sourcés a d'ailleurs été choisi parmi les arbres de la forêt communale. C'est donc dans le contexte d'une commune dynamique et ambitieuse à travers les projets portés par la municipalité que s'inscrivent mes questionnements, en lien étroit avec les missions que je mène.



Figure 18 : La nouvelle cantine en bois et paille
Source : David Fayolle (Wild Architecture)

Choix du terrain d'étude

Parmi les trois groupes de travail que j'anime - pédibus, végétalisation, et rénovation des façades - j'ai choisi de m'intéresser plus particulièrement à celui du pédibus. Plusieurs éléments m'ont poussé à faire ce choix : d'une part car ce projet est celui qui s'est concrétisé le plus rapidement parmi les différents groupes de travail. D'autre part, car il me semble que la thématique est propice à s'interroger sur les apprentissages mutuels comme vecteurs de transformation des pratiques habituelles : pratiques de mobilités pour les parents d'élèves, et pratiques de travail pour les élus. Enfin, ce groupe de travail, de par le sujet dont il traite, est nécessairement le support d'une co-construction élus/habitants : ce projet tel qu'il est imaginé par les élus ne peut voir le jour sans l'adhésion et l'implication des parents d'élèves, ne serait-ce que pour avoir des enfants participants et des bénévoles accompagnateurs. C'est justement ce format hybride qu'il m'intéresse d'observer. Qu'est-ce qui se joue et qu'est-ce qui se crée dans cette instance participative, qui a vocation non pas à être ponctuelle, mais durable dans le temps et à construire un réel espace-temps de dialogue et de coopération entre pouvoirs publics locaux et citoyens ?

Contexte des enquêtes

Afin de situer mon travail de terrain, il me semble important de bien définir le contexte dans lequel ont émergé ces questionnements. Au mois de janvier 2021 ma collègue et moi-même avons mené une enquête sur les pratiques de déplacements domicile-école auprès de tous les parents de l'école (cf annexe 1). Nous avons eu plus de 90 retours, faisant apparaître l'écrasante majorité d'automobilistes, y compris pour les foyers habitant entre 500m et 1km autour de l'école. Les quelques foyers qui utilisent la marche quotidiennement sont compris dans un rayon inférieur à 500m autour de l'école.

D'après l'enquête, la rapidité du déplacement en voiture et sa facilité sont des raisons qui justifient ces choix : beaucoup de parents déposent leur(s) enfant(s) en partant au travail, trajet qui sera de toute façon effectué en voiture vu la configuration (fortes pentes) et l'organisation territoriale (pas de transports en commun qui relient Le Vernet à Vichy ou Cusset, les deux pôles d'emploi). D'autres raisons évoquées par une part significative des répondants tiennent à l'insécurité ressentie en tant que piéton ou cycliste sur la voirie communale : par crainte d'accidents, les parents estiment que la voiture est plus sûre, participant en retour à l'insécurité de la voirie, surtout aux abords de l'école. Le bas âge des enfants ou les intempéries sont des justifications plus marginales mais tout de même évoquées pour utiliser l'automobile, notamment pour les foyers les plus à proximité de l'école.

L'enquête a tout de même révélé que près de la moitié des répondants seraient disposés à accompagner d'autres enfants à pied à l'école, et laisser leur enfant être accompagné. Ces parents n'habitent pas nécessairement à moins d'1km, même si les plus proches se sont sentis les plus concernés²¹. Ce constat a permis aux élus de s'assurer de la pertinence de ce projet, et de l'intérêt que portent les parents à cette idée nouvelle. Suite à cette enquête nous avons détaillé les résultats aux élus du groupe de travail lors d'une réunion (cf annexe 2), et aux parents par distribution d'un flyer (cf annexe 3). Ce dernier leur permettait aussi de s'inscrire s'ils souhaitaient rejoindre le groupe de travail afin d'organiser les modalités pratiques du pédibus et de co-construire le projet. Treize parents ont retourné ce flyer via l'école, dont des conjoint(e)s d'élus. Nous les avons contactés afin d'organiser une première réunion hybride élus/parents. Celle-ci s'est tenue en visioconférence à cause du contexte sanitaire, le mardi 27 avril 2021 à 18h15.

Les enjeux de cette première réunion étaient multiples, j'ai donc cherché à les qualifier afin de cerner au mieux la situation et mon positionnement à la fois en tant que chargée de mission et qu'observatrice du processus en cours (figure 19). Les objectifs de la commune étaient à la fois de créer de la motivation et de la confiance chez les parents afin qu'ils s'approprient le projet et n'aient pas peur de confier leur enfant à d'autres adultes. Dans l'optique des élus, le pédibus a pour but de diminuer le nombre de voitures aux abords de l'école, de créer de la convivialité et de donner une bonne image de la commune. Les objectifs supposés pour les parents volontaires sont d'établir un premier contact, de comprendre les objectifs de la commune, et de définir leur niveau d'engagement pour la suite du projet. Dans l'optique des parents, toujours de façon hypothétique, le pédibus pourrait permettre de créer de la convivialité, de ne pas avoir besoin d'accompagner son enfant tous les jours à l'école, et peut-être d'être plus en accord avec leurs valeurs écologiques en utilisant moins la voiture.

²¹ En traitant les enquêtes, nous avons constaté que certaines des feuilles n'étaient pas complétées au verso. Nous avons d'abord pensé qu'il s'agissait d'oublis ou d'inattention. Mais nous avons ensuite constaté qu'il y avait une corrélation avec la distance du foyer répondant par rapport à l'école : la quasi-totalité de ces enquêtes partiellement remplies correspondaient à des foyers à plus d'1km de l'école. De plus, certains répondants à plus d'1km de l'école qui ont complété le verso ont fait le choix de barrer plutôt que de répondre aux questions concernant leur intérêt pour un système de pédibus (questions 11 et 12). Nous avons donc supposé que ces différentes personnes loin de l'école n'étaient pas intéressées ou ne se sentaient pas concernées par le pédibus. Or un système de parking au début des lignes de pédibus pourrait être envisagé pour permettre aux foyers qui vivent loin de pouvoir participer.

Acteur	Objectifs de la réunion	Objectifs du pédibus
Elus	Créer de la motivation et de l'appropriation du projet. Créer de la confiance mutuelle	Diminuer le nombre de voitures (sécurité, santé). Créer de la convivialité. Marketing territorial.
Parents	Etablir un premier contact. Comprendre les objectifs de la commune. Définir leur niveau d'engagement.	Créer de la convivialité. Eviter de se rendre tous les jours à l'école. Être en accord avec ses valeurs écologiques.

Figure 19 : synthèse des objectifs pour la réunion selon les acteurs

Ces hypothèses pré-réunion ont été confirmées ou amendées lors des entretiens, dont j'analyserai les résultats par la suite.

Méthodologie

Le groupe de travail étant ciblé sur une population déjà très restreinte (les parents d'élèves, en sachant que 31% de la population est composée de familles avec enfants²²), et ayant eu le retour de seulement une dizaine de personnes pour cette première réunion hybride, il m'a semblé pertinent d'envisager des entretiens individuels semi-directifs afin d'explorer de façon plus approfondie les processus et les valeurs mobilisées par les parents d'élèves comme par les élus. L'objectif de ces entretiens est en effet d'interroger les pratiques existantes en termes d'habitudes de travail et d'échanges interrelationnels aussi bien entre l'équipe municipale et les citoyens (ici les parents d'élèves), qu'entre parents au sein des activités liées à l'école et également en-dehors.

Cet objet d'analyse m'a semblé pertinent au regard des premiers enseignements des territoires en transition que nous avons vu précédemment : j'ai en effet choisi de m'intéresser aux compositions et recompositions des interactions sociales et des modes de "faire ensemble", deux éléments qui ont été mis en lumière par les observateurs comme étant centraux dans la capacité des territoires à mettre en œuvre un projet collectif de transition. Les entretiens me mènent pour cela à qualifier les processus relationnels et à observer au Vernet s'il y a une recomposition des rôles dans la prise de décision qui serait propice à porter l'émergence d'un projet de transition écologique communal. L'entretien, comme outil de recherche me permet d'approfondir les représentations des différentes parties prenantes, ce qu'un questionnaire ne m'aurait pas permis de faire.

Par ailleurs, ce projet étant nouveau, je ne peux m'appuyer sur aucun document écrit pré-existant : les seuls éléments à ma disposition sont ceux que j'ai moi-même participé à produire. La relecture de ces documents à posteriori est cependant intéressante car elle m'apprend ce qui aurait pu être amélioré à la lumière des avancées du projet, notamment certains aspects qui n'avaient pas été réfléchis. Les résultats des entretiens sont le cœur de mon analyse. Ces derniers sont évidemment qualitatifs, représentant des visions partielles et subjectives du projet, nous permettant de qualifier les rapports entre parents et entre citoyens et élus. La trame des entretiens a été conçue pour guider mes échanges sur des questions de processus et dynamiques relationnelles davantage que sur le

²² Donnée de l'INSEE 2016, issue du diagnostic de l'étude de reconquête du centre-bourg réalisé par Urbicand, Lestoux & Associés, et Oxalis Donativo, juin 2020.

contenu propre au projet de pédibus (cf annexe 4). Ainsi le groupe de travail pédibus constitue un prétexte pour enquêter sur la forme avant le fond. Le fond ne sera cependant pas évacué de mes analyses, car les deux restent intrinsèquement liés.

Ma méthode d'enquête repose sur l'observation d'une part, et l'analyse des entretiens approfondis d'autre part. L'observation s'est déroulée au cours de la réunion en visioconférence, et m'a permis de cerner les dynamiques relationnelles entre les différents participants. En effet, mon positionnement pendant la réunion devait non seulement me permettre de remplir les objectifs de la commune, mais aussi d'observer les échanges, les attitudes des participants, leurs prises de paroles ou leur absence de prise de parole afin de mieux qualifier leur propre positionnement. Les participants sont-ils actifs ? Passifs ? Force de proposition ? Expriment-ils leurs doutes, leurs questions ? Évitent-ils certains sujets ? Comment se positionnent les élus ? Sont-ils observateurs ? Animateurs ? Monopolisent-ils la parole ? Insistent-ils sur certains aspects ? Ou en passent-ils sous silence ? Les détails de cette observation sont relatés par la suite dans la partie qui porte sur la réunion.

Par ailleurs, cette réunion me permettait de me présenter à la fois comme chargée de mission et comme étudiante afin de recruter des volontaires pour réaliser des entretiens les jours suivants. J'avais décidé de demander des volontaires relativement tôt dans la réunion d'une part pour ne pas oublier, et d'autre part pour anticiper qu'à la fin d'une réunion les participants ne restent pas toujours jusqu'au bout, et ont envie de terminer rapidement : je voulais donc éviter de me retrouver avec seulement deux personnes à qui demander. Je pensais que les participants se porteraient volontaires directement en répondant à ma question, mais j'ai dû changer de stratégie lorsque je me suis aperçue qu'ils souhaitaient me répondre plus tard. J'ai donc envoyé un mail après la réunion pour demander un entretien individuel, et j'ai eu trois réponses de parents d'élèves et une réponse d'élue.

J'ai ensuite effectué un travail d'analyse de ces entretiens en réécoutant les enregistrements, et en transcrivant par écrit les échanges. J'ai prêté attention aux passages qui me semblaient les plus intéressants soit parce qu'ils confirmaient des hypothèses, soit parce qu'ils les réfutaient ou les nuançaient. Le vocabulaire mobilisé par les enquêtés a également fait l'objet d'une attention particulière pour qualifier leurs représentations mélioratives ou péjoratives du projet, du rôle de la mairie ou de la participation. Dans la lignée des entretiens ethnographiques (Beaud, 1996), j'ai également "écouté les vides", les hésitations ou les refus de nommer certaines choses, tout en replaçant les entretiens dans leur contexte, matrice de compréhension de ce contenu subjectif.

J'ai traduit mes attentes pour l'entretien en questions, organisées en grandes thématiques qui avaient chacune leurs objectifs propres. C'est ce qui m'a permis d'établir mon guide d'entretien, et d'analyser ensuite les propos recueillis.

En interrogeant l'élue, je souhaitais savoir quelle idée elle se faisait du rôle des parents d'élèves et celui des élus dans ce projet. Je voulais comprendre quelles valeurs étaient importantes qui s'incarnent à travers le pédibus, mais aussi à travers le choix d'ouvrir le projet aux citoyens. Je souhaitais enfin connaître la représentation de l'élue sur les difficultés d'une telle démarche, et la comparaison qu'elle faisait avec l'observation factuelle de cette réunion. J'ai synthétisé ces objectifs dans le tableau suivant (figure 20).

Thème	Objectif
Connaissance du sujet	Savoir d'où vient l'information et quel jugement était émis sur l'idée de pédibus avant la constitution du groupe de travail.
Motivations	Connaître les moteurs/facteurs de participation à ce processus de projet. Savoir s'il/elle estime que ce projet sera en mesure de transformer ses habitudes de fonctionnement.
Attentes	Connaître les attentes de l'élu.e concernant le contenu du projet et les valeurs mobilisées pour les justifier.
Freins	Comprendre les freins extérieurs et les craintes individuelles qui limitent la mise en place du projet.
Perception du rôle de chacun	Comprendre la perception du rôle de chacun dans le processus de projet. Savoir si le format hybride élus/participants est perçu positivement ou négativement et pourquoi.
Représentation de la participation	Connaître la représentation de la notion de participation, et la perception de celle-ci concrètement. Comprendre les valeurs mobilisées dans le choix de faire participer les citoyens.

Figure 20 : ce que je cherchais à savoir par l'entretien avec les élus

Ce que je cherchais à savoir lors des entretiens avec les parents d'élèves qui avaient participé à la réunion était leurs motivations à participer à un projet proposé par des élus et leurs attentes en matière de processus. Je voulais par ailleurs savoir s'il existait des réseaux interpersonnels au niveau des parents d'élèves et comment ils se structurent. Enfin, je voulais savoir si le travail avec les élus était nouveau et quelle perception les parents d'élèves en avaient. Ces objectifs sont synthétisés dans le tableau suivant (figure 21).

Thème	Objectif
Pratiques actuelles	Savoir si la marche est une pratique déjà ancrée dans les habitudes de la personne/du foyer.
Connaissance du sujet	Savoir d'où vient l'information et quel jugement était émis sur l'idée de pédibus avant de se rencontrer. Savoir si ce jugement a pu changer depuis la réunion.
Interconnaissance et construction du savoir	Connaître les moteurs/facteurs de participation à ce processus de projet. Connaître l'implication du parent dans le réseau de parents d'élèves. Comprendre comment circule et se construit l'information.
Attentes	Connaître les attentes du parent pour le contenu du projet et savoir s'il estime que ce projet sera en mesure de transformer ses habitudes. Connaître les valeurs mobilisées.
Freins	Comprendre les freins extérieurs et les craintes individuelles qui limitent la mise en place du projet.
Perception des objectifs publics	Comprendre la perception des intentions de la mairie et du rôle des élus dans le processus.
Relation aux pouvoirs publics locaux	Savoir si le format hybride élus/participants est nouveau, s'il est perçu positivement ou négativement et pourquoi.

Figure 21 : Ce que je cherchais à savoir par l'entretien avec les parents d'élèves

3.2 Le groupe de travail pédibus : une nouvelle manière de travailler ensemble ? Résultats de l'enquête

La réunion

Lors de cette première réunion du groupe de travail avec les parents, ont pu être présentes quatre mères de famille, deux élus et la responsable de l'animation à l'école. C'était moins de participants que ce que nous avons compté du côté des parents²³, mais cela a permis de lancer le sujet auprès des présents qui pourront être les premiers relais auprès des autres. Les échanges ont duré environ 1h30, et de nombreux sujets ont été abordés. Tous les participants se sont exprimés, les mères de famille étaient très actives et n'hésitaient pas à prendre la parole. Certaines se connaissaient, au moins de vue, et toutes connaissaient la responsable de l'animation, ce qui a probablement participé à les mettre en confiance et créer une ambiance propice aux échanges. De plus, parmi les deux élus, l'adjoint à l'urbanisme a deux enfants scolarisés à l'école du Vernet et a donc participé principalement en tant qu'élu, mais n'a pas hésité à prendre la parole en tant que père de famille. L'autre élue chargée de la prévention et de la sécurité n'a pas de lien avec l'école, et s'est un peu moins exprimée. Les deux élus ont été à l'écoute et ont pu répondre à certaines questions. L'adjoint à l'urbanisme prenait par moment un rôle d'animateur en clôturant certains sujets, ou en ouvrant de nouvelles questions. Sa posture était similaire à celle qu'il adopte lors de réunions entre élus, pendant lesquelles il lui arrive de nous venir en appui en matière d'animation.

Le sujet du modèle d'organisation a soulevé de nombreuses questions qui n'avaient pas toutes été résolues auparavant en groupe de travail élus : comment gérer les retards ou les absences ? qui contacter en cas d'imprévu ? combien de temps en avance un parent doit connaître ses disponibilités ? qui établit les plannings des accompagnateurs et comment ? quel outil utiliser pour s'inscrire ? etc. Le mode d'inscription des enfants et des accompagnateurs n'avait en effet pas encore été décidé : ma collègue et moi avons formulé des hypothèses qui présentaient chacune des contraintes. Ce point devait donc être discuté en réunion avec les parents volontaires afin de décider de la forme la plus adéquate. En définitive, les mères de famille se sont largement exprimées sur le sujet en posant leurs questions, mais n'ont pas pris de décision car les élus ont clôturé ce sujet en disant que "nous" (les élus + les chargées de mission) allons y réfléchir et apporter des solutions pour la prochaine fois.

Finalement hors réunion, l'adjoint à l'urbanisme, en discutant avec le secrétaire du maire a eu l'idée de ne pas inscrire les enfants jour par jour comme il avait été envisagé jusque là²⁴, mais que, comme un bus, si l'enfant est à l'arrêt il prend le pédibus, sinon c'est le parent qui doit gérer le trajet de son enfant jusqu'à l'école. Cette idée permettait de simplifier les inscriptions, de ne pas avoir besoin de prévenir si l'enfant ne vient pas et de ne pas avoir à attendre les retardataires. J'ai donc proposé l'idée au groupe de travail élus par mail, ce qui a été validé, sans en discuter avec les parents volontaires. Il y a donc une véritable difficulté à élaborer avec les participants et sortir d'un mode de faire où les élus présentent leur projet et les parents sont en définitive dans une posture de consommateurs, comme s'ils allaient simplement s'inscrire à un service rendu par la mairie.

²³ Nous avons compté sur la présence de huit parents d'élèves (dont une personne pas sûre) qui avaient confirmé suite au mail d'invitation, plus éventuellement deux personnes qui n'avaient pas répondu au mail.

²⁴ Dans toutes les autres communes que ma collègue et moi avons contactées ou bien lues des retours d'expérience, les enfants sont inscrits jour par jour. Ceci nécessite d'attendre l'enfant en retard pour ne pas le laisser seul, et d'avoir une personne qui centralise l'information quotidiennement des enfants présents ou absents pour cause de maladie, etc.

Les entretiens

Suite à cette première réunion, j'ai pu m'entretenir avec trois mères de famille et une élue. Par rapport aux échanges durant la réunion, ces temps individuels m'ont permis de mieux cerner quelles étaient les motivations et valeurs mobilisées par les interrogées, ainsi que les réseaux de relations existants ou absents. Je n'ai pas noté de différence d'attitude ou de langage entre les interventions des participantes durant la réunion et leur discours au cours de l'entretien. Cependant certains éléments qui ont été apportés durant les entretiens n'auraient probablement pas émergés en collectif car font l'objet d'un jugement de la part de la personne questionnée, qui n'aurait peut-être pas envie de le partager en public. Je note tout de même que les mères de famille que j'ai interrogées se sont montrées très positives à l'égard des actions de la mairie et des rencontres qu'elles ont déjà pu avoir avec le maire. Elles utilisent des termes mélioratifs pour relater leurs expériences passées (réunions ou activités organisées à l'initiative de la commune auxquelles elles ont pu participer) : « Tous les projets du village qui sont en train de se faire, c'est **super**. » (Mme A) ; « Je trouve qu'il y a énormément de projets proposés au Vernet », « La mairie s'investit **beaucoup** pour les enfants » (Mme B) ; « On parle en toute **transparence** et **confiance** » (Mme C qualifiant une rencontre avec le maire pour des questions de transports scolaires). Cet imaginaire positif peut aussi expliquer leur volonté d'implication dans ce groupe de travail ou dans les activités portées par la mairie, notamment en faveur des enfants comme nous le verrons.

Par ailleurs, mon terrain d'étude étant le lieu de mes missions en tant que jeune professionnelle urbaniste, il est évident que les personnes interrogées m'assimilent à la chargée de mission et non comme une étudiante chercheuse dans le cas de mes entretiens. Cette évidence apparaît dans les entretiens lorsque les interrogées emploient le "vous" pour parler de ma collègue et moi de façon indistincte avec "la mairie", aspect sur lequel nous reviendrons en détail un peu plus loin. Il est donc tout à fait possible qu'elles aient accentué ce trait positif pour correspondre à ce qu'elles supposent être mes attentes. Les mères de famille se sont décrites comme des personnes qui aiment participer et aider, ce qui explique aussi leur choix de répondre rapidement à mon mail et consacrer du temps à échanger avec moi afin de m'aider dans la réalisation de mon mémoire. J'ai choisi de proposer les entretiens en visioconférence aux mères de famille, d'une part à cause du contexte sanitaire délicat, et d'autre part pour créer une continuité avec la réunion qui s'est également déroulée en visioconférence. En effet, si j'avais choisi de les rencontrer en présentiel, il aurait fallu établir à nouveau une forme de confiance liée aux facteurs de perception lors d'une rencontre où les corps sont en présence. J'ai plutôt choisi de m'appuyer sur la confiance qui s'était déjà construite sur la base du distanciel en visioconférence en réitérant le même mode de rencontre. Ce faisant, je me prive évidemment d'une partie des informations que je pourrais recueillir liées au non-verbal corporel, mais cette option me permettait



Figure 22 : la ligne "Nord" du pédibus, renommée "Centre-bourg", la 2ème semaine de test, 15 juin 2021

Source : photo Marine Grolier

d'accéder à l'entièreté du visage de la personne, qui autrement aurait été à moitié couvert par un masque.

Quatre personnes interrogées

Madame A est mère d'un enfant de 4 ans scolarisé à l'école du Vernet. Elle est comptable, travaille à Moulins et vit au Vernet depuis 5 ans, à moins d'un kilomètre de l'école. Le télétravail imposé par le contexte sanitaire lui a permis de dégager du temps pour récupérer son fils à 16h30 à l'école, ce qu'elle ne pouvait faire avant. Cette famille a l'habitude de se promener au Vernet et de pratiquer une marche loisir les weekends, l'enfant appréciant beaucoup être dehors. Le matin, c'est le père qui dépose son fils en voiture en partant travailler. Mme A n'avait jamais entendu parler de pédibus et s'imaginait avant la réunion un système qui fonctionne sur le bénévolat pour emmener les enfants à l'école. Se présentant comme une ancienne animatrice BAFA, elle apprécie les activités tournées vers les enfants, et aime participer à des animations dans le village ou l'école. Elle ne connaissait pas les autres participantes, mais a reconnu sa voisine durant la réunion, avec laquelle elle n'a jamais eu l'occasion de discuter. Mme A est représentante des parents d'élèves cette année. Elle est la première des participantes à répondre à mon mail pour l'entretien que nous fixons le jeudi 29 avril à 13h, probablement sur sa pause de midi. Mme A était chez elle pour cette visioconférence, et n'a pas été dérangée par d'autres personnes lors de l'entretien. L'échange a duré 30 minutes.

Madame B est mère de trois jeunes enfants : sa fille de 6 ans, la plus grande, est scolarisée au Vernet. Elle vit depuis trois ans au Vernet après avoir déménagé de Lyon, et ne travaille pas depuis son installation, consacrant une bonne partie de son temps à ses enfants. Cette famille aime se balader le weekend, dans le bourg et sur les routes où il est possible de circuler avec une poussette. Mme B emmène sa fille à l'école à pied le plus souvent possible car elle vit à 500 mètres, mais les deux autres enfants en bas âges, les intempéries ou les rendez-vous sont des raisons pour lesquelles elle utilise la voiture. Elle avait déjà entendu parler de pédibus il y a une quinzaine d'années sans avoir cherché à savoir comment ça marchait à ce moment-là, et a pensé que c'était une bonne idée pour Le Vernet lorsqu'elle a reçu le flyer. Mme B apprécie les projets proposés au Vernet et aime participer pour ses enfants. Elle connaissait une autre mère de famille qui a participé à la réunion, car leur enfant est dans la même classe. Ayant été représentante de parents d'élèves l'année précédente, Mme B avait déjà vu Mme A lors de réunions des parents délégués, sans la connaître particulièrement. Mme B m'a rapidement répondu également pour l'entretien qui s'est tenu le jeudi 29 avril à 14h. Elle profitait du temps de la sieste de ses enfants pour se rendre disponible, et n'a pas été dérangée pendant notre échange. L'entretien a duré 45 minutes.

Madame C est mère de trois enfants de 14 à 9 ans, la dernière étant encore scolarisée à l'école du village. Elle vit depuis 10 ans au Vernet, à plus d'un kilomètre de l'école. Elle est journaliste²⁵ et travaille à Clermont-Ferrand. Elle avait rempli le flyer pour les parents volontaires avec ses coordonnées et avait barré l'intitulé en précisant qu'elle habite trop loin. Je l'ai tout de même conviée à la réunion, puisque celle-ci n'impliquait qu'une participation à la réflexion, sans engagement pour la suite du projet. Elle a répondu qu'elle serait présente car intéressée pour participer à la création d'un projet qui lui semble réalisable dans le contexte du Vernet et pertinent d'un point de vue environnemental, même si elle n'en bénéficierait probablement pas. Cette famille pratique beaucoup de sports nature

²⁵ Madame C n'a pas précisé son métier lorsqu'elle s'est présentée, cette information m'a été livrée de façon dérivée : l'adjoint à l'urbanisme, connaissant son métier, y a fait allusion sous forme de blague durant la réunion. Je l'ai questionné par la suite pour en savoir plus.

(VTT) au Vernet le weekend, et se rend à l'école en voiture à cause de la distance et de la topographie. Mme C n'avait jamais entendu parler de pédibus auparavant, mais a tout de suite compris le concept qu'elle associe au développement durable, à la convivialité et la dynamisation du bourg par les interactions sociales. Elle ne connaissait pas les autres participantes.

Il est intéressant de noter que bien que géographiquement elle habite plus proche de l'urbanisation de Vichy que de celle du Vernet, elle présente dans son entretien son appartenance au "village" du Vernet qui semble beaucoup compter dans sa perception positive de la participation. En effet, Mme C m'explique quand je l'interroge sur ses motivations à participer à ce groupe de travail, qu'elle est originaire d'un petit village, et que l'implication des habitants est donc plus forte et concrète. Elle souhaite perpétuer cette représentation pour « être moteur pour ce qui nous concerne ». Mme C a un emploi du temps bien occupé et a donc peu souvent l'occasion de s'impliquer dans les activités ou projets de la commune. Elle s'est tout de même rendue disponible pour cette réunion, et m'a proposé un entretien téléphonique quelques heures avant, le vendredi 30 avril à 18h30. Nous nous sommes donc entretenues par téléphone pendant un peu plus de 20 minutes. Au début de l'entretien j'entendais beaucoup de mouvements derrière, des personnes qui parlaient et faisaient du bruit, avant que cela ne se calme. Les conditions de l'entretien n'étaient pas vraiment idéales, d'une part pour cette raison, et d'autre part car je ne pouvais avoir aucune information de son langage facial. Enfin, j'ai découvert à la fin de l'entretien que l'enregistrement n'avait pas bien fonctionné, une partie était inaudible, j'ai donc dû m'appuyer uniquement sur mes notes sur ce segment d'entretien, et ce que j'ai pu écrire à chaud.

Madame E est conseillère municipale en charge de la prévention et de la sécurité. Elle vit au Vernet depuis 1987, et est élue depuis le mandat débuté en 2020. Son envie d'œuvrer pour le village et de voir se rallier différentes forces pour les causes du village ont été les moteurs de son engagement en tant qu'élue. Elle n'a pas d'enfants à l'école du Vernet car ils sont adultes, mais a eu l'occasion d'aider le personnel de l'école à deux reprises en 2020 pour surveiller les enfants en récréation. Elle n'avait jamais entendu parler de pédibus avant la création du groupe de travail, mais m'a parlé du ramassage en vélo-charrette qu'elle avait vu en Inde dans certains villages et qui lui évoquait le pédibus. Son engouement pour ce projet se justifie selon elle par l'envie de voir diminuer le nombre d'automobiles devant l'école, mais aussi d'améliorer la santé physique et mentale des enfants par la marche. Pour elle, le pédibus s'inscrit dans cette dynamique et correspond à de la « prévention psychique » car les enfants arrivent à l'école plus détendus et en bonne santé mentale grâce au fait d'avoir marché plutôt que d'avoir été immobiles. L'entretien avec Mme E s'est déroulé à la mairie, en présentiel selon sa préférence, le vendredi 30 avril à 14h. Nous nous étions déjà rencontrées plusieurs fois auparavant en présentiel, la première confiance n'étant donc pas à construire pour l'entretien. Je lui ai expliqué en début d'entretien pourquoi je souhaitais m'entretenir également avec elle en tant qu'élue, car elle pensait que je ne voulais recueillir que l'avis des parents d'élèves qui avaient participé à la réunion. J'ai ainsi pu clarifier l'objet de ma recherche tourné vers le processus davantage que sur le fond du projet.

Les moteurs de participation au groupe de travail

Un moteur fort de participation pour Mme A et Mme B c'est qu'elles ont envie de s'investir dans un projet qui puisse être bénéfique pour leur enfant, d'un point de vue social, de responsabilisation et de santé (activité physique). Mme B et Mme A apprécient de consacrer du temps à "aider", et le font d'autant plus en pensant à leur(s) enfant(s). Elles sont ou ont récemment été parent d'élève délégué pour la classe de leur enfant. Mme B a d'ailleurs précisé que c'est sa fille qui souhaitait qu'elle s'inscrive (sans connaître l'objet de la fiche d'inscription) et note une "fierté" chez son enfant lorsqu'elle



Figure 23 : la ligne “Nord” du pédibus, renommée “Centre-bourg”, la 2^{ème} semaine de test, 15 juin 2021
Source : photo Marine Grolier

participe aux activités organisées dans le cadre de l'école ou de la mairie : « Le flyer c'est ma fille qui l'avait dans son carnet et qui m'a dit « *maman tu t'inscris hein, maman tu t'inscris !* ». Elle était fière en fait ». Quant à Mme C, ce qui l'a motivé à participer à la réunion c'est d'une part que le contenu du projet lui semble très pertinent du point de vue du développement durable, et adapté au territoire vernétois : une seule école, un centre-bourg proche de l'école. D'autre part, elle pense que l'esprit village tient au fait d'avoir des temps partagés comme ceux-là, qu'il est important pour les élus d'être au contact des citoyens et d'adopter une posture d'écoute : « plus vous impliquez les gens, plus vous êtes à leur écoute, plus vous proposez des solutions qui leur conviennent ».

L'objectif de l'élue en initiant une participation habitante est de “créer du lien et fédérer les énergies autour du village”, ce qui est finalement la même motivation que celle qu'elle met en avant lorsque je lui demande pourquoi elle a souhaité être élue. Elle apprécie que des personnes aux idéaux différents puissent être capables de trouver un terrain d'entente dans la création et le maintien d'un cadre de vie commun.

Les valeurs mobilisées pour justifier l'intérêt du projet

Le projet de pédibus est le support de projection de différentes valeurs. Il y a une valeur écologique associée au fait de moins utiliser l'automobile, mais aussi d'attention au bien-être des enfants par la sécurisation de leur accès à l'école, par l'activité physique engendrée par la marche, ou encore par l'occasion qui leur est offerte de socialiser et se faire des amis. Chaque participante mobilise des valeurs qui lui sont propres, et qui peuvent se rejoindre. Mme C a davantage insisté sur l'aspect « développement durable » (selon ses termes) du projet qui lui semblait important. Lorsque je l'interroge sur les raisons pour lesquelles il n'y a pas déjà eu un projet de pédibus au Vernet, elle déclare : « Ce sont des réflexions très récentes : il y a une prise de conscience et une mouvance écologique qui n'existait pas il y a 10 ans. L'épidémie de coronavirus a permis toutes ces prises de conscience je pense, c'est une combinaison de facteurs ». Dans le même ordre d'idée, Mme B est en accord avec l'objectif de la mairie qui est de diminuer les voitures devant l'école, objectif qui correspond dans sa représentation à une valeur de sécurité : « éviter un trop grand nombre de voitures devant l'école, puisque le cœur du problème est là maintenant. Depuis que l'accès aux classes est différé²⁶, j'ai l'impression qu'il y a plus de voitures, que c'est plus dangereux qu'avant ».

²⁶ Avec les mesures sanitaires liées à la COVID19, les élèves ne rentrent pas tous par l'entrée principale de l'école (sur la rue de Busset) pour éviter que les classes ne se croisent : l'école est configurée de telle manière que plusieurs classes peuvent accéder à leur salle par la porte arrière qui donne directement sur l'extérieur. Tandis que l'entrée des enfants se faisait uniquement sur la rue de Busset, depuis septembre 2020, la rue des Boulouères a également été aménagée en dépose minute pour permettre l'accès des parents au plus proche. Cette nouvelle zone de dépose est cependant anarchique entre 8h20 et 8h35, et l'aménagement de la rue n'est pas adapté (absence de trottoirs et d'éclairage public). D'après Mme B, les voitures stationnaient auparavant rue de Busset, devant l'école (le parking ayant été annulé avec les travaux de rénovation en cours), ou en amont, vers le rond-point qui marque l'entrée du village.

Les trois mères de famille ont par ailleurs relevé le renforcement de la convivialité et des inter-connaissances : « Avec l'accélération du télétravail, participer à des projets donne aussi l'occasion d'avoir des interactions sociales » (Mme C) ; « le groupe de travail permet d'avoir un lien avec l'équipe de la mairie. » (Mme B) ; « se retrouver » (Mme A). Cette valeur de partage vient aussi s'appuyer sur une valeur liée au bien-être et à la santé des enfants, que Mme A et Mme B mettent en avant lorsque je les interroge sur les intentions qu'elles perçoivent de la mairie : « pour le bien-être des enfants, faire de l'activité » (Mme A) ; « Les enfants ont besoin d'extérieur : le pédibus va peut-être forcer les enfants à avoir une activité sportive » (Mme B). De plus, Mme A note aussi que ce changement d'habitude pourra avoir un impact positif sur le bien-être de son enfant : « mon fils pourra se lever plus tard », car elle pourra le déposer à l'arrêt de pédibus plutôt que le père ne le dépose à la garderie en partant travailler.

D'autre part il y a aussi une valeur altruiste dans le fait de vouloir aider autrui, que ce soit en étant bénévole pour créer et encadrer ce pédibus, ou parce que avoir la possibilité (distance, temps) de ne pas déposer son enfant en voiture permet de réduire le nombre de voitures devant l'école, et donc d'améliorer l'accès pour tous : « je pense que c'est nécessaire que les personnes qui habitent aux alentours, à 500m de distance ou un petit peu plus, viennent à pied s'ils le peuvent » (Mme B). Cet altruisme est également perceptible lorsque Mme B déclare « il y a énormément de projets proposés au Vernet, ça serait dommage de ne pas accepter : si personne se propose, il n'y en aura plus ». Cette valeur altruiste qui invite à penser au-delà de ses propres intérêts personnels est intéressante à noter dans une optique de transition écologique où la solidarité et les liens interpersonnels sont primordiaux.

De plus, nous pouvons aussi observer une valeur d'exemplarité dans le discours de Mme B et Mme A lorsqu'elles exposent le fait de participer pour leur enfant comme un argument en faveur de leur participation à ce groupe de travail : « il faut penser aux enfants en priorité » (Mme A parlant des tensions passées autour des activités de l'école) ; « avoir du lien dans la commune, s'investir, je trouve ça essentiel,



Figure 24 : le pédibus à la rencontres de valeurs communes

surtout quand on a des enfants » (Mme B). De plus, lorsque je l'interroge sur ce que la réunion lui a apporté, Mme A exprime une valeur d'exemplarité envers d'autres communes : « Le Vernet pourra servir de modèles pour d'autres villes ». Cette valeur d'exemplarité pour l'extérieur Mme A la présente comme une raison pour laquelle elle participe, mais le souligne aussi plus tard dans l'entretien comme une motivation de la mairie dans ce projet : "Et puis donner une bonne image au

village, à la mairie. Ramener de futurs enfants, éviter la fermeture de classes comme autour.” Mme C met également cet argument en avant comme une motivation de la mairie dans ce projet : “ pour donner une bonne image de la commune”.

Dans le discours de Mme E, le thème de la sécurité est très présent : dans les préoccupations liées à la formation des accompagnateurs qui n’auraient pas l’habitude d’encadrer des enfants ; dans la volonté de diminuer l’engorgement automobile à l’école, d’emprunter des chemins sécurisés, d’avoir une couverture par les assurances²⁷, etc. : « La seule crainte c’est les dangers de la route » ; « Le pé-dibus c’est aussi un acte de prévention psychique : les enfants arrivent aérés, détendus ». Lorsque je l’interroge sur le rôle de la mairie, Mme E répond entre autres : « assurance morale, quelque part de dire que c’est pas des gens [... *cherche ses mots et ne finit pas sa phrase*]. Enfin je sais pas, mais je pense que *le secrétaire ou le maire*²⁸, si un jour ils ont la demande d’un accompagnateur dont ils savent que c’est en partie hein hein²⁹...., ils vont être vigilants, c’est leurs administrés quand même, donc je pense qu’il y a aussi cette notion morale de la mairie ». Pour Mme E, la mairie doit donc veiller sur les « administrés », et notamment sur les enfants en étant vigilante aux adultes qui s’engagent à assurer leur sécurité. Son discours porte également sur la responsabilisation des enfants dans leur éducation en tant que futurs citoyens : « l’éducation des enfants c’est un tout : il faut que tout soit relié avec l’école. On veut former les futurs citoyens, on peut pas le faire tout seul ». Pour cela, l’implication des parents lui semble cruciale.

Le rôle de la mairie : une variable d’ajustement ?

Les ambitions de l’équipe municipale ont bien été perçues et comprises, voire partagées. La Mairie donne une image positive de son engagement envers le bien-être et l’éducation des enfants comme futurs citoyens. Les parents présents à cette réunion apprécient cet engagement et ont envie de s’investir en ce sens, comme nous l’avons vu précédemment. Par ailleurs, ils ont bien conscience que ce projet peut participer à donner une bonne image du Vernet et de son école, et ainsi potentiellement attirer de nouvelles familles afin notamment de garder les classes ouvertes. Les mères de famille présentes à la réunion semblent donc rejoindre les élus sur le fond du projet.

Cependant, le rôle de la mairie et des élus est défini différemment selon les personnes interrogées. Tandis que dans le discours de Mme C il semble logique que les parents prennent en main le projet et le portent (« la mairie est moteur, mais il ne faut pas tout attendre »), pour les deux autres cette affirmation relevait moins de l’évidence. Toutes ont souligné le fait que le projet n’aurait jamais émergé aujourd’hui si la mairie ne l’avait pas initié : « sans la mairie rien ne pourrait être mis en place » (Mme B) ; la mairie « doit être animatrice pour impliquer les parents » (Mme C) ; « s’il y a personne qui lance le projet, qui est concentré sur ça, quelqu’un de bénévole peut pas le faire en plus de son activité, je ne pense pas » (Mme A). Et bien que les parents semblent adhérer à l’idée (ce qui est également ressorti des enquêtes initiales du mois de janvier), le rôle d’animateur et de garant du cadre juridique et moral semble revenir à la mairie : « que la mairie soit au soutien de vous et au

²⁷ La question de la couverture par les assurances n’est pas revenue lors de l’entretien, mais a été longuement abordée au cours de deux réunions du groupe de travail entre élus. Ce qui a abouti à une prise de décision en amont de l’ouverture du groupe de travail aux parents, afin que cette question ne représente pas un blocage ou une zone d’ombre, et que ces derniers soient rassurés.

²⁸ Mme E appelle ces personnes par leur prénom, que j’ai remplacé par leur fonction.

²⁹ ne qualifie par ce qu’elle cherche à dire, mais laisse sous-entendre par ses gestes que ce sont des personnes qui n’auraient pas pleinement leur tête et pourraient mettre en danger les enfants.

soutien des parents qui seront bénévoles » (Mme A) ; « je pense que c'est la mairie qui va organiser la mise en place, au niveau de qui se va se présenter en tant qu'accompagnant... Va gérer en gros le pédibus, tout : les stations, l'arrêt, les horaires.... Je pense que c'est à eux de gérer le truc » (Mme B).

Pour l'élue, le rôle de la mairie doit se limiter à un initiateur, une aide au démarrage : « La mairie doit venir en soutien mais pas tout faire non plus ». Elle souhaite, comme il nous a été formulé par l'ensemble des élus de ce groupe de travail, que les parents puissent prendre le projet en main, sans pour autant devenir totalement indépendants de la mairie. Cet équilibre entre deux curseurs semble subtil à trouver puisque les élus n'ont pas exprimé le souhait de mettre en œuvre des moyens humains en conséquence (agents de la commune) pour assurer le fonctionnement quotidien du pédibus ; mais ils désirent avoir connaissance de ce qui se fait, notamment pour assurer la continuité entre chaque année scolaire. Le secrétaire du maire a pu dégager du temps à la responsable de l'animation qui pourra être une accompagnatrice quotidienne du pédibus au moins pour démarrer le projet. Mais pour le moment il n'a pas été défini qui sera chargé au niveau de la mairie d'être l'interlocuteur privilégié et peut-être le chef d'orchestre une fois que nous, chargées de mission, serons parties. Il existe donc une envie des élus qui semble avoir été confirmée par des enquêtes au mois de janvier, et par la participation de parents d'élèves à cette première réunion, mais une réelle difficulté à transmettre le projet : l'idée du pédibus a été initié par la mairie, restera-t-elle entre les mains de la mairie ?

Quelle recomposition dans le rôle des acteurs ?

Dans le discours des mères de famille, la distinction entre "la mairie" et "les élus" semble floue : les relations à la mairie se limitent au personnel de l'accueil qu'elles côtoient ponctuellement. Il n'existe aucun lien avec les élus, hormis avec le maire qui est présent à toutes les réunions des parents d'élèves délégués ou qu'elles ont pu rencontrer à d'autres occasions : « moi je vais très peu à la mairie, juste pour inscrire mon enfant à la garderie. Donc après vous dire les têtes des élus, je peux pas, à part quand il y a les votes, voilà » (Mme A). Elles ont toutes qualifié positivement la présence régulière du maire et son implication pour les enfants « on voit qu'il s'investit » (Mme A). Cette première réunion a aussi été l'occasion pour les mères de famille de rencontrer deux élus, ce qu'elles ont toutes souligné comme étant positif.

Les mères de famille ont cependant eu des difficultés à définir clairement leur représentation du rôle des élus dans ce groupe de travail. Mme B cherche ses mots pour répondre à cette question et conclut sa phrase par « je sais pas trop ». Mme C ne répond pas réellement à la question en portant un discours plutôt généralisant sur le positionnement des élus dans un village et leurs promesses électorales ; elle conclut par « les élus sont animateurs avant d'être décideurs ». Enfin, notre rôle en tant que chargées de mission ne semble pas clair non plus : nous sommes des fois considérées comme "la mairie", des fois extérieures à celle-ci. Le rôle de chacun semble donc assez flou dans l'esprit des parents d'élèves.

Par ailleurs, lorsque je l'interroge sur son rapport habituel aux habitants du Vernet en tant qu'élue, Mme E me répond : « Je ne pense pas qu'ils me perçoivent en tant qu'élue, c'est trop récent ». La frontière entre citoyen et élu est en effet fine, puisque tout élu est avant tout un citoyen, un voisin, un ami ou un collègue. Cette affirmation nous rappelle que les pouvoirs publics locaux ne sont pas hors sol, qui plus est dans un village où la proximité permet une meilleure interconnaissance. Mme E précise tout de même « c'est un grand village, car je ne connais pas tout le monde, même dans

les élus je les connaissais pas tous ». Bien qu'elle n'ait jamais été élue auparavant, le travail avec les citoyens lui semble nouveau, et elle rapproche la notion de participation à son expérience de bénévolat dans les associations locales.

Des compétences et pratiques quasi-inexistantes que la mairie vient combler par ce projet : une aubaine pour les parents ?

Si ce projet semble inenvisageable sans le portage de la mairie aux yeux des mères de famille interrogées, c'est aussi parce qu'il n'existe pas d'association de parents d'élèves à l'école, et aucun moyen de communiquer entre parents directement en-dehors du cercle restreint des amis. Il est ressorti qu'il est apparemment difficile de mobiliser les parents, et qu'il y a eu par le passé des tensions avec le personnel de l'école : « je suis déçue du manque d'implication des parents » (Mme C). Ces deux facteurs ont justifié la disparition de l'association de parents d'élèves. Les interrogées, aussi bien mères de famille qu'élue, étaient au courant de ce passé, mais aucune n'en connaissait les détails, ni ne semblaient intéressées de savoir exactement ce qui avait dysfonctionné. Elles étaient plutôt dans l'optique d'oublier le passé et repartir sur de nouvelles bases, d'autant qu'elles n'étaient pas présentes à l'école au moment de cette situation.

Il semble donc y avoir une faiblesse au niveau des compétences interrelationnelles. Les parents ne se connaissent pas ou peu, ce qui peut expliquer qu'un projet comme le pédibus n'ait pas émergé plus tôt : « il y a très peu de communication entre parents » (Mme A). Les mesures sanitaires n'ont pas aidé : les réunions publiques étant interdites, les envies de lien ont été mises en attente. Ainsi, les parents ne se connaissent que via leurs enfants qui sont amis ou pratiquent la même activité sportive. Lors de cette réunion par exemple, deux mères de famille ont réalisé qu'elles étaient voisines mais ne se connaissaient pas car n'avaient jamais pris le temps de discuter. De plus, Mme E précise qu'elle et les autres élu.e.s qui n'ont pas d'enfants scolarisés au Vernet connaissent peu voire pas l'équipe enseignante : « on marche sur des œufs, surtout que moi je les connais absolument pas les maîtresses ». Ce projet de pédibus semble donc une opportunité pour tisser du lien entre parents et les mobiliser autour d'un projet concret ; mais aussi pour communiquer avec l'équipe enseignante. C'est dans ce contexte que le rôle de la mairie semble crucial pour ces parents d'élèves.

L'importance d'une animation en "terrain neutre" ?

Le témoignage de l'élue a aussi révélé l'utilité d'avoir une animation territoriale comme celle que je réalise au travers de mes missions. Elle souligne mon rôle comme un maillon important de lien dans le projet, par le fait qu'elle me perçoit comme une personne "neutre" dans la relation entre la mairie et les parents. Pour elle, les parents peuvent plus aisément s'exprimer auprès d'une personne qui n'est pas un élu : je serais à même d'entendre le positif comme le négatif. Elle a aussi souligné que lorsqu'un élu seul porte un projet, il risque de prendre personnellement tout refus ou désaccord, alors qu'une tierce personne permet de prendre du recul et d'être plus disponible pour écouter les critiques positives comme négatives. Ainsi ma mission permet un lien plus fluide, mais aussi un portage du projet participatif. Mme E souligne en effet que le travail que l'on fournit permet réellement d'avancer dans les projets : « ce qu'il y a c'est que vous nous apportez un sacré soutien ! C'est structuré, les choses avancent entre réunions. Donc j'espère, mais je suis pas sûre, qu'on saura garder cette façon de bosser, avec des gens qui prennent en charge le projet et qui l'avance ».

**Ce que le
groupe de
travail du
Vernet nous
apprend sur
la partici-
pation en
contexte de
transition**



4. Qu'est-ce que l'exemple du groupe de travail pédibus du Vernet nous apprend sur la participation en contexte de transition ?

4.1 Le pédibus : point de départ d'une longue marche vers la co-construction ?



Figure 25 : la ligne "Nord" du pédibus, renommée "Centre-bourg", la 2ème semaine de test, 15 juin 2021

Source : photo Marine Grolier

En définitive, que nous apprennent ces entretiens et l'observation de ce groupe de travail ? Il semblerait que le projet se situe à l'intersection de différentes valeurs, qui portent la motivation des participants et les incitent à s'engager. Cependant, le processus participatif semble rencontrer au moins deux difficultés : d'une part, la faible mobilisation des parents dans la concrétisation du projet, c'est-à-dire leur envie et leur possibilité de dégager du temps pour effectivement accompagner le pédibus. En effet, la réunion visioconférence n'a réuni que quatre mères de famille alors que l'école regroupe plus de 160 élèves. Mais ce constat est également tiré de l'observation de la mise en place concrète du pédibus qui a démarré le 7 juin 2021 sur les deux lignes pressenties : le nombre d'enfants participants n'a cessé d'augmenter sur une des deux lignes, tandis que le nombre d'accompagnateurs bénévoles n'est pas suffisant, le fonctionnement étant alors assuré par des élus ou agents de la mairie pour combler "temporairement" le manque.

D'autre part, la difficulté à clarifier le positionnement de chacun apparaît dans le "flou" que je constate quant au rôle des différents acteurs : les interrogées, mères de famille ou

élue, ont effectivement porté des discours variés sur la répartition des rôles, parfois une même personne pouvant d'ailleurs affirmer des propos différents au cours de l'entretien à mesure que mes questions cherchaient des précisions. Chaque personne a sa propre conception de l'organisation humaine du pédibus, et moi-même je reconnais ne pas porter le même discours que certains élus. Le projet de pédibus, tel qu'il est conçu jusqu'à présent, c'est-à-dire reposant sur l'implication active des parents, voire leur prise en main autonome, rend le processus participatif très complexe : les élus n'osent pas affirmer qu'ils souhaitent que les parents s'en occupent, et certains parents n'osent peut-être pas "faire peur" à la mairie en affirmant qu'ils n'auront plus besoin d'elle. Ainsi, les élus tentent de rassurer les parents pour les faire participer en tenant un discours quelques fois dé-responsabilisant du type "n'ayez crainte, inscrivez-vous, ça ne vous engage pas à participer". C'est notamment ce que j'ai pu entendre lors du stand pédibus que nous avons tenu avec les élus devant

l'école à la sortie des classes le jeudi 27 mai 2021, afin de recueillir les adresses mails des parents intéressés pour accompagner. Lors de cet événement un bon nombre de parents se sont dits intéressés pour que leur enfant participe, mais exposaient leurs contraintes qui les empêchaient de pouvoir être accompagnateurs. A l'inverse, lors de l'entretien, Mme A semblait hésiter à dire que la mairie n'aurait potentiellement plus besoin d'être autant présente : « là je pense que la priorité c'est d'aboutir, et quand ce sera vraiment abouti avec juste une ligne, je pense que la mairie n'aura plus grand-chose à faire... [se reprend] Attention ! je dis pas n'aura plus du tout... [ne finit pas sa phrase]... mais ce sera déjà enclenché, donc ce sera juste du maintien du projet surtout, c'est ça ».

Ainsi, ce processus participatif mériterait d'être clarifié du côté des élus, car les discours sont différents et semblent vouloir s'adapter au contexte pour que le pédibus "marche" à tout prix, que ce soit avec l'investissement des parents ou non. Ce constat m'amène par ailleurs à m'interroger sur la réelle volonté des élus à transmettre le projet aux parents : ont-ils réellement envie de progressivement se retirer pour laisser plus de place aux parents, ou désirent-ils garder une part de contrôle, quand bien même ils ne seraient pas nécessairement conscients de cette attitude ? A ce stade du processus, il semblerait qu'il n'y ait pas encore de recompositions dans les postures des parties prenantes : les élus semblent garder leur position de créateurs/décideurs ; et les parents semblent satisfaits de ce portage/pilotage institutionnel en ayant ressenti une bonne "écoute" de la part des élus et de nous-mêmes les chargées de mission lors de la réunion. Cette écoute est cependant une première étape essentielle pour aller vers la co-construction. Mais tant que les parents ne sont pas forces de proposition, que les décisions ne sont pas prises en assemblée hybride plutôt qu'en chambre d'élus, peut-on parler de co-construction ? De mon point de vue, ce que nous avons réussi à créer pour le moment s'apparente plutôt à de la concertation. Il reste donc beaucoup d'apprentissages et d'expérimentations à mener pour que les rôles se métamorphosent.

Ce flou quant au rôle de chacun tient certainement aussi au fait que ce processus participatif est expérimental et agit donc par itérations, par tâtonnements, par erreurs et rectifications. En effet, des quatre entretiens il est ressorti clairement qu'il n'existe aucune habitude de travail en comités hybrides citoyens/élus à l'heure actuelle. Le groupe de travail pédibus est donc une première dans la volonté de co-construire. Le contexte sanitaire a freiné l'avancée de ce groupe de travail : tout d'abord parce que les élus eux-mêmes ont eu des difficultés à se réunir alors qu'il s'agit pour la majorité de leur premier mandat. Il y a donc eu un temps de latence dans la mise en place d'un comité de pilotage et de groupes de travail. Ensuite, il a été d'autant plus laborieux de prévoir des rencontres avec les citoyens lorsque les réunions publiques n'étaient pas possibles. Au-delà de ces difficultés organisationnelles, demeure une question conceptuelle : une démarche initiée par les élus peut-elle être appropriée par les citoyens ? Des éléments de réponses intéressants peuvent être tirés de l'observation de la « méthode loossoise »³⁰, et permettent de croiser mon expérience de terrain avec celle d'une autre commune.

La commune de Loos-en-Gohelle dont nous avons parlé plus tôt a engagé une transition démocratique depuis quarante ans, ce qui leur permet d'avoir une prise de recul sur les divers processus participatifs qu'ils ont mis en place. Le "référentiel loossois de l'implication citoyenne" apporte un éclairage particulièrement intéressant sur la notion de « capacitation ». Les élus ont constaté que

30 « L'implication des citoyens, retour d'expérience de la commune de Loos-en-Gohelle. Un référentiel pour faire le point et nourrir l'action », Ville de Loos-en-Gohelle et ADEME, 30/03/2020

l'implication habitante³¹ se construit progressivement, à mesure que les citoyens sont informés et concertés : « l'idée est de reconnaître à tous un droit d'initiative, et donc de développer chez chacun une capacité de prise de décision, d'autonomie et de coopération ». Si on grossit le trait, plus un citoyen aurait des occasions de comprendre les raisons d'une décision politique, d'être entendu sur son vécu et ses besoins, et d'être investi dans la recherche de solutions collectives, plus sa capacité à s'extraire de sa situation individuelle pour considérer l'intérêt général serait forte. La capacitation construirait également un sentiment de légitimité et de confiance dans la prise d'initiative et la prise de risque, aussi bien du côté des citoyens que des agents ou des élus. Ainsi, l'exemple loossois met en lumière que la multiplication des espaces-temps d'implication et des modalités de celle-ci³² peut participer à la création et la consolidation d'une culture de l'implication et de la capacité à agir, qui constitue un « patrimoine collectif immatériel ».

Ce retour d'expérience permet de replacer les démarches de la commune du Vernet dans une chronologie : celle du temps long, où la notion de "transition" prend tout son sens, car les changements n'apparaissent pas du jour au lendemain, mais se construisent patiemment. Dans cette optique, les groupes de travail hybrides comme celui du pédibus, constituent peut-être un premier pas vers une réflexion plus globale et approfondie de la co-construction de l'action publique locale pour tendre vers une transition démocratique, et in fine, une transition écologique. Ces réflexions font apparaître plusieurs défis.

4.2 Des défis pour Le Vernet et ailleurs

Afin de synthétiser les défis qui me sont apparus à l'analyse du cas du Vernet, et en croisant ceux-ci avec le retour d'expérience de la commune de Loos-en-Gohelle, j'ai souhaité formuler cette partie sous forme d'une ouverture vers d'autres recherches possibles et complémentaires. Toutes ces pistes pourraient contribuer à mon sens à définir une voie possible pour dessiner les transitions écologiques, plus particulièrement à l'échelle communale qui a été centrale dans mon analyse. Ces défis sont relativement englobants et généraux car ils traitent avant tout de l'organisation des relations humaines au sein et entre collectivités territoriales. C'est cette composante qui semble être un élément incontournable dans la capacité d'un territoire à réaliser sa transition écologique, et c'est pourquoi j'ai décidé de m'y attarder. Cette partie a aussi l'intention d'interroger le rôle de l'urbaniste dans ce contexte, et d'envisager les nouvelles modalités, multiples et diversifiées de la pratique professionnelle. J'ai regroupé les différents enjeux relevés en trois principaux défis : les ressources humaines, les outils et méthodes, et enfin les temporalités.

RESSOURCES HUMAINES

Les entretiens mettent en lumière qu'il est difficile de changer ses habitudes de travail et ses postures. Vouloir co-construire les projets nécessite en effet une transformation dans les modes de faire : il est donc nécessaire que cette transformation soit désirée par les élus comme par les agents. En effet, « le fait d'impliquer les citoyens contribue à mettre en place une organisation de travail plus

31 terme qu'ils préfèrent à la "participation" pour évoquer une attitude proactive des citoyens dans les projets, une facilité à "passer à l'action"

32 Le référentiel loossois détaille trois modalités d'implication que la commune met en œuvre selon les contextes de décision : l'information, la consultation, et la co-production.

transversale, à remettre en question un fonctionnement “en silos”, trop pyramidal et hiérarchisé »³³. Ce fonctionnement nouveau peut générer un certain nombre de craintes :

- les élus peuvent avoir peur de perdre une part de leur pouvoir, et ne pas reconnaître la légitimité de l'expertise d'usage des habitants
- les agents peuvent être déstabilisés et craindre la charge de travail supplémentaire liée à l'écoute des habitants³⁴
- les habitants peuvent estimer que ce n'est pas leur rôle de participer, qu'ils ont élu des représentants et qu'ils paient des impôts pour que les décisions soient prises pour eux.

Les changements de posture relèvent donc d'une démarche individuelle, qui peut être accompagnée par une démarche collective. Si ce passage d'un statut à l'autre est mal préparé, il peut générer de l'insécurité et de la réticence, surtout face à des habitudes de travail prises depuis longtemps. Ainsi, un projet politique partagé en ce sens semble important. La démarche du Vernet me semble à l'heure actuelle encore trop morcelée en l'absence d'une réflexion globale à l'échelle de l'équipe municipale et des agents communaux sur cette direction à prendre collectivement. En revanche, le projet de pédibus peut agir comme un révélateur d'une situation fragile mais d'une démarche apprenante, et peut ainsi construire les fondations d'une démarche politique nouvelle. Une piste de recherche intéressante pourrait alors se focaliser sur les jeux d'acteurs dans la construction initiale de cette volonté politique et les valeurs mobilisées dans ce cadre.

L'implication citoyenne, dans la lignée de l'exemple de Loos-en-Gohelle ne veut cependant pas dire abandon de toute verticalité : les élus conservent leur pouvoir décisionnel et d'arbitrage, notamment dans les situations où le consensus est impossible ou aboutit à des propositions trop peu ambitieuses. En cela, ils restent les garants de l'intérêt général, et se trouvent d'ailleurs renforcés dans cette posture s'ils agissent en transparence et expliquent leurs choix. « Cela renforce la légitimité des élus et la confiance qu'ont les habitants en leur capacité à générer de l'intérêt général quand bien même ce dernier va à l'encontre d'intérêts particuliers. Mieux : en étant associés au processus, les citoyens mesurent mieux la difficulté de produire de l'intérêt général et donc la complexité de la tâche qui incombe aux élus »³⁵. Tout en gardant les aspects bénéfiques du système représentatif, l'implication citoyenne demande donc une capacité à se détacher des statuts de chacun pour entendre et collaborer efficacement. Cette transition d'une organisation segmentée à une organisation systémique est également source de complexification, et il semble donc qu'un défi majeur dans cette démarche est d'avoir à disposition les outils pertinents et l'accompagnement nécessaire pour prendre du recul et s'améliorer.

OUTILS ET MÉTHODES

Inventer une nouvelle façon de fonctionner interroge les outils à disposition des collectivités, aussi bien en termes d'organisation que d'animation. Dans le cas du groupe de travail pédibus, il nous a fallu de la créativité pour organiser une réunion interactive en distanciel, et nous nous sommes appuyés sur des outils numériques pour faciliter les inscriptions et la communication. Notre straté-

33 « L'implication des citoyens, retour d'expérience de la commune de Loos-en-Gohelle. Un référentiel pour faire le point et nourrir l'action », Ville de Loos-en-Gohelle et ADEME, 30/03/2020

34 Au Vernet, les agents municipaux des services techniques font déjà ce travail de lien avec les habitants par leur simple présence dans l'espace public.

35 « L'implication des citoyens, retour d'expérience de la commune de Loos-en-Gohelle. Un référentiel pour faire le point et nourrir l'action », Ville de Loos-en-Gohelle et ADEME, 30/03/2020

gie jusqu'à présent s'incarne plutôt dans la multiplication des canaux de communication et des occasions de rencontre. Mais cela ne suffit pas, il s'agit aussi d'avoir des compétences en animation multi-partenariale pour que les rencontres aboutissent à des décisions et à la concrétisation des projets. Les élus ne sont plus alors uniquement décideurs, mais également animateurs d'un processus dont ils sont acteurs et spectateurs à la fois. Cette posture induit de nouveaux enjeux, et il semble crucial que les élus puissent se former pour acquérir ces multiples compétences, et les transmettre également aux futurs élus dans une logique de continuité.

De plus, un accompagnement extérieur peut être bénéfique pour qualifier, structurer, et améliorer les méthodes qui se dessinent par la pratique, comme l'a fait la commune de Loos-en-Gohelle. Une démarche de conscientisation de ce qui se joue et se construit par l'action, pourrait en effet permettre aux élus de prendre du recul et verbaliser les processus en cours, pour mieux choisir la suite de l'action. Les leviers financiers sont de ce point de vue importants à considérer car ils peuvent représenter un frein. Dans le cas du Vernet par exemple, des budgets conséquents sont alloués par les échelons territoriaux supérieurs (communauté d'agglomération, département, Etat) en ce qui concerne les travaux de requalification du centre-bourg. En revanche, il n'existe pas ou trop peu de moyens consacrés à l'animation des dispositifs et aux études d'aide à la décision. Or, la transition est une question sociale pour toutes les raisons que nous avons pu évoquer jusque là, et c'est bien pour cela que des transformations physiques de l'espace ne peuvent à elles seules porter un nouvel horizon écologique dans les modes de faire. Ainsi, le rôle de l'urbaniste s'étend : d'un concepteur de l'espace public, il devient un médiateur capable de traduire et créer du lien entre les parties prenantes, mais aussi un développeur territorial, capable de repérer les potentiels matériels et immatériels qui pourront fleurir et porter concrètement la transition. L'urbaniste pourrait-il même insuffler l'idée de cette transition au sein de la collectivité pour laquelle il travaille ? Un travail partenarial et une relation de proximité entre élus et agents semble faciliter le portage/pilotage d'une démarche d'implication citoyenne, ce qui interroge la possibilité de mener une telle démarche à plus grande échelle, dans les métropoles par exemple.

TEMPORALITÉS

L'implication des citoyens présente finalement un troisième défi lié à la tension entre immédiateté des besoins et temps long des projets publics. Si le groupe de travail pédibus s'apparente, de mon point de vue, davantage à de la concertation qu'à de la co-construction, c'est peut-être aussi parce que la "fabrication" de ce projet a été rapide pour être concrétisé en peu de temps. Cet écueil est peut-être lié à une volonté de montrer aux citoyens que les projets communaux se concrétisent, et ainsi correspondre à une certaine attente d'immédiateté. Le défi réside donc dans une sensibilisation ou une éducation à la temporalité des projets publics, une pédagogie de la complexité de la fabrique urbaine : l'implication des citoyens peut leur permettre d'appréhender la diversité des contraintes, la multiplicité des acteurs, et la lenteur des procédures en matière d'action publique. Parallèlement l'implication citoyenne peut aussi permettre à la collectivité de développer une articulation entre des projets de court terme et une vision de long terme : ce sont notamment les enjeux qu'incarne l'urbanisme transitoire, qui vise à occuper un espace temporairement dans ces temps de latence des projets urbains (Grisot, 2021). Cette approche permet d'intensifier les usages, et d'ouvrir des espaces de test et d'expérimentation où le droit à l'erreur a moins de conséquences que dans un projet engageant de lourds investissements. Ce droit à l'erreur et à l'expérimentation semble assez nouveau dans la pensée de l'action publique, qui semble plutôt faire figure de stabilité et d'irréprochabilité justifiée par l'usage des fonds publics. Cette forme de démarche apprenante dans le contexte des collectivités est un champ d'exploration qui mériterait d'être plus amplement étudié.

Par ailleurs, la question de la temporalité interroge également la capacité des individus à prendre du temps pour participer. En effet, la question des occupations quotidiennes et du manque de temps pour s'investir bénévolement dans des projets est un frein majeur que j'ai pu observer dans la mise en place du pédibus. Les parents semblent craindre de s'engager à participer s'ils ne peuvent finalement pas tenir leur promesse. Dans cette optique, la multiplication des moments et des modalités de participation semble intéressante pour tenter de toucher le plus grand nombre de citoyens.

Enfin, la question des temporalités évoque la tension entre l'urgence climatique et la lenteur de la construction d'un nouveau processus démocratique. En effet, face à l'ampleur et la vitesse de l'épuisement des ressources terrestres, de la disparition de la biodiversité, de l'artificialisation des sols, des bouleversements climatiques, et toutes les autres catastrophes écologiques que cela engendre, la réponse démocratique est-elle à la hauteur des enjeux ? Poser cette question invite à considérer d'autres méthodes, moins démocratiques et plus autoritaires, interrogeant nos libertés, et notre capacité à raisonner individuellement et collectivement pour se fixer nos propres règles. La transition démocratique comme préalable à la transition écologique, ne serait-elle pas en définitive un compromis entre autoritarisme et déni ? Pour terminer notre réflexion, je souhaiterais porter une note d'espoir - et peut-être d'utopie - en partageant le point de vue de la commune de Loos-en-Gohelle : « la démocratie n'est pas un luxe mais le fondement de notre capacité à répondre aux enjeux climatiques. Et si, à première vue, cela prend plus de temps, en définitive, cela permet d'en gagner bien davantage ! »³⁶.

36 « L'implication des citoyens, retour d'expérience de la commune de Loos-en-Gohelle. Un référentiel pour faire le point et nourrir l'action », Ville de Loos-en-Gohelle et ADEME, 30/03/2020

Conclusion : transition écologique, entre mirage et réalité

Retraçons le chemin parcouru : pour débiter nous avons cherché à comprendre l'histoire de la participation. Nous avons constaté son institutionnalisation dans les années 1990 simultanément à l'impératif de développement durable. Nous avons ensuite observé certaines remises en question des formes de cette participation, et de ses objectifs liés au développement durable. Ceci nous a amenés à interroger le concept même de développement durable, et nous intéresser plutôt à la transition écologique dans son acception originelle et non pas selon le sens que lui ont attribué les institutions françaises. Partant du constat qu'une transition écologique implique de faire des choix collectifs et individuels différents pour réévaluer nos besoins à la baisse, l'aspect social de cette transition nous a paru primordial. C'est dans ce cadre de réflexion que nous nous sommes interrogés sur les nouvelles pratiques démocratiques, à travers l'exemple des villes en transition. Ces villes mobilisent les notions de co-construction et de capacitation pour donner une couleur différente à la participation : c'est une implication par la responsabilisation de chacun par rapport à son pouvoir d'agir et de transformer ses conditions de vie, que ce mouvement des villes en transition portent. Nous avons ensuite croisé ces apports théoriques avec l'étude d'un cas pratique : le groupe de travail pédibus du Vernet. Nous avons cherché à savoir comment se positionne aujourd'hui Le Vernet dans ce débat, et si le projet de pédibus dessine les fondements d'un changement de pratiques démocratiques à échelle locale. L'observation du processus participatif, approfondie par l'analyse d'entretiens semi-directifs nous ont permis de conclure qu'il est encore trop tôt pour pouvoir cerner s'il s'agit d'un élément déclencheur engendrant un changement de postures, ou bien si ce projet restera isolé comme un essai sans suite.

Le chantier pour la transition écologique semble donc encore totalement ouvert, et les défis qui l'accompagnent sont nombreux, au Vernet comme ailleurs. L'approche systémique de la fabrique des territoires et des modes de vie est cependant très enrichissante, car elle place la complexité et la diversité au cœur du fonctionnement des systèmes socio-territoriaux, rendant ceux-ci potentiellement plus aptes à inventer des solutions pour répondre aux défis environnementaux et ce qu'ils engendrent. Le principal défi pour Le Vernet semble aujourd'hui relever dans la capitalisation de ces expériences participatives, et l'enclenchement d'une réflexion plus approfondie sur cette volonté de créer du lien avec les citoyens. Un accompagnement à la conscientisation des postures, des rôles adoptés et des objectifs de chacun pourrait être un travail très valorisant pour l'équipe municipale. Quant à moi, ce travail de maturation autour de l'idée bienveillante de participation m'a permis de constater les marges de manœuvre encore très grandes en ma possession pour apprendre, tester, améliorer mes capacités d'animation, d'écoute, de reformulation. Ce travail m'a particulièrement donné envie de me former à la facilitation, et d'accompagner les communes dans ce travail de découverte et de transformation réjouissante et éprouvante.



Table des figures

Figure 1 : “Huit niveaux sur une échelle de participation citoyenne” - traduction libre des termes choisis par S.R. Arnstein	12
Figure 2 : Jane Jacobs lors d’une manifestation contre le projet de voie rapide Lower Manhattan Expressway, 1968	13
Figure 3 (ci-dessus) : Affiche de l’Atelier Populaire d’Urbanisme	13
Figure 4 (à droite) : Courées de Roubaix en 1950.	13
Figure 5 : Les différentes temporalités d’intervention de la CNDP dans les projets d’aménagement	15
Figure 6 : Trois registres de participation que les citoyens peuvent mobiliser selon Héloïse Nez, 2011.	16
Figure 7 : Les seuils de la participation selon Berger et Charles 2014.	17
Figure 8 : Encastremements des situations participatives selon Barbier et Larrue, 2011	19
Figure 9 : La ville de Totnes et son château, Angleterre	23
Figure 10 : Le “manuel de la transition” de Rob Hopkins, traduction française.	24
Figure 11 : Loos-en-Gohelle et ses terrils, vestiges de l’époque minière, 2010	25
Figure 12 : Situation de Le Vernet (03200) en France.	30
Figure 13 : Carte des 39 communes de Vichy Communauté, 2018	31
Figure 14 : Vue aérienne du centre-bourg de Le Vernet	31
Figure 15 : La salle Robert Devaux et la Place Marcel Guillaumin depuis la rue de Vichy	32
Figure 16 : Façades rénovées à proximité de la Place Guillaumin et grange couverte de végétation.	32
Figure 17 : Chantier végétalisation le 9 mai 2021.	33
Figure 18 : La nouvelle cantine en bois et paille	34
Figure 19 : synthèse des objectifs pour la réunion selon les acteurs	36
Figure 20 : ce que je cherchais à savoir par l’entretien avec les élus.	38
Figure 21 : Ce que je cherchais à savoir par l’entretien avec les parents d’élèves.	38
Figure 22 : la ligne “Nord” du pédibus, renommée “Centre-bourg”, la 2ème semaine de test, 15 juin 2021	40
Figure 23 : la ligne “Nord” du pédibus, renommée “Centre-bourg”, la 2ème semaine de test, 15 juin 2021	43
Figure 24 : le pédibus à la rencontres de valeurs communes	44
Figure 25 : la ligne “Nord” du pédibus, renommée “Centre-bourg”, la 2ème semaine de test, 15 juin 2021	49

Bibliographie

Ouvrages

- Xavier Desjardins, « La parole des habitants est-elle légitime ? », dans l'ouvrage Planification urbaine. La ville en devenir, éd Armand Colin, 2020, pages 141 à 152
- Sylvain Grisot, « Manifeste pour un urbanisme circulaire. Pour des alternatives concrètes à l'étalement de la ville », éditions Apogée, 2021, 236 pages
- Christian Marion « Participation citoyenne au projet urbain », préface de Lucien Kroll, éd L'Harmattan, 2010, 297 pages
- Juan Salvador, chapitre 4 « Écologie et démocratie », dans : La transition écologique. sous la direction de Juan Salvador, Toulouse, Érès, « Sociologie économique », 2011, p. 203-259. URL : <https://www-cairn-info.sidnomade-1.grenet.fr/la-transition-ecologique--9782749213927-page-203.htm>

Articles et revues

- S.-R. Arnstein, « A ladder of citizen participation », Journal of the American Institute of Planners, 35:4, 1969, p. 216-224
- Marie-Hélène Bacqué, Mario Gauthier, « Participation, urbanisme et études urbaines, Quatre décennies de débats et d'expériences depuis « A ladder of citizen participation » de S. R. Arnstein », dans Participations 2011/1 (N° 1), pages 36 à 66, URL : <https://www.cairn.info/revue-participations-2011-1-page-36.htm?contenu=article>
- Rémi Barbier, Corinne Larrue, « Démocratie environnementale et territoires : un bilan d'étape », Participations, 2011/1 (N° 1), p. 67-104. URL : <https://www.cairn.info/revue-participations-2011-1-page-67.htm>
- Stéphane Beaud. « L'usage de l'entretien en sciences sociales. Plaidoyer pour l'entretien ethnographique » In: Politix. Vol. 9, n°35. Troisième trimestre 1996. pp. 226-257. http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/polix_0295-2319_1996_num_9_35_1966
- Mathieu Berger, Julien Charles, « Persona non grata. Au seuil de la participation », dans Participations 2014/2 (N° 9), pages 5 à 36, <https://www.cairn.info/revue-participations-2014-2-page-5.htm?contenu=article>
- Dominique Bourg, Kerry Whiteside, « Écologie, démocratie et représentation », Le Débat, 2011/2 (n° 164), p. 145-153. URL : <https://www.cairn.info/revue-le-debat-2011-2-page-145.htm>
- Nicolas Douay, « La planification urbaine française : théories, normes juridiques et défis pour la pratique », L'Information géographique, 2013/3 (Vol. 77), p. 45-70. URL : <https://www.cairn.info/revue-l-information-geographique-2013-3-page-45.htm>
- Philippe Estèbe, « L'habitant au défi du citoyen ? », Presses Universitaires de France, dans «

Tous urbains », 2020/2 N° 30-31, pages 57 à 60, <https://www.cairn.info/revue-tous-urbains-2020-2-page-57.htm>

- Romain Felli, « Développement durable et participation : la démocratie introuvable », BELGEO 4, octobre 2005, pages 425 à 434, URL : https://www.researchgate.net/publication/264003346_Developpement_durable_et_participation_la_democratie_introuvable
- Stéphane La Branche, « L'insoutenable légèreté environnementale de la participation : une problématisation », Vertigo - la revue électronique en sciences de l'environnement [En ligne], Volume 9 Numéro 1 | mai 2009, mis en ligne le 25 mai 2009, consulté le 01 juin 2021. URL : <http://journals.openedition.org/vertigo/8346>
- Michael James Miller, « Le "quartier" comme enjeu social et politique : Alma-Gare dans les années 1970 », Genèses, 2002/3 (no 48), p. 77-99. URL : <https://www.cairn.info/revue-geneses-2002-3-page-77.htm>
- Héloïse Nez, « Nature et légitimités des savoirs citoyens dans l'urbanisme participatif. Une enquête ethnographique à Paris », dans Sociologie 2011/4 (Vol. 2), pages 387 à 404, URL : <https://www.cairn.info/revue-sociologie-2011-4-page-387.htm?contenu=article>
- Luc Semal, Mathilde Szuba, « Villes en transition : imaginer des relocalisations en urgence », Mouvements, 2010/3 (n° 63), p. 130-136. URL : <https://www.cairn.info/revue-mouvements-2010-3-page-130.htm>
- Luc Semal, « Une mosaïque de transitions en catastrophe. Réflexions sur les marges de manœuvre décroissantes de la transition écologique », La Pensée écologique, 2017/1 (N° 1), URL : <https://www-cairn-info.sidnomade-1.grenet.fr/revue-la-pensee-ecologique-2017-1-page-g.htm>
- Jodelle Zetlaoui-Léger, « Urbanisme participatif », in Casillo I. avec Barbier R., Blondiaux L., Chateauraynaud F., Fourniau J.-M., Lefebvre R., Neveu C. et Salles D. (dir.), Dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation, Paris, GIS Démocratie et Participation, 2013, ISSN : 2268-5863. URL : <http://www.dicopart.fr/en/dico/urbanisme-participatif>

Mémoire de fin d'études

- Mylène Bourcier, « Revitalisation de centre-bourg et participation habitante : de la mobilisation à la participation la question de l'implication dans habitants dans le projet urbain », Architecture, aménagement de l'espace, 2017, URL : <https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01557653>

Résumés d'ouvrages et points de vue de lecteurs

- Stéphane Callens, « Dominique Bourg, Kerry Whiteside, Vers une démocratie écologique. Le citoyen, le savant et le politique, Seuil octobre 2010. 103 p. », Vol. 2, n° 2 | Mai 2011 : Culture et développement durable : vers quel ordre social ? Lectures, URL : <https://journals.openedition.org/developpementdurable/8997>
- Luc Semal, « Tim Jackson, Prospérité sans croissance : la transition vers une économie durable,

De Boeck-Etopia, 2010, 247 pages », Développement durable et territoires [En ligne], Vol. 2, n° 1 | Mars 2011, mis en ligne le 17 mai 2011, consulté le 10 décembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/developpementdurable/8899>

- Anna Zaburina, « Fiche de lecture : « Vers une démocratie écologique - le citoyen, le savant et le politique », Dominique Bourg et Kerry Whiteside, éditions Seuil et La République des idées - 2010 ». Décembre 2014, Mastère spécialisé Gestion du développement durable et du changement climatique, Toulouse. URL : <https://msgddcc.files.wordpress.com/2015/01/vers-une-dc3a9mocratie-c3a9cologique-anna-zarubina.pdf>

Rapports

- « L'implication des citoyens, retour d'expérience de la commune de Loos-en-Gohelle. Un référentiel pour faire le point et nourrir l'action », Ville de Loos-en-Gohelle et ADEME, 30/03/2020
- « Transition et conduite du changement », ENSEIGNEMENTS DE L'UNADEL – MAI 2019, à la suite de sa participation au travail réalisé pour l'ADEME sur quatre territoires en transition en partenariat avec JFC3D et Quadrant Conseil, Synthèse et analyse des monographies réalisées par V. Chassagne, C. Grivel et C. Lapierre

Documents pratiques

- “Les démarches de participation citoyenne - Boîte à outils”, Secrétariat général pour la modernisation de l'action publique, octobre 2017, 30 pages
- “Faire participer les citoyens - cas pratiques en Île-de-France”, Direction régionale et interdépartementale de l'Environnement et de l'Energie (DRIEE) et Agence régionale Energie Climat Île-de-France (AREC), juin 2019, 80 pages.
- Fiches actions du Pays Nivernais pour diffuser des méthodes participatives expérimentées dans le cadre du Labo des villages du Futur. <https://paysnivernaismorvan.fr/les-villages-du-futur/le-labo-des-villages-du-futur/les-fiches-actions>, consulté en janvier 2021
- Guide de concertation territoriale et de facilitation, Lisode (société coopérative spécialisée dans l'ingénierie de la concertation), Montpellier, 2017, 64 pages.
- Fiche 1- Gouvernance “transformer mon territoire avec les habitants”, ADEME, octobre 2020, 4 pages. <https://agirpourlatransition.ademe.fr/collectivites/aujourd'hui-mon-territoire>
- “Panorama des méthodes et démarches participatives d'accompagnement à l'élaboration de projets de territoire”, CEREMA et Direction Générale de l'Aménagement du Logement et de la Nature, 2020, 16 pages.

Vidéos

- L'Alma Gare à Roubaix, 1979 <https://www.dailymotion.com/video/xoccuo>

- TED Talk du maire de Loos-en-Gohelle, Jean-François Caron, 10 juillet 2015 <https://www.youtube.com/watch?v=uZFNNN7i734>

Lois et conventions internationales

- « La convention d'Aarhus, guide d'application », Commission économique pour l'Europe - Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement (Convention d'Aarhus de 1998), 2ème édition 2014, Nations Unies

Sitographie

- Institut de la Concertation et de la Participation Citoyenne <https://i-cpc.org/>
- Collectif Etc <http://www.collectifetc.com/realisation/la-glace-a-la-fourme/>, notamment leur réalisation dans le cadre du programme Habiter autrement les centres-bourgs, commandité par le Parc naturel régional Livradois-Forez pour travailler sur la commune de Cunlhat, entre avril et mai 2013.
- Site de la ville de Loos-en-Gohelle <https://www.loos-en-gohelle.fr/loos-ville-pilote/participation-des-habitants/>
- Site du réseau international des villes en transition <https://transitionnetwork.org/do-transition/>
- Site du dictionnaire critique et interdisciplinaire de la participation <https://www.dicopart.fr/>
- Site de la société Lisode <https://www.lisode.com/accueil/>
- Site du bureau d'études Urbicand <http://www.urbicand.com/>
- Site de la société Donativo <http://donativo.fr/>
- Site de l'Atelier Populaire d'Urbanisme <https://www.apufives.org/2018/02/08/qui-sommes-nous/>
- Site de la Commission Nationale du Débat Public <https://www.debatpublic.fr/cndp-une-entite-independante-671>



ANNEXES

Annexe 1 : Enquête des pratiques de déplacement



ENQUETE SUR LE MODE DE TRANSPORT UTILISE PAR VOTRE OU VOS ENFANTS POUR SE RENDRE A L'ECOLE MARCEL GUILLAUMIN

A RENDRE JUSQU'AU LUNDI 25 JANVIER

La municipalité, en collaboration avec l'école, réalise une étude sur vos usages concernant les trajets domicile-école. Celle-ci nous permettra de comprendre vos pratiques et celles de vos enfants afin de limiter l'utilisation de la voiture et d'organiser, si possible, un service d'accompagnement à pied vers l'école Marcel Guillaumin.

1/ QUEL AGE A VOTRE OU VOS ENFANTS ?

Enfant 1 :

Enfant 3 :

Enfant 2 :

Enfant 4 :

2/ A QUELLE DISTANCE VOTRE DOMICILE SE TROUVE DE L'ECOLE ?

Moins de 500m :

Entre 1 et 2km :

Entre 500m et 1km :

Plus de 2km :

3/ UTILISEZ-VOUS LA GARDERIE LE MATIN ?

Tous les jours :

Ponctuellement :

Jamais :

Quand ? :

4/ UTILISEZ-VOUS LA GARDERIE LE SOIR ?

Tous les jours :

Ponctuellement :

Jamais :

Quand ? :

5/ COMMENT GENERALEMENT VOTRE OU VOS ENFANTS SE RENDENT-ILS A L'ECOLE LE MATIN ? LE SOIR ?

	MATIN					SOIR				
	Lundi	Mar.	Merc.	Jeudi	Vend.	Lundi	Mar.	Merc.	Jeudi	Vend.
Marche à pied accompagné d'adulte										
Marche à pied sans adulte										
A vélo accompagné d'adulte										
A vélo sans adulte										
En voiture (la vôtre)										
En voiture (celle d'un autre parent)										
Autre :										
.....										

6/ SI VOTRE ENFANT VIENT EN VOITURE, POUR QUELLE RAISON ?

Vous vous rendez ensuite au travail : A cause des dangers de circulation :
Votre domicile est trop éloigné de l'école : C'est plus rapide :
Il est trop jeune : Autre(s) :

7/ LORSQUE VOUS LES ACCOMPAGNEZ EN VOITURE, RENCONTREZ-VOUS DES DIFFICULTES ?

Liées à la circulation dans le village : Aucune :
Liées au stationnement à proximité de l'école : Autre(s) :

8/ SI VOTRE ENFANT NE VIENT JAMAIS EN VELO, POUR QUELLES RAISONS ?

Il ne le désire pas : A cause des dangers de circulation :
Votre domicile est trop éloigné de l'école : L'école est sur le trajet de votre travail :
Il est trop jeune : Autres :

9/ SI VOTRE ENFANT NE VIENT JAMAIS OU RAREMENT A L'ECOLE A PIED, POUR QUELLES RAISONS ?

Il ne le désire pas : A cause des dangers de circulation :
Votre domicile est trop éloigné de l'école : L'école est sur le trajet de votre travail :
Il est trop jeune : Autre(s) :

10/ QU'EST-CE QUI VOUS INCITERAIT A LAISSER VOTRE(VOS) ENFANT(S) ALLER A L'ECOLE A PIED ?

.....
.....

11/ SI VOUS ACCOMPAGNEZ VOTRE OU VOS ENFANTS A PIED A L'ECOLE (MEME PONCTUELLEMENT), ACCEPTERIEZ-VOUS D'EN ACCOMPAGNER D'AUTRES ?

Oui : Non : Je ne sais pas :

12/ SI VOTRE(VOS) ENFANT(S) ETAI(EN)T ACCOMPAGNE(S) A PIED A L'ECOLE PAR D'AUTRES PARENTS (OU ADULTES), LE(S) CONFIEREZ-VOUS ?

Oui : Non : Je ne sais pas :

13/ AVEZ-VOUS DES REMARQUES A FORMULER CONCERNANT LES DEPLACEMENTS DOMICILE/ECOLE DE VOTRE ENFANT ?

.....
.....

Nous vous remercions d'avoir pris le temps de répondre à cette enquête. N'hésitez pas à nous contacter pour davantage d'informations, par mail via centre-bourg@levernet.fr ou au 3 rue du Buset.

A RENDRE JUSQU'AU LUNDI 25 JANVIER

Nom(s) et Prénom(s) de(s) enfant(s) :

Classe(s) respective(s) :

Adresse :



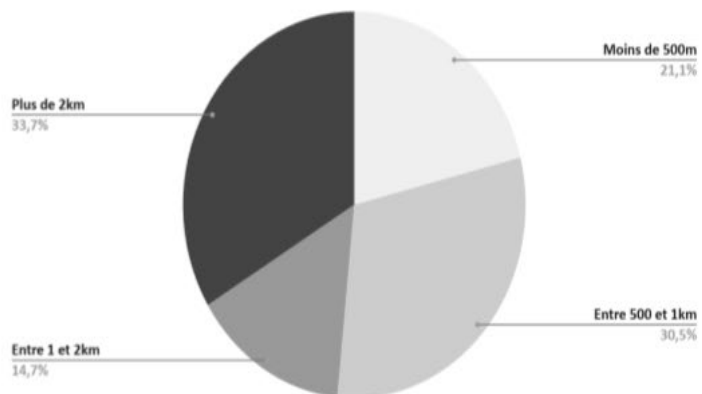


Répartition géographique des familles

21% des répondants se situent à moins de 500m de l'école, et 51% à moins de 1km.

La moitié des familles pourraient donc être concernées par un projet de pédibus.

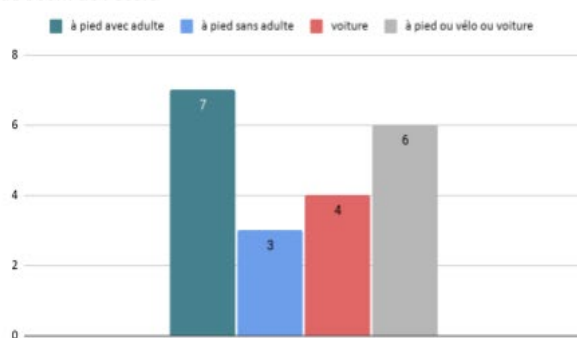
I / Répartition des familles en fonction de leur distance par rapport à l'école



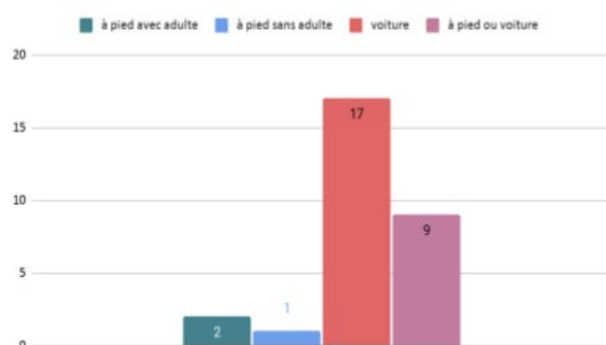
Des modes de transport qui varient selon la distance du domicile à l'école



I. a/ Modes de transports utilisés par les familles domiciliées à moins de 500m de l'école



I. b/ Modes de transports utilisés par les familles domiciliées entre 500m et 1km de l'école

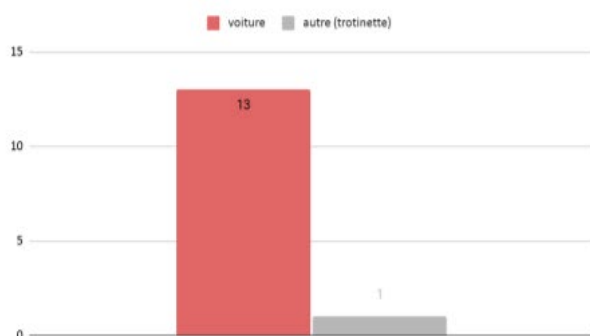


Les foyers à moins de 500m tendent à venir plus souvent à pied, et à choisir leur mode de transport en fonction de divers critères, la voiture n'étant pas exclue. Au-delà de 500m, l'usage de la voiture est déjà beaucoup plus courant.

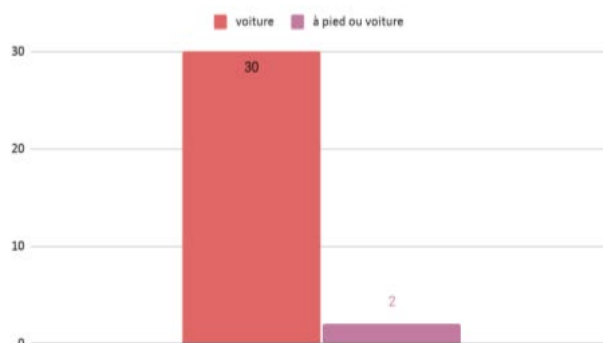


Des modes de transport qui varient selon la distance du domicile à l'école

I. c/ Modes de transports utilisés par les familles domiciliées entre 1 et 2km de l'école



I. d/ Modes de transports utilisés par les familles domiciliées à + de 2km de l'école

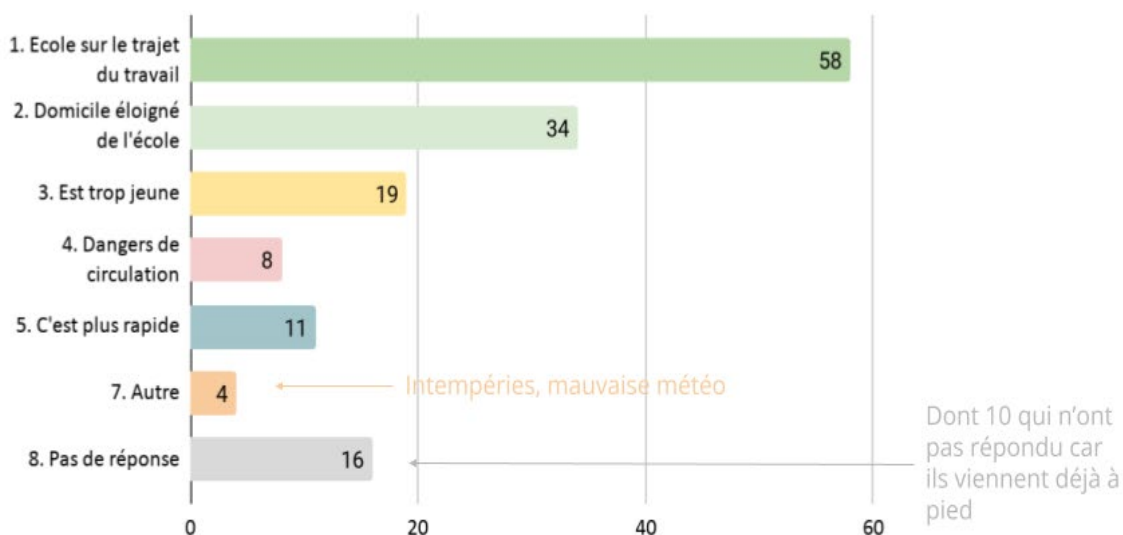


Les foyers vivant à plus de 1km se déplacent en quasi-totalité en voiture, très peu d'autres modes de transport.



Les raisons de venir en voiture

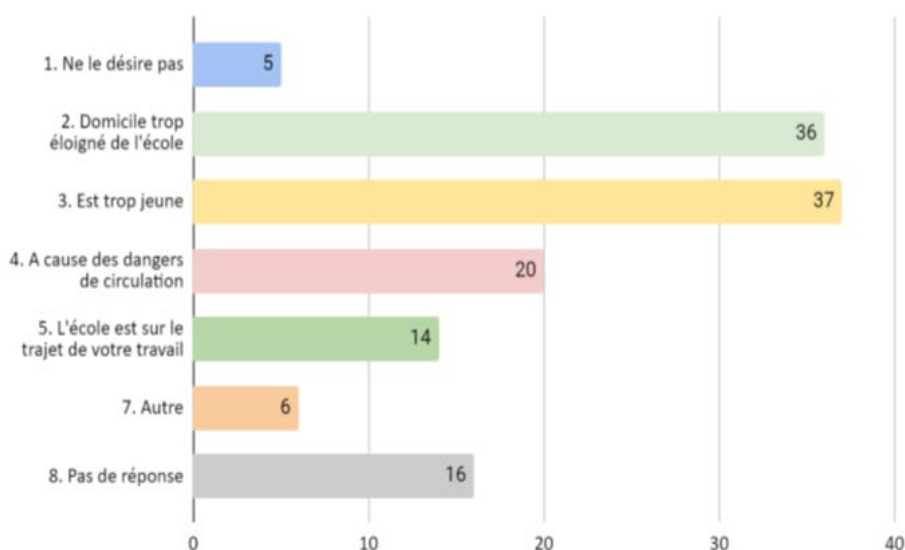
Pour quelle(s) raison(s) votre enfant vient à l'école en voiture ?





Les raisons qui freinent les déplacements en modes doux

Pourquoi votre enfant ne vient pas à pied ?

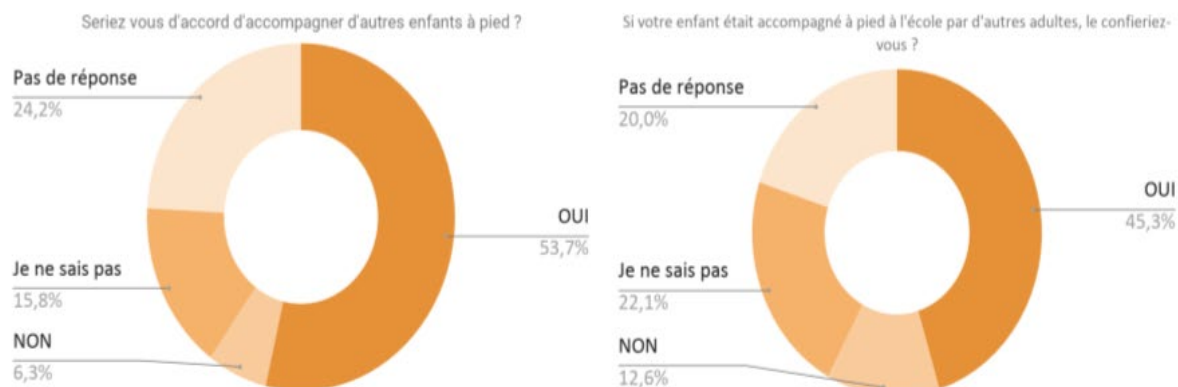


Ce qui inciterait les parents à laisser leur enfant aller à pied

- **L'aménagement de la voie verte** est un événement très attendu par les habitants.
- **L'accompagnement** des enfants par un adulte. Les familles ne sont pas rassurées de laisser les enfants aller ou rentrer seuls de l'école, c'est pourquoi l'encadrement d'un adulte est l'une des incitations principales.
- **Un trajet sécurisé** : des trottoirs plus larges et le chemin éclairé en hiver pour une bonne circulation piétonne.
- **Une route** moins passante et une circulation ralentie.
- **Des températures plus clémentes** donc plus tard dans l'année.

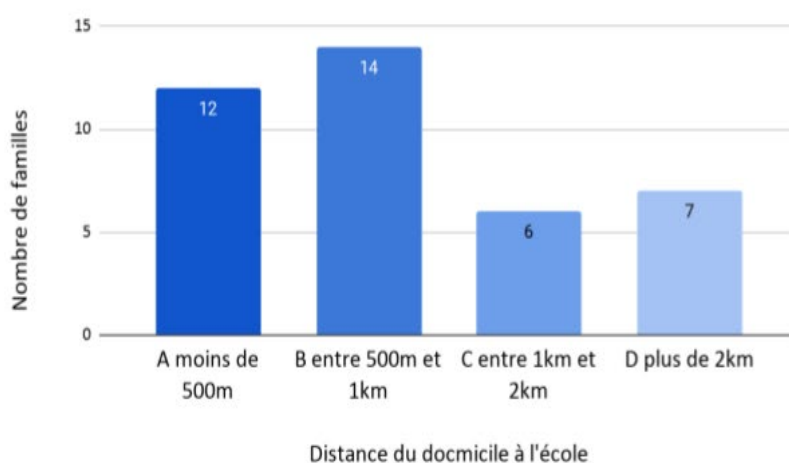


Des parents qui semblent ouverts à participer à un pédibus



Des parents qui semblent ouverts à participer à un pédibus

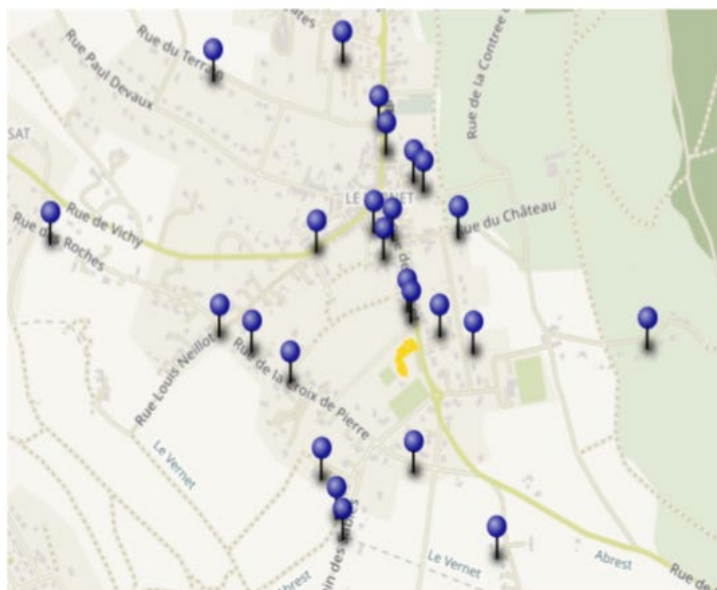
Localisation des parents prêts à accompagner et laisser leur enfant être accompagné à pied



Au total 39 parents ont répondu "OUI" aux deux questions (Q11 et Q12).

26 de ces parents vivent dans un rayon de 1km maximum autour de l'école.

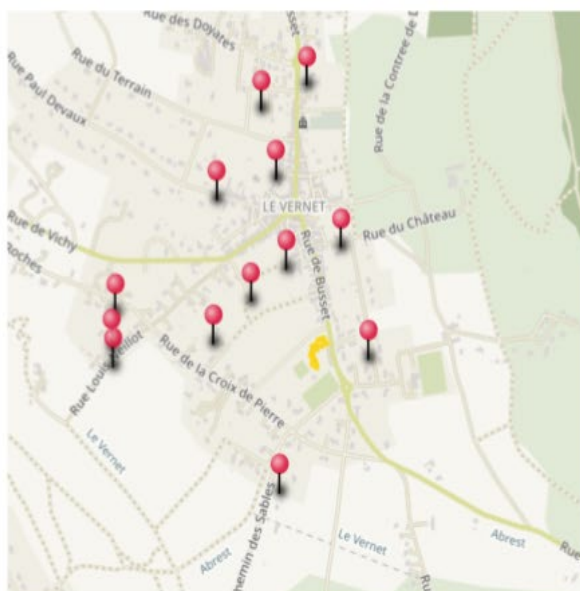
Cartographie des familles potentielles



26 parents vivant dans un rayon de 1km autour de l'école sont **prêts à accompagner et laisser leur enfant être accompagné à l'école.**

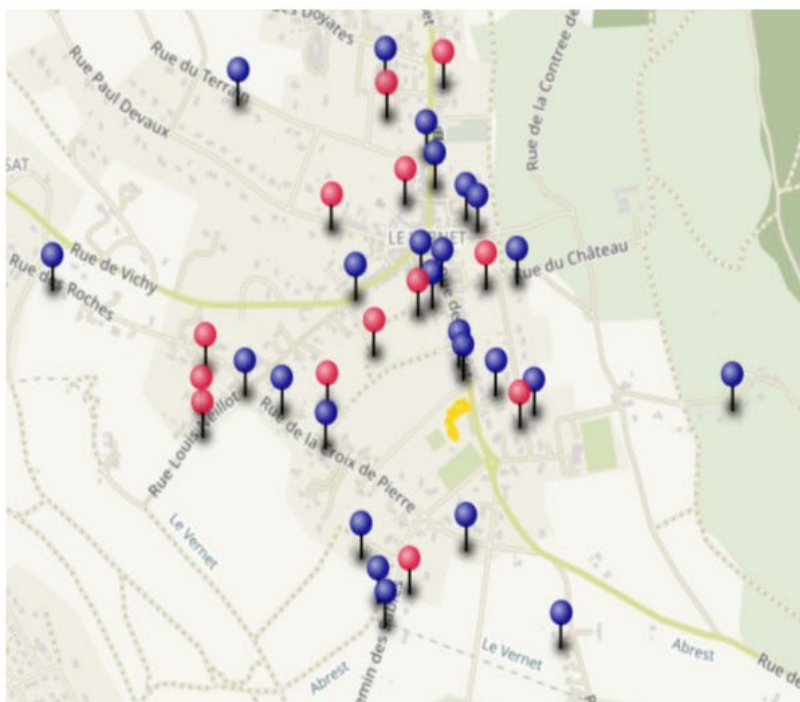
25 sur la carte
+ un sans adresse

Cartographie des familles potentielles

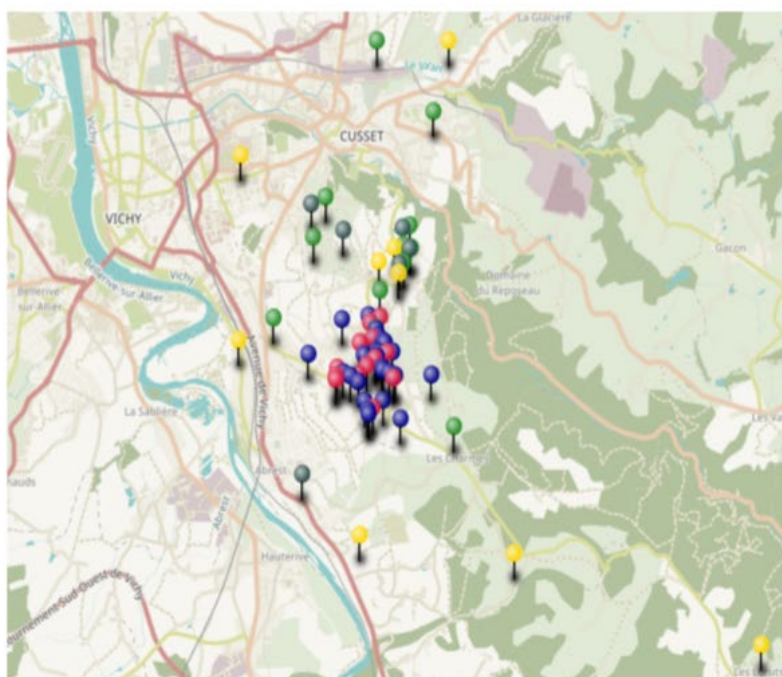


16 parents vivant dans un rayon de 1km autour de l'école **hésitent mais n'ont pas dit non.**

13 sur la carte
+ un rue de Cusset
+ un rue de Verduizant
+ un sans adresse



Total : 42 familles
potentielles pour le
pédibus !



Bleu : Réponses favorables
dans un rayon d'1km de l'
école

Rouge : Réponses
hésitantes dans un rayon
d'1km

Vert : Réponses positives à
plus d'1km

Jaune : Réponses hésitantes
à plus d'1km

Gris : Pas de réponse à plus
d'1km

Annexe 3 : Flyer pédibus à destination des parents d'élèves

La commune souhaite constituer un groupe de travail afin de réaliser un pédibus. Vous voulez participer à son organisation ?

Si ce sujet vous intéresse, n'hésitez pas à déposer ce formulaire rempli à l'école, avant le mercredi 17 mars inclus.

NOM :

PRENOM :

ADRESSE :

MAIL :

TEL (facultatif) :



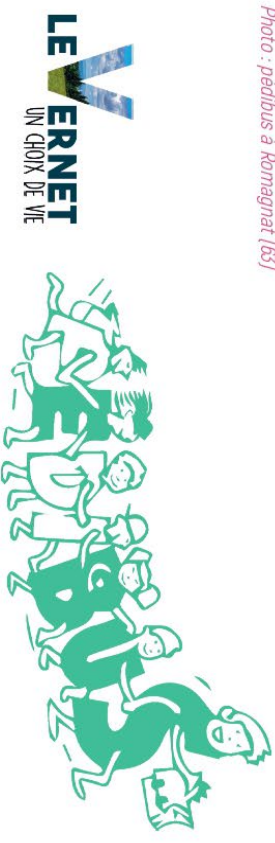
Le Pédibus

Aller à l'école ensemble !

Chers parents, merci beaucoup pour vos réponses à l'enquête sur les modes de transport que vous utilisez pour vous rendre à l'école. Celles-ci nous ont permis de mieux comprendre vos habitudes et celles de votre ou vos enfants, mais aussi de prendre en considération vos remarques, besoins et conseils.



Photo : pédibus à Romagnat (63)



Qu'avons-nous appris sur vos modes de transport ?

Les foyers à moins de 500 mètres tendent à venir plus souvent à pied, même si la voiture n'est pas tout à fait exclue. Au-delà de 500 mètres, l'usage de la voiture est beaucoup plus courant.

Plus de la moitié d'entre vous serait prête à accompagner d'autres enfants à pied jusqu'à l'école et donc à participer à la mise en place d'un pédibus.



Nous avons relevé plusieurs éléments qui vous inciteraient à laisser votre enfant venir à pied jusqu'à l'école :

- L'aménagement de la voie verte.
- L'accompagnement des enfants par un adulte.
- Un trajet sécurisé : des trottoirs plus larges et le chemin éclairé en hiver.
- Une route moins passante et une circulation ralentie.



Les raisons pour lesquelles vous amenez votre enfant en voiture sont diverses. Néanmoins, vous utilisez principalement votre voiture parce que l'école est sur le trajet de votre travail.



Hormis le domicile trop éloigné de l'école, les raisons qui freinent les déplacements en modes doux sont souvent les dangers liés à la circulation et l'âge de votre enfant.

Pourquoi mettre en place un pédibus au Vernet ?

Savez-vous que **63 % des enfants scolarisés au Vernet vivent à moins de 750m de l'école ?**

Le pédibus est l'occasion parfaite pour faire un peu de sport, retrouver ses amis et se responsabiliser !
Ce nouveau mode de ramassage scolaire présente de nombreux avantages :

1/ RENFORCER LA CONVIVIALITE

Chantonner, échanger entre copains et copines : **quoi de plus propice à l'échange que la marche à pied ?**

2/ DEVENIR RESPONSABLE

En utilisant le pédibus, les enfants **apprennent davantage la circulation** en comprenant les panneaux routiers.

3/ RESPECTER L'ENVIRONNEMENT

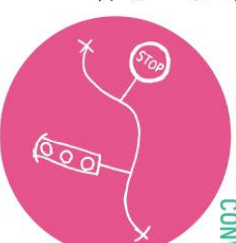
Les **trajets courts polluants** et le **trafic autour de l'école sont réduits**. Un plus pour la sécurité et l'environnement !

4/ ETRE EN BONNE SANTE

Pratiquer quotidiennement un **effort physique** contribue à **préserver notre capital santé** et permet une **meilleure concentration en classe** !



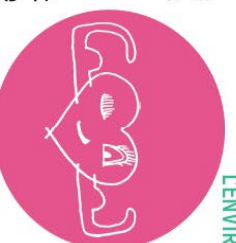
1/ RENFORCER LA CONVIVIALITE



2/ DEVENIR RESPONSABLE



3/ RESPECTER L'ENVIRONNEMENT



4/ ETRE EN BONNE SANTE

// Entretien ÉLUS //

Thème 1 - Présentation

Objectifs :

- *informer l'interlocuteur de qui je suis, le mettre en confiance, expliquer mes objectifs*
- *mieux connaître mon interlocuteur*

1. Vous m'avez rencontrée lors de la première réunion pédibus en tant que chargée de mission à la mairie du Vernet, mais aujourd'hui je vais vous interroger plutôt en tant qu'étudiante en Master 2 d'urbanisme. Pour valider mon année et obtenir mon diplôme je réalise un mémoire qui traite des questions de participation dans les décisions d'aménagement du territoire. C'est-à-dire les occasions qui sont données aux citoyens d'exprimer leur avis et de participer aux décisions dans des cadres qui sont d'habitude plutôt réservés aux élus. Donc je m'intéresse au groupe de travail pédibus auquel vous faites partie parce que c'est une nouvelle façon de procéder pour les élus et je suis curieuse d'observer cette transformation. J'aurais besoin d'enregistrer notre échange pour faciliter ma prise de notes, est-ce que c'est bon pour vous ? Ce ne sera pas diffusé à qui que ce soit, c'est simplement pour m'aider : je n'ai pas besoin de tout noter, je peux donc être plus fluide dans notre échange. Les informations que je pourrai retirer de notre conversation seront évidemment anonymes dans mon mémoire et restent confidentielles, je ne diffuserai pas ces informations aux élus ou à la mairie.
2. Est-ce que vous pouvez vous présenter : nom/prénom, depuis quand est-ce que vous êtes élu au Vernet sous quelle délégation ? Depuis quand est-ce que vous vivez au Vernet ?

Thème 2 - Connaissance du sujet

Objectifs : savoir d'où vient l'information et quel jugement était émis sur l'idée de pédibus avant la constitution du groupe de travail.

3. Aviez-vous déjà entendu parler de pédibus avant que l'on constitue ce groupe de travail ?
 - a. Si oui, par quel moyen ? Qu'en pensiez-vous ?
 - b. Si non, qu'imaginiez-vous du pédibus avant la constitution du groupe de travail ?

Thème 3 - Motivations

Objectifs : connaître les moteurs/facteurs de participation à ce processus de projet. Savoir s'il estime que ce projet sera en mesure de transformer ses habitudes de fonctionnement.

4. Pourquoi avez-vous souhaité faire partie de ce groupe de travail ? (moteurs de la participation)
 - a. Quelles sont vos attentes concernant la dynamique de ce groupe ?
5. Qu'est-ce que vous attendiez de la réunion avec les parents ?
6. Qu'est-ce que la réunion avec les parents a apporté de plus pour vous par rapport aux précédentes réunions entre élus ? (est-ce que la réunion a répondu aux attentes ? Est-ce qu'elle a apporté d'autres choses grâce à la participation ?)
7. Pourquoi est-ce important pour vous de travailler avec les parents ? (quel est le but pour l'élu de la participation dans ce projet ?)

Thème 4 - Attentes

Objectifs : connaître les attentes de l'élu concernant le contenu du projet et les valeurs mobilisées pour les justifier.

8. Qu'est-ce que le pédibus va permettre selon vous ? (quelles sont les valeurs importantes pour l'élu qui seront incarnées par ce projet ?)

- a. Qu'est-ce que le pédibus va permettre en terme de sécurité ?
- b. ... en termes d'environnement ?
- c. ... en termes de convivialité ?
- d. ... en termes de santé ?

Thème 5 - Freins

Objectifs : comprendre les freins extérieurs et les craintes individuelles qui limitent la mise en place du projet. Ces éléments identifiés peuvent constituer des leviers d'action dans le projet.

- 9. Pour quelles raisons selon vous n'y a-t-il pas déjà eu un projet de pédibus auparavant (à l'initiative des parents) ? (Quelles sont les représentations et barrières imaginées qui freinent le changement d'habitude ?)
 - a. Quels sont selon vous les freins existants à la mise en place d'un pédibus ?
 - b. Quelles sont vos craintes par rapport à ce projet ?

Thème 6 - Perception du rôle de chacun

Objectifs : comprendre la perception du rôle de chacun dans le processus de projet. Savoir si le format hybride élus/participants est perçu positivement ou négativement et pourquoi.

- 10. D'après vous, pour quelles raisons les parents souhaitent intégrer ce groupe de travail ? (comment l'élu perçoit les motivations à la participation dans ce projet ?)
- 11. De quelle manière qualifieriez-vous le rôle de la mairie dans ce projet ? (quelle représentation du rapport pouvoir public/citoyens ?)
- 12. Qu'est-ce que vous attendez de ce groupe de travail ? (quels sont les objectifs des élus en associant les parents dans le processus ?)
- 13. Comment est-ce que vous décririez votre rapport habituel aux habitants du Vernet ? (est-ce qu'il existe une habitude de travail/côtoiement entre l'élu et les citoyens ?)
 - a. Avez-vous l'habitude de travailler en groupe de projet avec des citoyens ? Pour quelles raisons ?
- 14. Pensez-vous que ce groupe de travail va avoir un impact sur vos habitudes de fonctionnement au sein de la mairie ? Pour quelles raisons ? (est-ce que l'élu envisage ce groupe de travail comme un test qui pourrait modifier ses pratiques dans d'autres situations ?)

Thème 7 - Représentation de la participation

Objectifs : Connaître la représentation de la notion de participation, et la perception de celle-ci concrètement. Comprendre les valeurs mobilisées dans le choix de faire participer les citoyens.

- 15. Avez-vous déjà entendu parler de participation habitante ? Qu'est-ce que ça veut dire pour vous ? (quelle définition l'élu a de la participation ?)
- 16. Avez-vous déjà eu l'occasion soit de participer en tant que citoyen, soit de mener une participation en tant qu'élu ? (quelle perception de la notion de participation ? Cette perception s'appuie-t-elle sur un vécu ?)
 - a. si oui, dans quel cadre ? Qu'en aviez-vous pensé ?
 - b. si non, quelle idée vous faisiez-vous de la participation ?
- 17. Quels sont pour vous les objectifs lorsque vous choisissez de ? (compléter la phrase avec la définition qu'a donné l'élu de la participation) (comprendre les justifications et valeurs mobilisées par l'élu pour ce choix)
- 18. La première réunion avec les parents vous a-t-elle fait changer de regard sur la participation

? Pour quelles raisons ? (la réunion hybride a-t-elle transformé certaines représentations ?

// Entretien PARENTS //

Thème 1 - Présentation

Objectifs :

- *informer l'interlocuteur de qui je suis, le mettre en confiance, expliquer mes objectifs*
- *mieux connaître mon interlocuteur*

1. Vous m'avez rencontrée lors de la première réunion pédibus en tant que chargée de mission à la mairie du Vernet, mais aujourd'hui je vais vous interroger plutôt en tant qu'étudiante en Master 2 d'urbanisme. Pour valider mon année et obtenir mon diplôme je réalise un mémoire qui traite des questions de participation dans les décisions d'aménagement du territoire. C'est-à-dire les occasions qui sont données aux citoyens d'exprimer leur avis et de participer aux décisions dans des cadres qui sont d'habitude plutôt réservés aux élus. Donc je m'intéresse au groupe de travail pédibus auquel vous faites partie parce que c'est une nouvelle façon de procéder pour les élus et je suis curieuse d'observer cette transformation. J'aurais besoin d'enregistrer notre échange pour faciliter ma prise de notes, est-ce c'est bon pour vous ? Ce ne sera pas diffusé à qui que ce soit, c'est simplement pour m'aider : je n'ai pas besoin de tout noter, je peux donc être plus fluide dans notre échange. Les informations que je pourrai retirer de notre conversation seront évidemment anonymes dans mon mémoire et restent confidentielles, je ne diffuserai pas ces informations aux élus ou à la mairie.
2. Est-ce que vous pouvez vous présenter : nom/prénom, âge et classe des enfants ?
 - a. Et que faites-vous dans la vie actuellement ?

Thème 2 - Pratiques actuelles

Objectifs : (savoir si la marche est une pratique déjà ancrée dans les habitudes de la personne/du foyer)

3. Est-ce que vous avez l'habitude de vous déplacer à pied au Vernet ? Pour quelles raisons ?
 - a. Est-ce que votre/vos enfant(s) a/ont l'habitude de se déplacer à pied ? Pour quelles raisons ?

Thème 3 - Connaissance du sujet

Objectifs : savoir d'où vient l'information et quel jugement était émis sur l'idée de pédibus avant de se rencontrer. Savoir si ce jugement a pu déjà changer depuis la 1ère réunion.

4. Aviez-vous déjà entendu parler de pédibus auparavant ?
 - a. Si oui, par quels moyens ? qu'en pensiez-vous avant la réunion ?
 - b. Si non, qu'imaginiez-vous du pédibus avant la réunion ?
5. Qu'est-ce que la réunion a apporté de plus pour vous par rapport à l'idée que vous vous faisiez du pédibus ?

Thème 4 - Interconnaissances et construction du savoir

Objectifs : connaître les moteurs/facteurs de participation à ce processus de projet. connaître l'implication du parent dans le réseau de parents d'élèves. Comprendre comment circule et se construit l'information.

6. Comment avez-vous trouvé l'ambiance de cette première réunion ?
7. Pourquoi avez-vous souhaité faire partie de ce groupe de travail ?

- a. Quelles sont vos attentes concernant ce groupe ?
- 8. Aviez-vous discuté du pédibus auparavant ? Avec qui ? Dans quel contexte ?
- 9. Connaissez-vous les autres participants ?
 - a. Est-ce que vous les rencontrez en dehors des réunions ?
- 10. Avez-vous un moyen de communication entre parents de l'école ?
 - a. Existe-t-il une association de parents d'élèves ? En faites-vous partie ? Pour quelles raisons ?
 - b. Comment qualifiez-vous les relations entre parents d'élèves ?
- 11. Pensez-vous participer aux prochaines réunions ? Pour quelles raisons ?

Thème 5 - Attentes

Objectifs : connaître les attentes du parent pour le contenu du projet et savoir s'il estime que ce projet sera en mesure de transformer ses habitudes.

- 12. Est-ce que vous prévoyez de vous impliquer dans l'accompagnement des enfants ? Pour quelles raisons ? *(est-ce qu'il est important pour le parent de s'investir dans la réflexion comme dans la réalisation du pédibus ?)*
- 13. Pensez-vous que le pédibus va avoir un impact sur vos habitudes de déplacement ? Pour quelles raisons ? *(est-ce que ce projet peut être un outil pour transformer une partie de ses pratiques de mobilité ?)*
- 14. Qu'est-ce que le pédibus va permettre selon vous ? *(quelles sont les valeurs importantes pour le parent qui seront incarnées par ce projet ?)*
 - a. Qu'est-ce que le pédibus va permettre en terme de sécurité ?
 - b. ... en termes d'environnement ?
 - c. ... en termes de convivialité ?
 - d. ... en termes de santé ?

Thème 6 - Freins

Objectifs : comprendre les freins extérieurs et les craintes individuelles qui limitent la mise en place du projet. Ces éléments identifiés peuvent constituer des leviers d'action dans le projet.

- 15. Pour quelles raisons selon vous n'y a-t-il pas déjà eu un projet de pédibus auparavant (à l'initiative des parents) ? *(Quelles sont les représentations et barrières imaginées qui freinent le changement d'habitude ?)*
 - a. Quels sont selon vous les freins existants à la mise en place d'un pédibus ?
 - b. Quelles sont vos craintes par rapport à ce projet ?

Thème 7 - Perception des objectifs publics

Objectifs : comprendre la perception des intentions de la mairie et du rôle des élus dans le processus.

- 16. D'après vous, pour quelles raisons la mairie désire mettre en place un pédibus ? *(est-ce que les objectifs des élus sont apparus clairement lors de nos échanges précédents ?)*
- 17. De quelle manière qualifieriez-vous le rôle de la mairie dans ce projet ? *(est-ce que le parent estime que le projet à vocation à être géré par les parents uniquement ou avec un appui fort de la mairie ?)*
 - a. Qu'est-ce que vous attendez des élus dans ce cadre ? *(est-ce que le parent considère les élus comme partie prenante de ce projet ?)*

Thème 8 - Relation aux pouvoirs publics locaux

Objectifs : savoir si le format hybride élus/participants est perçu positivement ou négativement et

pourquoi.

18. Comment est-ce que vous décririez votre rapport habituel aux élus et à la mairie ici au Vernet ? (est-ce qu'il existe une habitude de travail/côtoiement avec les élus ?)
19. Y a-t-il d'autres projets que la mairie mène de façon concertée avec les habitants ? Qu'en pensez-vous ? (est-ce qu'ils sont au courant d'autres projets participatifs ? Quelle est la perception de ces démarches ?)

Thème 9 - Commentaires ouverts

20. Avez-vous d'autres choses que vous souhaitez commenter avant de clôturer cet entretien ?

Annexe 5 : extraits d'entretiens

Extrait entretien Madame E (élue) :

Quelle idée vous faisiez-vous de la participation ?

« Je pensais que la participation serait plus difficile. On n'a pas tous le savoir-faire. Vous nous aidez beaucoup : c'est structuré, c'est cadencé, vous nous facilitez la vie. On n'y serait pas arrivés aussi vite sans vous. Et puis vous êtes neutres, vous n'avez pas l'étiquette "mairie", donc c'est peut-être plus facile pour les parents de s'exprimer. Vous pouvez entendre des choses que vous ne redirez pas. Les gens peuvent se déposer, et il n'y a pas de jugement. Si c'est toi qui apporte l'idée en tant qu'élue et que tu te prends un vent, tu vas peut-être le prendre comme quelque chose de personnel, alors que non, c'est juste que la personne n'adhère pas à ton idée. La « zone tampon »¹ que vous créez permet de fluidifier les choses, comme ça on connaît juste les gens qui adhèrent ou non, savoir si l'idée est bonne ou non. »

Extrait entretien Madame C :

Pour quelles raisons selon vous n'y a-t-il pas déjà eu un projet de pédibus auparavant ?

« Ce sont des réflexions très récentes : il y a une prise de conscience et une mouvance écologique qui n'existait pas il y a 10 ans. L'épidémie de coronavirus a permis toutes ces prises de conscience je pense, c'est une combinaison de facteurs. Avec l'accélération du télétravail, participer à des projets donne aussi l'occasion d'avoir des interactions sociales. En temps normal, pour des questions d'organisation, les parents n'ont pas de temps à consacrer à ça, ils n'ont pas le choix, ne peuvent pas faire autrement. »

De quelle manière qualifieriez-vous le rôle des élus dans ce projet ?

« Un village, ce n'est pas une ville, ça me paraît important que les élus soient sur le terrain. J'ai trouvé que les élus étaient à l'écoute, et il faut qu'ils le restent pour pouvoir prendre des décisions qui prennent en compte le contexte, le retour des agents et les envies/besoins des citoyens. Les élus sont animateurs avant d'être décideurs. »

Extrait entretien Madame A :

Pour quelles raisons selon vous n'y a-t-il pas déjà eu un projet de pédibus auparavant ?

« Ça n'a pas été pensé. Aussi par rapport aux personnes au niveau du personnel de la mairie, je ne sais pas trop l'âge moyen du personnel au niveau de la mairie, donc après il faut qu'il y ait quelqu'un qui organise ça. Je pense que si vous n'aviez pas été là, personne n'aurait projeté le projet, comme tout ce qui est voulu sur le village en général. Tous les projets du village qu'on voit sur les réseaux, qui sont en train de se faire, c'est super. Mais s'il y a une personne qui lance le projet, qui est concentré sur ça, quelqu'un de bénévole peut pas le faire en plus de son activité, je ne pense pas. »

Donc vous pensez que ce projet n'aurait pas pu être monté par des parents ?

« Peut-être que ça aurait pu être monté par les parents, mais vu qu'il y a très peu de communication entre nous derrière, c'est compliqué pour monter un projet comme ça. Je vois déjà quand le papa a parlé pour l'association des parents, c'est compliqué si on n'a pas un peu d'aide, donc voilà.... J'ai pas assez de recul par rapport à la direction, par rapport aux maîtresses, savoir vraiment comment l'am-

¹ terme mis entre guillemets car c'est une suggestion de ma part un peu plus tôt lors de l'entretien pour tenter de traduire ce que l'élue cherchait à dire : elle l'a ensuite repris dans cette phrase car le terme lui semblait bien définir ce qu'elle exprimait.

bianche est... Donc je ne sais pas si le projet aurait pu être fait tout de suite. Et puis il faut avoir l'idée aussi ! Je ne connaissais pas du tout. C'est vrai que ça m'était venu un peu à l'idée, parce que le soir j'essaie d'aller chercher mon enfant à pied, et l'autre fois je voyais un petit garçon qui redescendait tout seul. Bon après il est plus grand, donc il n'y a rien de choquant. Et j'ai dit à mon fils : peut-être que toi plus tard quand tu seras plus grand tu rentreras tout seul à la maison. Et quand il y a eu le projet je me suis dit ça protégerait un petit peu les enfants en plus, même s'ils sont grands, et on pourrait faire tous âges aussi. »

Extrait entretien Madame B :

Pourquoi avez-vous souhaité faire partie de ce groupe de travail ?

« Parce que le sujet est très intéressant, j'espère qu'il sera mis en place rapidement. Ça permet d'avoir un lien avec l'équipe de la mairie. Parce que c'est bien quand on habite dans une commune de s'investir dans la commune, de participer aux projets proposés, parce que je trouve qu'il y a énormément de projets proposés au Vernet, ça serait dommage de ne pas accepter : si personne se propose, des projets il n'y en aura plus, et c'est dommage, surtout quand c'est des bons projets comme ça, pour les enfants. Avoir du lien dans la commune, s'investir, je trouve ça essentiel, surtout quand on a des enfants : ils aiment participer à tout. Le flyer c'est ma fille qui l'avait dans son carnet et qui m'a dit « maman tu t'inscris hein, maman tu t'inscris ! ». Elle était fière en fait. Et j'étais pas la seule ; toutes ces copines disaient « maman tu t'inscris, maman tu t'inscris ! », et les enfants sont fiers de savoir que les parents participent. Donc voilà, je lui ai dit « oui oui c'est bon je vais m'inscrire ». Je voulais m'inscrire, mais quand on l'entend dire « vas-y tu t'inscris » et aussi contente, bah voilà ça motive encore plus. »

De quelle manière qualifieriez-vous le rôle de la mairie dans ce projet ?

Je pense que le rôle est essentiel. Je pense que sans la mairie rien ne pourrait être mis en place, sincèrement. ... Je pense que si ça se met bien en place, ce sera grâce à la mairie. *[hésite]*

Dans quel sens ?

Bah... je pense que c'est la mairie qui va organiser la mise en place, au niveau de voilà, de comment... *[cherche ses mots]*, de qui se va se présenter en tant qu'accompagnant... Va gérer en gros le pédibus... tout ! Les stations, l'arrêt, les horaires... Je pense que c'est à eux de gérer le truc hein. *[temps de pause et de réflexion]* Je pense que sans eux ça marcherait pas hein sincèrement.

Est-ce que vous étiez surprise ou pas du tout qu'il y ait des élus à ce groupe de travail ?

Non, non au contraire, c'est bien je pense ! Parce que ça fait le lien entre les parents, la mairie, les élus, qui en plus ont des enfants. Je pense que c'est ce qu'il faut, il faut un peu tout le monde, mettre en place... voilà, que chacun donne son avis... chacun voit les choses différemment, on n'a pas tous les mêmes envies, on voit peut-être pas le pédibus tous de la même façon. Donc je pense que c'est bien que tout le monde puisse donner son avis et participer.

Et comment vous voyez justement le rôle des élus dans ce projet ?

Alors les élus eeeuuuh... comment dire ? *[hésitation]* Ils peuvent faire le lien entre ce que la mairie souhaite... et puis nous apporter les informations sur... voilà, tout ce qui est règlement, tout ce qui serait autorisé, pas autorisé, plus en terme de ... *[cherche ses mots]* réglementation. *[silence, j'attends un peu]* Ouai, je sais pas trop... *[petit rire gêné]*

Qui donnerait une forme de cadre en fait ?

[Répond rapidement et courtement comme si ça l'arrangeait que je trouve les bons mots à sa place]
] Voilà ! C'est ça, exactement !

Et de quelle manière est-ce que vous qualifieriez votre rôle ?

[n'hésite plus] Alors nous le rôle ce sera plus un rôle de terrain, je pense, de pratique. De se dire, « bah non, on va pas mettre d'arrêt ici, il n'y a pas d'enfants ». Ou peut-être « on a l'habitude de passer par là et c'est pas très pratique... », plus dans cette position là. Et puis aussi de communiquer à l'école avec d'autres parents, peut-être [cherche le terme approprié] "d'allier" d'autres parents à notre cause ! [rire] Il y a des mamans qui n'ont pas voulu participer au groupe de travail parce que elle pensait qu'il fallait qu'elles accompagnent à tout prix. Moi j'avais pas compris ça, je lui ai dit « mais non, le groupe de travail c'est pour mettre en place, ça veut pas dire que tu seras obligée d'accompagner tous les jours les enfants ! ». Donc voilà, je pense que là avec la réunion, je vais aller revoir mes copines de l'école et lui dire « non hein tu peux t'inscrire, c'est pas parce que tu t'inscris que tu seras obligée d'emmener les enfants tous les jours ! ». Donc ça déjà c'est bien.

