

Projet Recherche Innovation (PRI) 2024-2025

Contribution des élu·es dans l'élaboration des schémas directeurs cyclables

Contribution des élu·es dans l'élaboration des schémas directeurs cyclables :

Comment favoriser la contribution
des élu·es dans le processus décisionnel ?

Laura Verdelli (sous la direction de)

Pimprenelle Pouillot-Chevara

2024-2025

AVERTISSEMENT

Cette recherche a fait appel à des lectures, enquêtes et interviews. Tout emprunt à des contenus d'interviews, des écrits autres que strictement personnel, toute reproduction et citation, font systématiquement l'objet d'un référencement.

L'auteur (les auteurs) de cette recherche a (ont) signé une attestation sur l'honneur de non-plagiat.

L'écriture inclusive adoptée dans ce document suit les recommandations du *Guide d'écriture inclusive* de l'Université de Tours.

Formation par la recherche, Projet de Fin d'Etudes en génie de l'Aménagement et de l'Environnement

La formation au génie de l'aménagement et de l'environnement, assurée par le département aménagement et environnement de l'Ecole Polytechnique de l'Université de Tours, associe dans le champ de l'urbanisme, de l'aménagement des espaces fortement à faiblement anthropisés, l'acquisition de connaissances fondamentales, l'acquisition de techniques et de savoir-faire, la formation à la pratique professionnelle et la formation par la recherche. Cette dernière ne vise pas à former les seuls futurs élèves désireux de prolonger leur formation par les études doctorales, mais tout en ouvrant à cette voie, elle vise tout d'abord à favoriser la capacité des futurs ingénieurs à :

- Accroître leurs compétences en matière de pratique professionnelle par la mobilisation de connaissances et de techniques, dont les fondements et contenus ont été explorés le plus finement possible afin d'en assurer une bonne maîtrise intellectuelle et pratique,
- Accroître la capacité des ingénieurs en génie de l'aménagement et de l'environnement à innover tant en matière de méthodes que d'outils, mobilisables pour affronter et résoudre les problèmes complexes posés par l'organisation et la gestion des espaces.

La formation par la recherche inclut un exercice individuel de recherche, le projet de fin d'études (P.F.E.), situé en dernière année de formation des élèves ingénieurs. Cet exercice correspond à un stage d'une durée minimum de trois mois, en laboratoire de recherche, principalement au sein de l'équipe Dynamiques et Actions Territoriales et Environnementales de l'UMR 7324 CITERES à laquelle appartiennent les enseignants-chercheurs du département aménagement.

Le travail de recherche, dont l'objectif de base est d'acquérir une compétence méthodologique en matière de recherche, doit répondre à l'un des deux grands objectifs :

- Développer toute ou partie d'une méthode ou d'un outil nouveau permettant le traitement innovant d'un problème d'aménagement
- Approfondir les connaissances de base pour mieux affronter une question complexe en matière d'aménagement.

Afin de valoriser ce travail de recherche nous avons décidé de mettre en ligne sur la base du Système Universitaire de Documentation (SUDOC), les mémoires à partir de la mention bien.

REMERCIEMENTS

Je tiens à remercier mes encadrantes Laura Verdelli et Lola Morin pour leur aide dans le cadrage de ce travail ainsi que Thomas Vauthier pour son encadrement lors de mes périodes en entreprise.

Je remercie également mes camarades de promo, Camille, Gaby, Gaspard, Ninon, Nathan et Rémi, pour ces sessions de travail hivernales et leur bonne humeur. Je remercie particulièrement Timon Paul pour ses conseils avisés et les longues discussions autour de ce projet.

TABLE DES MATIERES

Résumé	iii
Abstract	iii
Introduction.....	1
I - Méthode : Etat de l'art, préparations des entretiens, leur déroulé et leur analyse	4
II - La concertation dans l'élaboration des politiques publiques et le cas particulier de la planification liée à la mobilité cyclable	6
1 - Concertation : bref historique, évolution et acteurs impliqués	6
2 - Conserver sa souveraineté politique dans la concertation	8
3 - Contexte socio-politique de la mise en place des politiques vélo depuis 1990	9
4 - Cartographie des acteurs impliqués dans l'élaboration de documents de planification liées au mobilités cyclables	11
III - Critères favorisant la contribution des élu·es dans les politiques publiques ..	11
1 - Les critères propres à l'élue	12
a - Expérience politique	12
b - Expertise sur le sujet	13
c - Sensibilité personnelle	13
2 - Les critères humains et de méthode de travail	14
a - Relation de confiance entre élu·es et services techniques	14
b - Organisation régulière du travail entre élu·e et services techniques.....	14
c - Complémentarité des positions occupées par l'élue ou la liste.....	14
3 - Les critères locaux, politiques et liés à la population.....	15
a - Pression citoyenne et contexte local.....	15
b - Risques politiques et opportunités électorales.....	15

c -	Orientation politiques de la liste et politiques publiques locales	16
IV -	Retour sur les entretiens et profil des entretenu·es : l'expertise et les relations humaines en critères prépondérants	16
1 -	Résultats et leur analyse	16
2 -	Biais identifiés	18
	Conclusion.....	21
	Bibliographie.....	23
	Annexe	I
	Guide de l'entretien	II

Résumé

Ce travail porte sur la contribution des élu·es dans l'élaboration des schémas directeurs cyclables, et l'identification des conditions permettant d'intégrer leur vision politique dans ces projets. La problématique repose sur la recherche d'un équilibre entre la souveraineté décisionnelle des élu·es et l'expertise technique portée par les services techniques de la collectivité et le bureau d'étude chargé l'élaboration du schéma. Les résultats montrent que des critères comme l'expertise des élu·es, leur expérience politique, leur sensibilité personnelle et la relation de confiance avec les services techniques influencent significativement leur contribution. Les modalités de ces facteurs peuvent faciliter ou entraver leur implication, conditionnant la qualité des concertations et la pertinence des schémas finalisés. Cette réflexion initie une meilleure compréhension des conditions permettant aux élu·es de pleinement exercer leur rôle d'orientation dans des projets de planification d'aménagement du territoire.

Abstract

This study examines the contribution of elected local officials in developing master plans for cycling mobility, and the identification of the conditions allowing them to integrate their political vision in those projects. The core challenge lies in researching the balance between the elected official's sovereignty in decision making and the technical expertise of the city services and the consulting engineers. The findings reveal that factors such as the elected official's expertise, their political experience, their personal sensitivity, and trust-based relationships with the city technical teams significantly influence their contribution. These factors can either facilitate or hinder their involvement, impacting on the quality of consultations and the relevance of the finalized plans. This analysis lays the groundwork for a better understanding of the conditions enabling elected local officials to fully exercise their orientation role in the planification of their territory.

Introduction

La considération du vélo dans le paysage politique a longtemps dépendu, faute d'un cadre législatif contraignant, des sensibilités locales. De ce fait, de nombreuses collectivités et municipalités ont commencé à développer un réseau cyclable seulement sur les cinq à dix dernières années. Lorsque les ressources humaines de la commune ou de la collectivité ne permettent pas l'élaboration des documents de planification des mobilités actives, le recours à un bureau d'étude est nécessaire. La demande d'élaboration de Schéma Directeurs concernant les mobilités actives (douces, décarbonées...) ou de Plan de Déplacement incluant un volet « vélo » sont de plus en plus nombreux. Cette augmentation est aussi liée au conditionnement de subvention de l'Etat pour les collectivités à l'existence de documents de planification. Un autre facteur expliquant cette dynamique est l'extension pour les collectivités qui le souhaite de devenir Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) grâce à la loi d'orientation des mobilités (LOM).

Les bureaux d'études partenaires de l'élaboration de ces documents n'étant pas experts des territoires, un travail de prise de connaissance est nécessaire et passe par plusieurs ressources. Les informations fournies dans l'appel à maîtrise d'ouvrage sont une première étape. Puis, au-delà des informations disponibles publiquement auprès des ressources en ligne des collectivités et des données statistiques officielles, les entretiens avec les acteurs du territoire -en premier lieu les commanditaires, élus des collectivités ou municipalités- permettent de définir finement les attentes vis-à-vis du projet. Les services techniques sont également partie prenante de ce travail, ainsi que la diversité d'acteurs pouvant être impliquée dans l'élaboration et dont le retour peut être pertinent pour le travail. La méthode est propre à chaque bureau d'étude. Nous nous intéressons ici un mode opératoire incluant de nombreuses réunions de concertation entre les parties prenantes.

La concertation est un instrument politique permettant d'élaborer des décisions en commun avec les décisionnaires, ainsi que celles et ceux qui auront à les appliquer ou

à en supporter les conséquences.¹ D'après Reynaud, il s'agit d'une *discussion en vue d'aboutir à un accord* ². Dans la littérature et le paysage démocratique actuelle, la notion de concertation se rapporte le plus souvent à une concertation entre élu·es et citoyen·nes. Bien que les citoyen·nes puissent être intégré·es à l'élaboration, il n'est pas question de ces dynamiques dans ce travail. Ces réunions de concertation sont des ateliers de travail permettant d'identifier les besoins de la commune, puis de définir les axes de travail. Les Comités Techniques ou de Pilotage (respectivement COTECH ou COPIL) participent également à comprendre les besoins grâce aux retours des parties prenantes. L'enjeu est de pouvoir garantir l'élaboration d'un projet qui corresponde à la vision du commanditaire, à savoir les élu·es.

Ce travail découle d'une demande du bureau d'études Immergis qui souhaite mieux connaître les conditions d'une bonne contribution des élu·es dans élaboration des documents visant à définir la stratégie de mobilité autour du vélo à l'échelle communale ou intercommunale. Le caractère « bon » de la contribution se base sur la satisfaction que les élu·es ont du travail présenté en fin de projet et de la proportion de votes favorables en conseil communautaire, comparée à la proportion de d'abstention ou de votes contre. Le travail est ainsi orienté sur le point de vue des élu·es du travail d'élaboration de ces documents stratégiques. Il est renforcé par le point de vue des services techniques et du bureau d'étude vis-à-vis de la contribution des élu·es.

Orienter ce travail par le point de vue des élu·es s'ancre dans le principe de souveraineté politique. La volonté du bureau d'étude est de proposer un projet qui corresponde à la vision des élu·es, en partant du principe qu'ayant été élu·es démocratiquement, leur vision doit transparaître dans l'élaboration du schéma directeur, dont l'application transformera le territoire. Si capturer la vision des commanditaires est un défi dans chaque projet, elle l'est d'autant plus dans le cadre de l'élaboration d'un document de planification en collaboration avec des élu·es. Les

¹ CNRTL s. d.

² Reynaud 1963

élu·es ne sont pas une catégorie homogène et ont des niveaux de connaissance, d'expertise vis-à-vis des mobilités différentes. De plus, la charge de travail qu'impose le rôle d'élu·e parfois combiné à un travail « civil », engendre des agendas chargés dans lesquels le travail de concertation doit trouver sa place.

L'objectif de ce travail se décline en trois étapes. Tout d'abord, identifier les critères qui influent sur la contribution des élu·es à l'élaboration des documents. Ensuite proposer des situations types basées sur ces critères, correspondant aux situations dans lesquelles le bureau d'études est amené à intervenir. Enfin, chaque situation fera l'objet d'une proposition de stratégies de mobilisation des élu·es selon les différentes phases du travail. Seule la première étape est décrite dans ce rapport, les deux dernières étapes feront l'objet du travail du prochain semestre.

I - Méthode : Etat de l'art, préparations des entretiens, leur déroulé et leur analyse

Ce travail s'est déroulé en plusieurs phases. D'abord une phase de recherche bibliographique afin de trouver des articles et ouvrages abordant la notion de concertation entre acteurs dans l'élaboration de politiques publiques ou de projets. Cette recherche s'est faite en français et en anglais afin d'accéder à une plus grande diversité de littérature et de pistes de travail. Elle s'est basée en français sur les ensembles de mots-clés : *concertation*, *acteurs*, *aménagement*, *implication*, *élu*, *processus décisionnel* et *collaboration*. Les recherches en anglais ont mobilisé les termes : *local elected officials*, *public policies*, *involvement*, *collaboration* et *technicians*. (termes traduits en français : élu·es locaux, politiques publiques, collaboration, technicien·nes). Les résultats des recherches incluant le terme « concertation » portaient exclusivement sur la concertation citoyenne. Bien que dans le cadre du sujet, les interactions entre acteurs relèvent bien de la concertation, le terme « collaboration » a été utilisé afin de sortir de ce contexte de démocratie participative. En effet, les dynamiques entre élu·es et services techniques d'un côté et la population de l'autre, ont été jugées trop éloignées de celles à l'œuvre dans le travail d'élaboration d'une politique publique ou d'un projet de schéma directeur.

Afin d'identifier les acteurs et les dynamiques à l'œuvre entre eux, une cartographie des acteurs a été réalisée. Elle s'est basée sur des connaissances préalables de l'élaboration d'un schéma directeur, ainsi que sur le recensement des acteurs dans les projets menés par Immergis. Cette cartographie permet de situer le travail d'élaboration d'un schéma directeur dans le contexte politique et technique à plusieurs échelles. Avoir élaboré ce support a également permis de se familiariser plus finement avec le sujet avant de mener les entretiens.

La réflexion qui eut lieu en amont des entretiens s'est basée sur des connaissances préalables des dynamiques à l'œuvre, des discussions avec les encadrantes de ce travail ainsi que sur l'état de l'art mais dans une moindre mesure pour ce dernier point. En effet la revue de littérature n'a pas donné de résultats satisfaisants. Cette réflexion a permis de dresser une liste non exhaustive des critères. Cette liste a orienté la réalisation du guide d'entretien disponible dans la partie *Annexe*. Ce guide est

découpé par thème qui proposent chacun une formulation de question. La volonté est d'orienter la discussion afin que les entretenu·es soient amené·es à parler des sujets dans lesquels les critères pourraient être mentionnés. Ainsi, après une brève introduction visant à rassembler les informations concernant le poste actuellement occupé par l'entretenu·e et son historique professionnel, les thèmes abordés sont les suivants : *interactions collectivité-élu.es municipaux, interactions élu.es-services techniques, raisons ayant motivées l'élaboration d'un schéma directeur, organisation de l'agenda et hiérarchisation des tâches en tant qu'élu·e, concertation entre acteurs*. L'ordre dans lequel ces thèmes ont été abordés a pu être modifié en fonction du déroulé de l'entretien et certains thèmes -notamment concernant les motivations pour l'élaboration d'un schéma directeur- ont été parfois spontanément abordés par les entretenu·es.

Les résultats de ce travail se basent sur l'analyse qualitative des entretiens semi-directifs menés auprès d'élu·es, de technicien·nes de collectivité ou de syndicats, ainsi que de chargé·es de projet du bureau d'étude chargé de l'élaboration des schémas directeurs. Les entretenu·es ont été contacté·es par mail et invité·es à participer à ce travail universitaire sous la forme d'un entretien d'une demi-heure ou plus, pouvant être mené en visio-conférence et entièrement anonyme. Au total, sept entretiens ont été réalisés pour la première partie de ce travail. La poursuite de ce travail au prochain semestre permettra de mener d'autres d'entretiens. Les entretiens menés ont été synthétisés et analysés.

Ces premiers entretiens ont permis d'affiner la liste des critères et notamment leur formulation. Un tableau de synthèse a été réalisé recensant le nombre de fois que les critères retenus ont été mentionnés dans les entretiens. La liste de critère n'est pas figée et pourra également être complétée au semestre suivant si d'autres critères semblent pertinents.

La méthode pour la description des situations et des stratégies de mobilisation sera détaillée dans le prochain rapport. Elle se basera sur l'analyse des entretiens, des échanges avec les chargé·es de concertation du bureau d'étude et de la bibliographie portant sur ce sujet.

II - La concertation dans l'élaboration des politiques publiques et le cas particulier de la planification liée à la mobilité cyclable

1 - Concertation : bref historique, évolution et acteurs impliqués

La concertation en aménagement du territoire désigne un processus d'échange et de dialogue organisé entre les différents acteurs impliqués dans un projet. Elle permet à chaque acteur d'être au même niveau d'information et de compréhension des enjeux, ainsi qu'à faciliter la prise de décision et coordonner les actions. Le terme de « concertation » est largement utilisé pour décrire les échanges entre deux types d'acteurs, les citoyen·nes et les représentant de la commune ou de la collectivité. Or, si cette dynamique existe, elle n'est pas le seul type de concertation qui existe dans l'élaboration ou la réalisation d'un projet. Dans ce travail, la concertation se concentre donc sur les relations entre décideurs et services techniques. Les échanges avec les institutions ne sont pas décrits non plus.

La concertation est essentielle dans un contexte où les projets d'aménagement du territoire gagnent en complexité. Aux enjeux de mobilités, se greffent des enjeux de services à la population, des enjeux économiques et des enjeux environnementaux forts. De plus, la réglementation, les lois et les préconisations d'institutions comme le CEREMA sont en constante évolution. Les élu·es, fort·es d'une légitimité démocratique et garants de la vision politique pour laquelle ils ont été élu·es, doivent collaborer avec des professionnels, dont l'expertise technique est indispensable à la conception et à la mise en œuvre des projets. Ces professionnels sont les ingénieur·es de bureaux d'étude mais surtout les fonctionnaires des services techniques des communes ou collectivités concernées. En favorisant le dialogue entre ces catégories d'acteurs, la concertation contribue à éviter les conflits et les incompréhensions, à fluidifier les processus décisionnels et à garantir une meilleure intégration des contraintes techniques, des enjeux territoriaux et des aspirations politiques dans les documents de planification.

Des années 1950 aux années 1970, les décisions d'aménagement du territoire sont prises dans un contexte de hiérarchie très fort. Si les expertises sont prises en compte, la vision politique prime. Les orientations sont définies par des institutions et comités

sans beaucoup d'échanges avec les acteurs locaux ou la population.³ Cette conception descendante se heurte à ses limites et une nécessité d'adapter l'échelle de la prise de décision se fait sentir.

Avec la décentralisation amorcée dans les années 1980, la dynamique évolue significativement. Les lois Defferre, en renforçant le rôle des collectivités territoriales, ont accentué l'importance de la coopération entre les acteurs locaux. Cette réforme a notamment permis aux élu·es locaux d'acquérir une place plus centrale dans les décisions d'aménagement.⁴ Toutefois, les élu·es locaux ont plus rarement une expertise sur un sujet ce qui rend nécessaire les échanges avec les techniciens.

Au tournant des années 2000, les enjeux environnementaux et sociétaux liés au développement durable transforment encore davantage les pratiques. La complexité accrue des projets nécessite des démarches de concertation plus larges. Les interactions entre élu·es et professionnel·les ne se limitent plus à des échanges ponctuels, mais s'inscrivent dans des processus continus où des outils collaboratifs et des dispositifs de médiation peuvent être mobilisés. Des méthodes de travail permettant la concertation entre acteurs de façon planifiées font leur apparition entre les années 90 et 2000 comme les Comités Techniques et Comités de Pilotage.⁵ Ces approches permettent de mieux anticiper les désaccords potentiels et de prendre en comptes la diversité des enjeux dès les premières étapes de planification.

Aujourd'hui, la concertation en aménagement du territoire est à la fois une condition de réussite des projets et un outil de gouvernance. Ce cadre permet aux élu·es et aux professionnel·les de construire des projets à la fois techniquement réalisables et répondant à une vision politique, bien qu'ayant des perceptions d'un projet et du territoire qui peuvent être différentes.

³ Delamarre et al. 2015; Ratouis 2005

⁴ Collectivités Locales.gouv s. d.; Gaston Defferre 1981

⁵ Delamarre et al. 2015

2 - Conserver sa souveraineté politique dans la concertation

La volonté d'Immergis dans ce travail est de pouvoir garantir que la vision des élu·es transparaisse dans le schéma directeur proposé. Cette volonté découle de l'opinion que la souveraineté politique des élu·es doit être respectée et qu'ils sont les acteurs ayant la légitimité pour orienter les aménagements sur le territoire du fait qu'ils aient été élu·es démocratiquement. Cette souveraineté peut parfois être remise en cause par une influence trop importante des services techniques dans les choix laissés aux élu·es, qui finalement, relève plus souvent du « faux-choix », comme mentionné dans les entretiens. Bien que cette démarche reste minoritaire, certains services techniques ont pu demander explicitement au bureau d'études la proposition de scénarios d'aménagement très différents laissant un choix large aux élu·es des aménagements qu'ils souhaitent planifier sur leur territoire et de leur ampleur. Rassembler les conditions d'une bonne contribution des élu·es permettrait de conforter leur position de donneurs·euses d'orientation.

Toutefois, il peut être intéressant de souligner que la légitimité d'un acteur dans l'élaboration d'un projet d'aménagement n'est pas donnée de fait. L'obtention de sa légitimité est un processus qui peut concerner tous type d'acteur. Si certains acteurs se voit octroyer cette légitimité d'emblée par les autres acteurs, ils peuvent la perdre au cours du déroulé d'un projet. *A contrario*, d'autres acteurs peuvent la gagner par la qualité de leur argumentation ou du positionnement adopté dans une démarche d'élaboration. Il s'agit d'un processus dynamique qui peut avoir un impact sur le déroulé d'un projet et le poids de chaque acteur dans les discussions et les prises de décisions au-delà du statut institutionnel ou professionnel des acteurs.⁶ Ce cadre théorique a été confirmé dans les entretiens menés pour ce travail. Des élu·es nouvellement élu·es et/ou n'ayant pas les connaissances nécessaires sur un sujet peuvent manquer de ressources pour affirmer leur vision politique dans le processus de concertation. Cet aspect est décrit plus longuement en partie IV. D'autres part, des

⁶ Duarte 2018

associations citoyennes peuvent obtenir une légitimité grâce à leur positionnement, leur assiduité dans le suivi des politiques d'aménagement et l'établissement d'un lien de confiance avec des élu-es et/ou des personnels de services techniques.

3 - Contexte socio-politique de la mise en place des politiques vélo depuis 1990

Les aménagements cyclables et documents de planification associés ont une place affirmée dans les politiques d'aménagement et de mobilité depuis la loi LOM datant de 2019. Cette loi reprecise la nécessité de mettre en place des aménagements cyclables au fil des réalisations ou des rénovations des voies urbaines, déjà indiquée par la loi LAURE de 1996, alors pionnière dans la législation vélo en France.⁷ L'obligation de prise en compte des cyclistes dans les projets voiries a cependant peu été respecté du fait du manque de précision de l'article de cette loi qui l'imposait. De la fin des années 90 au milieu des années 2000, les déplacements cyclables sont surtout considérés intéressants vis-à-vis de leurs bénéfices pour la qualité de l'air et la santé. Dans la foulée, le vélo prend sa place en tant que mode de déplacement à part entière. Les vélos en libre-service permettent de toucher un public plus large et ont permis de normaliser la présence du vélo en milieu urbain. On peut noter parmi les villes ayant offert ces services, Rennes en 1998, Lyon en 2005 puis Paris en 2007.⁸ S'en suivent plusieurs années de progression du vélo dans la part modale des déplacements des Français. À Paris, par exemple, on se déplace 2,5 fois plus à vélo en 2016 qu'en 2001⁹, et à l'échelle de l'Île de France, les déplacements domicile travail effectués à vélo dépassent en 2008 ceux de 1976, qui n'avaient fait que décroître depuis.¹⁰ La loi LOM en 2019 marque un tournant institutionnel et le vélo est toujours considéré comme

⁷ Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie 1996

⁸ Club des villes et territoires cyclables et marchables 2022

⁹ Héran 2018

¹⁰ Courel & Riou 2014

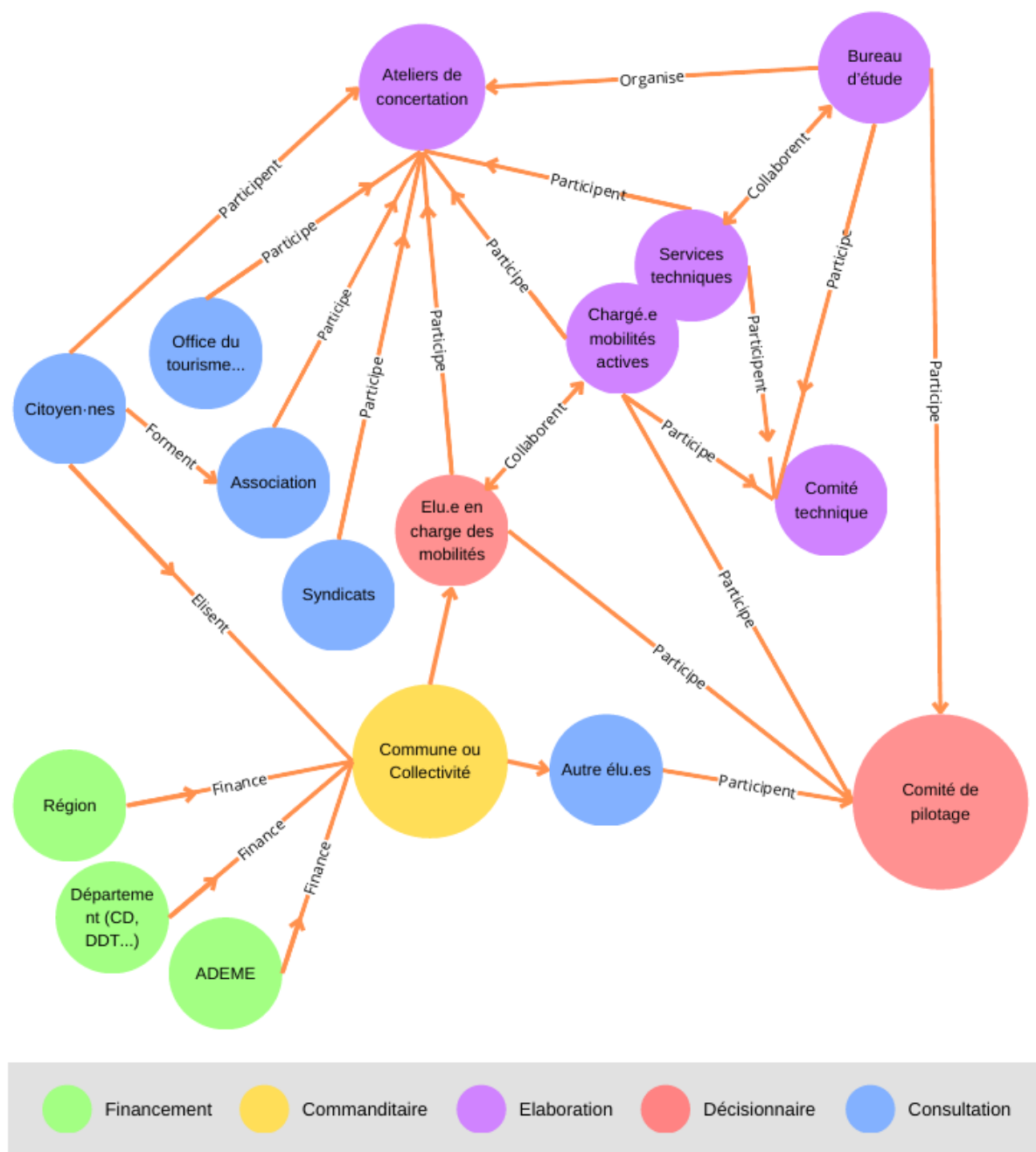


Figure 1 : Cartographie des acteurs impliqués dans l'élaboration des schémas directeurs

Réalisation : Pimprenelle Pouillot-Chevara, 2025.

Sources : Analyse des entretiens menés par Pimprenelle Pouillot-Chevara dans le cadre de ce travail

bénéfique pour la santé et pour l'environnement mais devient réellement un mode de déplacement à part entière, nécessitant ses aménagements propres et systématiques. Cette loi favorise également la mise en place de schémas de mobilité actives, avec

des financements pour les infrastructures cyclables.¹¹ Ce jalon législatif est suivi d'un engouement sans précédent pour le vélo lors de l'épidémie de COVID-19 en 2020.¹²

4 - Cartographie des acteurs impliqués dans l'élaboration de documents de planification liées au mobilités cyclables

Afin d'appréhender la complexité de l'élaboration des schémas directeurs cyclables, le travail a débuté par la réalisation d'une cartographie des acteurs (**Erreur ! Source du renvoi introuvable.**). Cette cartographie met en perspective la place des élu·es en charge de la mobilité au sein de du système d'acteurs. Les acteurs qui participent aux ateliers de concertation sont nombreux ce qui peut être un défi pour faire ressortir la vision des élu·es. *A contrario*, le nombre d'acteurs participants aux comités techniques est réduit. L'enjeu est de garantir une bonne collaboration entre ceux-ci, à savoir entre l'élu·e en charge de la mobilité et des services techniques ainsi qu'entre services techniques et le bureau d'étude.

III - Critères favorisant la contribution des élu·es dans les politiques publiques

La première liste des critères permettant une bonne contribution des élu·es à l'élaboration des documents de planification s'est basée sur des discussions avec mes tutrices professionnelle et académique. La revue de littérature au sujet de la concertation entre acteurs d'un projet n'a pas été concluante et n'a pas permis d'identifier des critères propres à ces dynamiques, différents de ceux évoqués avec

mes tutrices. Les premiers entretiens ont donc permis d'affiner cette liste de critères. À l'origine elle se déclinait en six critères peu précis ; intérêt personnel pour le sujet, intérêt politique du projet, compétences préalables vis-à-vis du sujet, visibilité dans

¹¹ Loi d'orientation des mobilités - Itinéraires cyclables (Articles L228-2 à L228-3-1) 2019: 61

¹² Club des villes et territoires cyclables et marchables 2022

l'espace du projet, coût du projet, priorité dans le budget. Après le travail évoqué elle se compose de neuf critères listés ci-dessous et détaillés dans les parties ci-après.

- Précédentes expériences politiques
- Expertise sur le sujet
- Sensibilité personnelle pour le sujet
- Relation de confiance entre élu·es et services techniques
- Complémentarité des positions occupées par l'élu·e ou la liste
- Organisation régulière du travail entre élu·e et services techniques
- Pression citoyenne et contexte local
- Risques politiques et opportunités électorales
- Orientation politiques de la liste et politiques publiques locales

La description des critères ci-dessous est alimentée par les entretiens réalisés et leur analyse. Des citations au plus près des termes employés par les entretenu·es sont utilisées.

1 - Les critères propres à l'élu·e

a - Expérience politique

L'expérience politique au niveau communal ou communautaire permet d'avoir une culture des fonctionnements au sein d'une mairie ou d'une collectivité. Un·e élu·e en entretien cite une « étiquette » à respecter, un·e autre des connaissances qui ne sont pas dans le « guide de bienvenue des nouveaux élu·es ». Les codes de ce milieu peuvent ne pas être acquis aux élu·es nouvellement arrivé·es en poste ce qui peut créer un décalage avec les personnes établi·es pour auxquelles ce fonctionnement est familier. Ainsi, le personnel de services techniques qui voient souvent passer plusieurs mandats et qui de plus est sont experts de leur sujet, peuvent avoir un vocabulaire ou une façon de procéder différente de celle que les élu·es nouvellement arrivé·es ont pu connaître dans le monde professionnel. Ainsi, une expérience politique permet d'être au fait des dynamiques à l'œuvre entre élu·es, avec les services techniques et les acteurs du territoire et ainsi fonctionner de façon plus fluide dans le travail du quotidien mais également en mode projet.

b - Expertise sur le sujet

De la même façon, un·e élu·e peut être chargé·e d'un domaine qu'iel ne connaît pas ou peu. Ainsi, les échanges avec les directeurices de services techniques ou les acteurs experts peut s'avérer ardue pendant la phase d'acculturation. Un·e élu·e mentionne un·e directeurice de service technique « qui jargonait beaucoup donc on avait du mal à se comprendre au début ». Avec le temps, sa connaissance du sujet s'est affinée : « après ça allait mieux ». Les connaissances peuvent s'acquérir, ainsi l'expertise préalable n'est pas un prérequis. De plus, bien que l'élu·e ait une connaissance du sujet, et que cela permet une prise en main des dossiers plus rapides et des prises de décisions plus éclairées, cela n'est pas le seul critère garantissant la fluidité des échanges avec les services techniques. D'après un personnel de services techniques, les élu·es « suivent parfois une logique qui nous échappe », c'est-à-dire que d'autres enjeux non techniques peuvent guider une décision sur un sujet.

c - Sensibilité personnelle

La sensibilité personnelle d'un·e élu·e pour le sujet dont iel est chargé·e offre une motivation supplémentaire ou un obstacle dans le travail. D'autant plus dans le domaine des mobilités cyclables, certain·es élu·es ont une démarche militante pro-vélo et vont pousser les projets avec une conviction qui va au-delà de ce qui pourrait être suffisant. Cette énergie peut permettre de porter des projets avec des services techniques ou d'autres élu·es moins convaincues. A l'inverse, des élu·es peuvent voir dans le sujet des mobilités cyclables un sujet de positionnement politique et s'y opposer. Sans s'y opposer frontalement, d'autres élu·es peuvent ne pas se sentir concernés par le sujet, pour des raisons personnelles ou territoriales, notamment dans les petites communes rurales. Un personnel de service technique mentionne les élu·es qui ne s'investissent pas « car ils ne se sentent pas légitimes », car peu concernés par le sujet des mobilités cyclables. *A contrario*, un·e élu·e convaincu par le caractère incontournable du développement des mobilités cyclables s'est investi dans l'élaboration du schéma directeur avec les services techniques en allant voir les élu·es de chaque commune pour s'assurer de la bonne compréhension et connaissance du sujet.

2 - Les critères humains et de méthode de travail

a - Relation de confiance entre élu·es et services techniques

Dans plusieurs entretiens, le terme de « confiance » est revenu dans la description de la relation entre élu·es et personnel de services techniques. La qualité du lien humain et une compréhension mutuelle permet une meilleure communication et un travail efficace. Dans cette situation les services techniques gagnent en autonomie et savent dans quelle direction aller pour le travail quotidien en réduisant les chances d'une remise en cause de leur travail lors de sa présentation à l'élu·e. Toutefois une forte relation de confiance entre élu·e et services techniques peut entraîner une moindre contribution de l'élu·e de manière directe. En effet, l'élu·e se reposerait sur les services techniques et leur déléguerait un certain nombre de tâches. Dans ces situations, les services techniques se portent tacitement garant d'être porteur de la vision de l'élu·e.

b - Organisation régulière du travail entre élu·e et services techniques

L'organisation du travail entre élu·e et service technique est propre à chaque commune ou collectivité, ainsi qu'à chaque élu·e et les services avec lesquelles iel travaille. Les élu·es qui suivent une organisation très régulière et fréquente dans leurs échanges avec les services techniques rapportent une meilleure efficacité dans leur travail, avis partagé par les services techniques. De petits arbitrages peuvent se faire au fil de l'eau sans attendre les comités techniques et ainsi se concentrer sur l'essentiel à ces occasions. La connaissance des dossiers par l'élu·e est aussi plus précise. Cette proximité entre élu·es et services techniques favorise l'émergence d'une relation de confiance sans qu'on ne puisse dire qu'elle en est la condition.

c - Complémentarité des positions occupées par l'élu·e ou la liste

Pour les communes appartenant à une collectivité territoriale, les élu·es communaux peuvent être également être élu·es à la collectivité. La complémentarité des rôles entre ces deux échelles peut permettre une transmission plus fluide d'informations. De plus, les élu·es peuvent également occuper des rôles dans des syndicats ou d'autre institutions du territoire. La transmission d'informations entre ces instances et la compréhension fine des différents enjeux est un apport au travail de l'élu·e. Toutefois, la multiplication des missions entraîne nécessairement une charge de travail plus

importe ce qui demande une organisation d'autant plus rigoureuse de son agenda par l'él·u·e.

3 - Les critères locaux, politiques et liés à la population

a - Pression citoyenne et contexte local

Le contexte local peut-être favorable ou défavorable à un projet d'un point de vue politique entre différentes échelles, pour des raisons de mobilisations citoyennes, budgétaires... Le fait que l'él·u·e soit sensible ou non à ce contexte peut influencer sur sa contribution. Le sujet est éminemment politique qu'est celui des mobilités cyclables entraîne souvent une prise de position de la part des él·u·es et des retours importants de la population, souvent d'autant plus virulents qu'ils y sont défavorables. Un·e él·u·e mentionne que « les mécontents » sont souvent ceux qui sont les plus entendus, mais que la satisfaction de la population se suit par d'autres façon comme par les demandes d'aide à l'achat de vélo électrique ou le nombre de demandes pour les locations longue durée de vélo. Un·e autre él·u·e mentionne que la vision de la satisfaction des citoyen·nes peut-être biaisée par les interactions qu'ils peuvent avoir avec la population. D'autre part, un personnel de service technique mentionne que les él·u·es, d'autant plus dans les petites communes peuvent avoir du mal à faire une scission entre d'une part celles et ceux qu'ils connaissent dans la population et leurs intérêts particuliers, et d'autre part l'intérêt collectif. Ce qui est vrai pour des petites décisions du quotidien, moins pour des décisions à forts enjeux financiers, toujours d'après ce personnel.

b - Risques politiques et opportunités électorales

Ce critère décrit l'influence que peut avoir le calendrier électoral sur la volonté de mener un projet de schéma directeur cyclable et l'image que cette démarche renvoie à la population. L'élaboration de ce projet est un investissement financier, qui planifie des projets d'aménagements qui entraînent eux-mêmes des investissements financiers importants. Le choix d'allouer une part plus ou moins importante du budget communal ou de la collectivité aux mobilités cyclables n'a pas le même impact sur l'image des él·u·es en fonction du territoire et du contexte politique local. De ce fait, l'impact positif ou négatif que peut avoir cette démarche sur l'image des él·u·es peut

moduler leur investissement. Des élu·es qui ne sont pas convaincus du caractère bénéfique d'un schéma directeur cyclable vont donc aborder ce projet « à reculons ». D'autres élu·es qui y voient entre autres une opportunité électorale seront plus investi·es. L'élaboration d'un tel schéma puis son application sont en effet une manière de pérenniser une volonté politique et de montrer sur le territoire les engagements de la liste.

c - Orientation politiques de la liste et politiques publiques locales

Il est intéressant de noter que ce critère n'a pas été mentionné par les élu·es ni par les services techniques. La volonté d'élaborer un schéma directeur cyclable puis de s'investir dans le travail, peut être influencée par les orientations politiques des élu·es et l'étiquette politique portées. Ainsi, des élu·es de gauche et/ou verts seraient plus investi·es dans le travail que des élu·es de droite ou d'extrême-droite. Toutefois, ce critère a été décrit spontanément de façon catégorique comme non pertinent par un élu·e sans étiquette, qui revendique un caractère apolitique du développement des mobilités cyclables. De plus, pour beaucoup de territoires ruraux, les élu·es sont sans étiquettes et les listes composées de personnes aux orientations politiques diverses.

IV - Retour sur les entretiens et profil des entretenu·es : l'expertise et les relations humaines en critères prépondérants

1 - Résultats et leur analyse

Des entretiens semi-directifs ont été menés auprès d'élus, de technicien·nes de collectivité ou de syndicats, ainsi que d'ingénieur·es en bureau d'étude chargé de l'élaboration des schémas directeurs. Les entretenu·es ont été invité·es par mail à participer à ce travail universitaire de façon anonyme. Ces entretiens ont eu une durée de trente minutes à une heure et ont été menés en visio-conférence.

L'objectif est de confronter la liste des critères précédemment présentée à l'expertise des entretenu·es sous forme d'une discussion. L'analyse des échanges permet de confirmer la légitimité de la présence de certains critères, d'en reformuler certains ou d'en ajouter de nouveaux.

Ci-dessous sont présentés les résultats des entretiens sous formes de tableaux récapitulatifs (Tableau 1, Tableau 2 et Tableau 3). Le Tableau 1 décompte si chaque critère a été mentionné lors de l'entretien. La formulation varie d'un entretien à l'autre et le fait que le critère ait été mentionné ou non dépend de l'appréciation dépend de l'analyse faite de l'entretien. Dans le cadre de ce travail il est nécessaire de pouvoir joindre les critères à des éléments de définition du territoire ou de la situation d'intervention du bureau d'étude. Ainsi, le Tableau 2 renvoie au profil de l'entretenu·e et de son territoire, et le Tableau 3 associe à chaque entretenu·e la mention ou non de chaque critère.

Enoncé du critère	Nombre d'occurrence dans les entretiens	Identifiant de l'entretien						
		1	2	3	4	5	6	7
Expertise sur le sujet	6		Oui	Oui	Oui	Oui	Oui	Oui
Précédentes expériences politiques	5	Oui		Oui	Oui		Oui	Oui
Relation de confiance entre élu·es et services techniques	5	Oui	Oui			Oui	Oui	Oui
Pression citoyenne et contexte local	5	Oui		Oui	Oui	Oui	Oui	
Risques politiques et opportunités électorales	4	Oui		Oui	Oui		Oui	
Complémentarité des positions occupées par l'élu·e ou la liste	3	Oui			Oui	Oui		
Sensibilité personnelle pour le sujet	3	Oui			Oui			Oui
Organisation régulière du travail entre élu·e et services techniques	3				Oui	Oui		Oui
Orientation politiques de la liste et politiques publiques locales	1		Oui					

Tableau 1 : Critères pouvant influencer sur la contribution d'un·e élu·e. En gras, les critères ressortant le plus fréquemment dans ces entretiens.

Réalisation : Pimprenelle Pouillot-Chevara, 2024.

Sources : Analyse des entretiens menés par Pimprenelle Pouillot-Chevara dans le cadre de ce travail.

2 - Biais identifiés

Les conditions de réalisation de ces entretiens font l'objet d'une analyse critique afin d'appréhender les limites méthodologiques des résultats présentés. Tout d'abord, Il a été annoncé aux entretenu-es que ce travail se déroulait dans le cadre des activités d'Immergis. Cinq des sept entretenu-es ont un lien professionnel avec Immergis et trois contacts ont été fournis par le bureau d'étude, ce qui a pu influencer la diversité des perspectives recueillies ainsi que la dynamique des échanges elle-même. Ces deux facteurs ont pu orienter les propos, en raison d'attentes perçues par les participants ou de leur expérience avec Immergis par exemple. Les entretenu-es ont été informé du sujet du mémoire mais n'ont pas reçu de liste de questions au préalable.

Ce biais de sélection a été renforcé par le fait que les élus, souvent coutumier des entretiens, sont à l'aise pour répondre spontanément à des questions sur leur activité et recentrer leurs propos de manière à mettre en valeur leur rôle. Cette aisance peut également les conduire à éviter ou minimiser certains enjeux moins favorables à leur position. À l'inverse, les services techniques, moins coutumiers de ce type d'exercices et interrogés sur le rôle des élu-es plus que sur leur propre rôle, auraient pu bénéficier d'avoir accès aux questions à l'avance afin d'avoir du recul sur le sujet au moment de l'entretien. Cette disparité dans la familiarité avec les entretiens a pu affecter la richesse et la comparabilité des données collectées. Par ailleurs, le guide d'entretien utilisé, bien qu'élaboré en amont pour structurer les discussions, s'est révélé imparfaitement adapté à l'entretien des profils de personnel de services techniques. Cette hypothèse se base sur un ressenti de différence de fluidité entre les entretiens avec des élu-es et avec des personnels de service technique.

De plus, le suivi du guide d'entretien a pu entraîner une mise de côté involontaire de critères pourtant significatifs, simplement parce qu'ils n'étaient pas explicitement mentionnés dans les questions ou que la discussion n'était pas dirigée dans cette direction. La structure du guide sera revue et éventuellement améliorée avant la reprise des entretiens pour la seconde phase du travail

Identifiant de l'entretien	Statut	Tranche d'âge	Si élu-e : Nombre de mandat dont celui en cours	Autre : Nombre d'année d'expérience	Si élu-e, étiquette politique	Si élu-e, mandat en cours	Collectivité à dominante...	Taille du territoire (nb d'habitants)
1	Elu-e	40-60	3		Sans étiquette	Communal et intercommunal	Rurale périurbaine	10 000 à 100 000
2	Chargé-e de projet BE	25-40		2-5				
3	Elu-e	40-60	2		Gauche	Communal et intercommunal	Urbaine	100 000 à 220 000
4	Elu-e	40-60	1		Gauche	Communal et intercommunal	Urbaine	220 000 à 885 000
5	Elu-e	40-60	1		Gauche	Communal et intercommunal	Urbaine	220 000 à 885 000
6	Technicien-ne fonctionnaire	40-60		5-10			Rurale autonome	10 000 ou moins
7	Technicien-ne fonctionnaire	40-60		2-5			Rurale autonome	10 000 à 100 000

Tableau 2 : Synthèse des profils des entretenu-es et des territoires de rattachement.

Réalisation : Pimprenelle Pouillot-Chevara, 2024.

Sources : Analyse des entretiens menés par Pimprenelle Pouillot-Chevara dans le cadre de ce travail.

Identifiant de l'entretien	Expertise sur le sujet	Précédentes expériences politiques	Relation de confiance entre élu-es et services techniques	Pression citoyenne et contexte local	Risques politiques et opportunités électorales	Complémentarité des positions occupées par l'élu-e ou la liste	Sensibilité personnelle pour le sujet	Organisation régulière du travail entre élu-e et services techniques	Orientation politiques de la liste et politiques publiques locales
1									
2									
3									
4									
5									
6									
7									

Tableau 3 : Mention des critères par chaque entretenu-e lors des entretiens menés.

Réalisation : Pimprenelle Pouillot-Chevara, 2024.

Sources : Analyse des entretiens menés par Pimprenelle Pouillot-Chevara dans le cadre de ce travail.

Conclusion

Ce travail met en lumière les dynamiques complexes à l'œuvre dans le travail de concertation entre les élu·es, les services techniques, et un bureau d'étude dans le cadre de l'élaboration de schémas directeurs cyclables. Les résultats montrent que la contribution des élu·es est influencée par des critères humains, politiques et contextuels, notamment l'expertise sur le sujet, les relations de confiance entre acteurs, et les sensibilités personnelles. Ces critères peuvent agir comme un levier ou un frein à la contribution des élu·es en fonction de ses modalités de déclinaisons. La situation créée par la combinaison de ces critères conditionne non seulement l'efficacité du travail d'élaboration, mais aussi la possibilité qu'aura le schéma de refléter la vision politique des élu·es.

Cependant, les élu·es, bien que légitimé·es par leur élection, ne forment pas un groupe homogène. Ils doivent composer avec une diversité d'acteur aux niveaux et domaines d'expertise variables, des priorités politiques parfois conflictuelles entre échelle et élu·es, et des agendas chargés. Cette réalité, combinée à la complexité et la technicité des projets de planification, crée un contexte où l'équilibre entre vision politique et faisabilité technique est un enjeu crucial. Les services techniques, jouent un rôle dans la médiation entre vision politique et contraintes techniques, mais leur intervention peut parfois réduire la marge de manœuvre des élu·es pour transmettre leur vision politique.

Les biais méthodologiques identifiés, tels que la sélection des participants ou les limites du guide d'entretien, invitent à une lecture nuancée des résultats. Ces biais mettent en évidence la nécessité d'adapter l'approche méthodologique -notamment concernant prise de contact avec les élu·es- pour appréhender la diversité des expériences et des points de vue dans le travail en concertation, en impliquant davantage de profils et en améliorant le guide d'entretiens. Ces ajustements seront bénéfiques pour la poursuite du travail, qui visera à formaliser des stratégies de mobilisation adaptées aux contextes d'intervention du bureau d'étude et aux phases de l'élaboration d'un schéma directeur.

Ce rapport constitue ainsi une première étape vers une meilleure compréhension des conditions favorables à une contribution optimale des élus. En soulignant l'importance des relations humaines, de l'organisation du travail et du contexte politique et social local, il

donne le cadre dans lequel s'inscrivent les enjeux majeurs dans le travail d'élaboration des schémas directeurs cyclables. Cette réflexion s'inscrit dans une perspective plus large, qui fait du processus de concertation un véritable levier de transformation territoriale, aligné sur les enjeux de mobilité durable, les enjeux techniques et les attentes des citoyens portées par la vision politique des élu·es.

Bibliographie

Club des villes et territoires cyclables et marchables. (2022). *Une histoire de plus de trente ans*. Club des villes & territoires cyclables et marchables. <https://villes-cyclables.org/le-club/une-histoire-de-plus-de-trente-ans>

CNRTL. (s. d.). Concertation, Définition de. In *CNRTL*. Consulté 14 novembre 2024, à l'adresse <https://www.cnrtl.fr/definition/concertation>

Collectivités Locales.gouv. (s. d.). *Historique de la décentralisation*. Consulté 17 janvier 2025, à l'adresse <https://www.collectivites-locales.gouv.fr/institutions/historique-de-la-decentralisation>

Courel, J. & Riou, D. (2014). *Note rapide : Le vélo retrouve sa place parmi les mobilités du quotidien*. Institut d'Aménagement et d'Urbanisme Île-de-France. https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1120/NR_670web.pdf

Delamarre, A., Lacour, C. & Thoin, M. (2015). *50 ans d'aménagement du territoire* (2nde éd.). Direction de l'information légale et administrative.

Duarte, P. (2018). *Les acteurs du projet urbain : Une légitimité fondée sur une argumentation* (p. 275). <https://shs.hal.science/halshs-02007567>

Gaston Defferre. (1981, 27. juillet). *Discours de M. Gaston Defferre, ministre de l'intérieur et de la décentralisation*. Vie Publique. <https://www.vie-publique.fr/discours/136724-discours-de-m-gaston-defferre-ministre-de-linterieur-et-de-la-decentr>

Héran, F. (2018). *Système vélo*. Forum Vies Mobiles. <https://forumviesmobiles.org/node/12437/printable/print>

Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, Pub. L.
No. 96-1236 (1996).

<https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000000381337>

Loi d'orientation des mobilités - Itinéraires cyclables (Articles L228-2 à L228-3-1), Pub. L.
No. L228-2, Code de l'environnement (2019).

https://www.legifrance.gouv.fr/codes/section_lc/LEGITEXT000006074220/LEGISCTA000006176491/2019-12-27/#LEGISCTA000006176491

Ratouis, O. (2005). L'autonomisation de l'expertise dans l'urbanisme français d'après-guerre : Dunkerque et la Flandre maritime à l'épreuve du fordisme ? *Histoire urbaine*, 14(3), 9-27. <https://doi.org/10.3917/rhu.014.0009>

Reynaud, J.-D. (1963). *Définition de CONCERTATION*.

<https://www.cnrtl.fr/definition/concertation>

Annexe

Guide de l'entretien

Nom

Collectivité

Age

Etiquette politique

Métier

Questions introductives

Depuis combien de temps êtes-vous élu·e·s ?

Dans cette collectivité ? Dans le service public en général ?

Avez-vous précédemment travaillé dans un service technique ? Pour des élu·e·s ?

Interactions collectivité-élu·es municipaux

Comment décririez-vous les relations entre élu·es municipaux et de la collectivité ?

Interactions élu·es-services techniques

Quel est votre expérience sur le travail entre les élu·es et les services techniques ?

À quelle(s) occasion(s) échangez-vous avec les services techniques ? Quelle est la fréquence de ces échanges ? Ces échanges sont-ils planifiés ?

Quel est le sujet et la conclusion de ces échanges ?

Comment se déroule les échanges avec les services techniques ?

Motivations travail mobilités actives

Quelles sont les raisons qui vous ont poussé à engager un travail sur les mobilités actives ?

Quel est votre avis sur le niveau de priorité des politiques de mobilités actives ?

Organisation du travail en tant qu'élu·e

Comment priorisez-vous les réunions dans votre agenda ? Quelles sont les raisons les plus importantes pour la priorisation d'un évènement, d'une réunion ou d'un temps de travail dans votre agenda ?

Quelle est la place des réunions de concertation dans votre agenda ?

Concertation

Quel est votre expérience et votre avis sur la concertation entre acteurs, qu'ils soient institutionnels, civils ou associatifs ?

Quelle raison vous pousse à recourir à la concertation ?

Directeur.rice de recherche :

Pimprenelle Pouillot-Chevara

PRI/DAE5

Laura Verdelli

GAE/ITI

2024-2025

Contribution des élu·es dans l'élaboration des schémas directeurs cyclables :

Comment favoriser la contribution des élu·es dans le processus décisionnel ?

Résumé : Ce travail porte sur la contribution des élu·es dans l'élaboration des schémas directeurs cyclables, et l'identification des conditions permettant d'intégrer leur vision politique dans ces projets. La problématique repose sur la recherche d'un équilibre entre la souveraineté décisionnelle des élu·es et l'expertise technique portée par les services techniques de la collectivité et le bureau d'étude chargé l'élaboration du schéma. Les résultats montrent que des critères comme l'expertise des élu·es, leur expérience politique, leur sensibilité personnelle et la relation de confiance avec les services techniques influencent significativement leur contribution. Les modalités de ces facteurs peuvent faciliter ou entraver leur implication, conditionnant la qualité des concertations et la pertinence des schémas finalisés. Cette réflexion initie une meilleure compréhension des conditions permettant aux élu·es de pleinement exercer leur rôle d'orientation dans des projets de planification d'aménagement du territoire.

Mots Clés : Concertation, contribution, schéma directeur, mobilités actives