

## Proposition d'un contrat doctoral 2016-2019

### Titre et sujet d'étude proposé

#### **Innovations d'acteurs et décloisonnements des coopérations : quelle gouvernance pour une mobilité durable dans les zones périurbaines de montagne ?**

Les difficultés de la transition vers un aménagement et une mobilité durables sont particulièrement notables dans les régions périurbaines et rurales de montagne. La mobilité est une condition essentielle de l'attractivité voire du maintien de la population dans ces zones, alors que la faiblesse de la densité comme celle des moyens des collectivités locales limitent l'efficacité des outils classiques de l'action publique en matière de transports publics.

Face à cette situation, et en l'absence de modèles préétablis, on observe le développement d'initiatives voire d'inventions visant à proposer des alternatives en matière de mobilité quotidienne. Ces dernières procèdent souvent de formes d'arrangements sinon de « bricolages » dans lesquels s'expérimentent des collaborations inédites entre habitants, acteurs privés et publics, initiant par là-même de nouvelles modalités d'action publique et collective débouchant sur de nouvelles organisations spatiales.

Quels enseignements en tirer ? En quoi ces arrangements locaux voire ponctuels sont-ils susceptibles de préfigurer des solutions durables, pérennes, transposables ? La thèse proposée visera à analyser les formes, modalités, outils et processus d'action de mobilisations territoriales autour des besoins de mobilité à partir de cas concrets impliquant des territoires pilotes. Faisant l'hypothèse que les solutions apportées transforment les territorialités de l'intervention, la recherche cherchera à identifier les réorganisations spatiales (habitat, urbanisme, services), opérationnelles (ingénierie) ou institutionnelles (acteurs) induites. A partir de cas d'expérimentation et d'étude concrets, elle visera à mettre en question et à l'épreuve de nouvelles formes de gouvernance locale intégrant la double articulation pratiques/politiques vs mobilités/aménagement.

### Mots-clés

Mobilités, territorialisation, organisation spatiale, urbanisme, périurbain, espaces ruraux, montagne, gouvernance, modes de faire, outils d'aide à la décision

## Portage et encadrement de la thèse

---

- **Laboratoire d'accueil** : Laboratoire PACTE- UMR CNRS 5194, 14bis avenue Marie Reynoard 38100 Grenoble (04 76 82 60 24)
- **Les encadrantes seront** Marie-Christine FOURNY, professeur à l'université Grenoble-Alpes ([marie-christine.fourny@univ-grenoble-alpes.fr](mailto:marie-christine.fourny@univ-grenoble-alpes.fr)) et Patricia LEJOUX, professeur au LET – Laboratoire Aménagement, Economie et Transports, UMR CNRS n°5593, Université Lyon 2, ENTPE ([patricia.lejoux@entpe.fr](mailto:patricia.lejoux@entpe.fr)).
- **L'établissement gestionnaire est** l'Université Grenoble-Alpes
- **L'école doctorale de rattachement** est l'ED SHPT, sciences de l'homme, des politiques et du territoire
- **Le ou la doctorant.e sera insérée dans une équipe de recherche** qui assurera un comité de suivi. Celui-ci sera composé de
  - CAUBEL David, Chargé d'affaires transports, CEREMA, Lyon, Chercheur associé au LET ;
  - TALANDIER Magali, Maître de conférences, UMR PACTE, Univ.Grenoble-Alpes
  - VILLANOVA Marlène, Maître de conférences, STEAMER-LIG, Univ.Grenoble-Alpes

## Candidature au contrat doctoral

Le contrat doctoral est fixé pour 3 ans maximum, à compter du 1<sup>er</sup> octobre 2016. Le financement est attribué par la région Rhône-Alpes-Auvergne, pour un montant brut chargé de 2 537 € par mois, soit environ 1 300 € net par mois.

## Profil souhaité

Le ou la candidat.e sera issu.e d'une formation initiale relevant d'un des domaines suivants : aménagement, urbanisme, géographie, transports, sciences politiques, ingénierie de l'aménagement.

Il ou elle possède une solide compétence technique et maîtrise parfaitement l'analyse de données quantitatives, la cartographie, les outils d'analyse et d'observation des flux, les diagnostics des territoires. Il ou elle dispose des bases nécessaires pour participer rapidement au montage de scénarios ou d'analyseurs de coûts de mobilité.

Il ou elle sait insérer cette connaissance technique dans un questionnement de sciences humaines et maîtrise l'analyse des jeux d'acteurs et des enjeux d'aménagement. Il ou elle est familier.e des théories sociologiques, du territoire et de la gouvernance.

Du point de vue des compétences relationnelles, il est nécessaire de savoir travailler en équipe et animer un réseau d'acteurs. Le ou la candidat.e devra adhérer aux démarches de recherche appliquée et impliquée, intégrant une dynamique de co-construction.

Une bonne maîtrise de l'anglais est nécessaire.

## Modalité de réponse

Le ou la candidat.e enverra un CV et une lettre de candidature motivée, qui feront apparaître ses compétences, ses expériences, ses acquis et ses qualités académiques pour la réalisation d'une thèse sur le sujet proposé. Les candidatures seront reçues jusqu'au 10 juin, et seront adressées conjointement à [marie-christine.fourny@univ-grenoble-alpes.fr](mailto:marie-christine.fourny@univ-grenoble-alpes.fr) et [patricia.lejoux@entpe.fr](mailto:patricia.lejoux@entpe.fr)

# Contenu du projet de thèse

---

## Contexte scientifique de l'étude

### ◆ Etat de l'art et intérêt du sujet proposé.

La recherche d'une urbanisation durable s'inscrit dans le contexte de dénonciation de la consommation énergétique. Elle donne lieu à une réflexion sur l'organisation de l'espace à l'échelle des métropoles. Elle accompagne également un refus de l'étalement urbain, dont on sait le lien étroit avec l'utilisation de la voiture particulière (Dupuy 1999). La durabilité conduit en particulier à prôner densité et compacité. Cette intention planificatrice accompagne la recherche de nouveaux modèles urbains, à l'image d'un urbanisme orienté par les transports collectifs (*Transit Oriented Development* par exemple). En l'absence de standards ou de cadres institutionnels suffisants, la mise en œuvre de ces modèles prend la forme d'élaborations empiriques et de diffusion de bonnes pratiques, et ce aux Etats-Unis comme en Europe. En la matière la région Rhône-Alpes s'est montrée innovante, avec la recherche-action sur un *urbanisme de gare* « Bahn-ville » (L'Hostis et *alii*, 2009), le programme MoReCo sur la gouvernance de la mobilité dans le sillon alpin (2010-2014), la mobilisation des réseaux d'acteurs autour des pratiques d'éco-mobilité, etc.

Ces démarches inédites montrent la nécessité d'une innovation procédurale et organisationnelle. En regard des modes de faire éprouvés, les opérations doivent inventer des pratiques en rupture et un changement de posture, afin d'assurer des transversalités entre secteurs et opérateurs, travailler sur différentes échelles de compétences, développer des formes de partage d'expériences et d'expertises (Kaufmann et *alii*, 2003 ; Oural, 2015). Le rapport aux habitants est lui-même modifié, dans la mesure où la question de la mobilité ne peut être appréhendée en termes de fonctionnalités, mais dans sa place dans des modes de vie à la spatialité complexe. L'habitabilité globale des espaces de périphérie s'avère ainsi liée à l'articulation entre mobilité et résidence (Cailly et *alii*, 2013, Fourny et Cailly, 2014, Pradel et *alii*, 2014). Se pose également la question d'une ingénierie adaptée. Les difficultés de mise en œuvre procèdent fréquemment de lacunes en matière d'outils spécifiques et partagés entre les différents acteurs de l'aménagement, voire de différences dans les cultures professionnelles ou institutionnelles. Dans ce contexte, il ressort des initiatives non pas un modèle de référence, mais des concepts destinés « justement à pallier l'absence de standards » (Dittmar et Ohland, 2004). Les opérations menées montrent qu'elles opèrent par *arrangements* (au bon sens du terme) construits chemin faisant, fruit d'une alchimie tributaire du contexte, des acteurs, des circonstances et, pour une large part, des individus. Ces modes de faire inventifs, élaborant des solutions hors de modèles institutionnels sont intéressants à la fois dans leurs productions –les réponses élaborées– et dans leurs procédures –les organisations, arrangements, collaboration mis en place–. En termes de posture scientifique, la compréhension des démarches peut donc difficilement faire l'économie d'une approche empirique au travers d'une démarche de recherche appliquée.

L'intérêt de ces démarches n'occulte néanmoins pas la problématique des différences, disparités voire inégalités entre territoires. La recherche d'une forme *d'égalité d'objectifs* est en effet aussi pertinente et légitime s'agissant de mobilité durable que d'accès à l'emploi, aux services et aux aménités. S'attacher à l'analyse des dynamiques des « méta-territoires » que sont les aires métropolitaines impose donc de prendre en compte à la fois la disparité et l'interdépendance des espaces qui les composent (urbain/périurbain/rural, plaine/montagne...). Les bienfaits/difficultés des uns peuvent avoir pour conséquence de créer des difficultés/bienfaits pour les autres ; la circulation des richesses économiques entre les territoires peut s'en trouver impactée, tout comme l'économie présente et les relations d'interdépendance territoriale. L'échelle de la région métropolitaine permet et requiert de considérer ces interdépendances et solidarités.

Ainsi, les modèles souvent expérimentés en zones urbaines ne peuvent pas toujours – voire nullement - être transférés de manière simple. Dans les marges des aires métropolitaines notamment, « marges » parfois très larges, les solutions publiques ou collectives classiques peuvent être inenvisageables du fait de la faible densité et de coûts hors de proportion avec les capacités financières des collectivités locales. Et ce alors même que la question de la mobilité y prend une acuité particulière :

- du point de vue de la sensibilité environnementale, avec un accroissement des déplacements automobiles producteurs de CO<sub>2</sub> (Solere, 2012 ; Hubert, 2009) dans un contexte d'injonctions croissantes en faveur de la durabilité ;
- du fait d'une vulnérabilité sociale et économique (Cochez *et al.* ; Lejoux, 2016 ; Nicolas *et al.*, 2012) procédant de facteurs distincts mais souvent mêlés et fortement conditionnés par la mobilité : « exode » des ménages urbains à

la recherche de logements financièrement accessibles, attractivité dépendant d'aménités résidentielles (tourisme, périphéries urbaines), activité agricole dépendante du marché métropolitain, population vieillissante nécessitant une bonne accessibilité aux services...

- une position emblématique du point de vue de la protection de l'environnement et plus récemment de la transition énergétique. Les travaux de la Convention Alpine, de la CIPRA, tout comme les thématiques des programmes Interreg en témoignent. De plus, ce positionnement est pleinement repris au niveau national, depuis les Assises de la Ruralité (2014) jusqu'à la mise en œuvre des futurs plans de mobilité rurale.

Ainsi, ce contexte conduit à retenir de ces expérimentations et "arrangements" leur caractère de laboratoire, avec de fortes contraintes mais aussi de fortes demandes de solutions nouvelles.

#### ◆ Contexte général

L'enjeu d'une mutation des pratiques de mobilité dans le sens d'une réduction de la voiture individuelle se pose de manière particulièrement complexe et cruciale dans les hinterlands des métropoles alpines. En effet, en s'étendant inexorablement, ces derniers tendent à englober des communes présentant tous les caractères des zones dites *de montagne*. Concevoir et mettre en œuvre des politiques de mobilité durable y prend une acuité et un caractère particuliers. L'usage de la voiture s'impose du fait de la topologie, des conditions climatiques et des faibles densités ; les coûts de la mobilité étant supérieurs dans ces territoires de montagne, les offres de transports y sont réduites ou inadaptées renforçant une précarité énergétique et financière latente. Ces contraintes impactent les capacités d'accès aux services pour les populations, mais également l'attractivité et la résilience de territoires souvent déjà fragilisés (déprise agricole, vieillissement, contraintes naturelles...).

Dans ce contexte, il apparaît d'autant plus impératif de stimuler et d'appuyer –y compris d'un point de vue conceptuel– la « fabrique de l'arrangement » appuyée sur le caractère innovant des populations, des acteurs et des territoires, mais également sur une capacité d'identification des besoins explicites et implicites, des pratiques innovantes ou signaux faibles en matière de mobilité durable (Oural, 2015). Il convient pour ce faire d'agrèger les compétences de toutes les parties prenantes, qu'il s'agisse des institutions, des habitants ou des acteurs économiques et associatifs de ces territoires. Dans un contexte de ressources financières en réduction tant pour les collectivités que pour les ménages, la finalité commune est le maintien des équilibres et de l'attractivité des territoires et la question partagée celle de savoir « quelle fabrique de l'arrangement pour faire mieux avec moins ? ».

Cet enjeu est porté par des demandes institutionnelles et les collectivités elles-mêmes. Les Assises de la Ruralité (2014) affirment la question de la mobilité en zone rurale et de montagne. Les Régions, pleinement dotées de compétences de mobilité, depuis les lois NOTRE et MAPAM, sont à l'œuvre au travers les SRI et les SRADET. Les plans de mobilité rurale se déploient en étant l'expression de tous les acteurs des territoires, depuis l'identification des besoins et pratiques de mobilité, à la déclinaison en finalité politique territoriale, actions et expérimentations.

L'intérêt du sujet proposé est également de nature socio-économique. En abordant cette *fabrique des arrangements* entre les parties prenantes, y compris celles issues de la sphère privée et commerciale en tant que porteuses de projets ou de solutions de mobilité, l'enjeu est aussi de penser les modèles économiques pérennes à mettre en place dans l'articulation urbanisme–déplacement ; de se demander quels en sont les coûts et les impacts au regard des intérêts des différents acteurs, la notion de *coût* étant à considérer dans son acception la plus générique (financier, environnemental, rythme et qualité de vie...); d'appréhender ces coûts de manière intégrée en appréciant la complémentarité entre ceux relevant des ménages et des différents niveaux d'acteurs publics.

L'intérêt est aussi sociétal sinon social. Cette mobilité automobile très fortement contrainte des territoires péri-urbains ou *périmétropolitains* de montagne constitue, du fait des coûts induits, un important facteur de vulnérabilité pour les habitants et les acteurs du territoire. Proposer des stratégies d'adaptation et d'organisation permettant de réduire ces coûts, qui plus est en réduisant l'empreinte carbone, peut notamment et notablement contribuer à l'équilibre démographique et plus largement social des territoires concernés.

Enfin, l'intérêt est scientifique dans la mesure où peu de travaux de recherche se sont spécifiquement attachés aux problématiques de mobilité dans les zones rurales peu denses et particulièrement de montagne, notamment sous l'angle de l'articulation urbanisme<->déplacements avec une perspective environnementale et sociale pour ces mêmes territoires. L'identification et l'appréciation des enjeux, impacts et coûts partagés par la diversité des acteurs partie

prenante de ces (ré)organisations, "arrangements" ou "bricolages" constitue un focale originale et –scientifiquement comme socialement– fructueuse.

La thèse pourra capitaliser sur des programmes de recherche récents (Intereg Moreco, ANR Terrhab). Elle bénéficiera notamment de la collaboration engagée avec plusieurs structures locales, déjà mobilisées pour contribuer à l'étude.

## Description du sujet de thèse

L'objectif de la thèse est d'apporter des éléments de décryptage des processus de formulation et de formalisation des enjeux et besoins mais également de construction des réponses en matière de formes et pratiques résidentielles et de mobilité. Il s'agira donc de concevoir et de mettre en œuvre une méthodologie permettant d'analyser les dynamiques de coopération entre des acteurs de statuts et d'intérêts divers, mais également les modes et modalités de gouvernance, notamment au regard des apports d'outils de connaissance partagée ou d'aide à la décision.

Partant de l'hypothèse qu'une démarche décloisonnée entre parties prenantes ne peut être conçue et mise en œuvre sur le seul registre technique ou procédural, il conviendra de prendre simultanément en compte plusieurs dimensions.

1. *Les dimensions sociologiques et culturelles* des différents acteurs partie prenante : les logiques de comportement des usagers pris dans les contradictions entre désir résidentiel, contraintes financières et de mobilité, et injonctions écologiques doivent faire l'objet d'une attention particulière. On considérera aussi la dimension sociale comme une ressource organisationnelle, au travers des solidarités de mobilité (usage partagé des modes et services de mobilité), en considérant notamment que les habitants, les associations et la sphère privée sont également acteurs et inventeurs de solutions pour les territoires ; et en analysant la manière dont cette solidarité joue selon les différences de capital culturel et social ou selon les particularités du territoire.

2. *La dimension communicationnelle et culturelle* : il s'agit d'éclairer la décision, d'intégrer les dimensions de la mobilité conjointement dans les choix résidentiels des habitants et dans les choix d'aménagement et d'urbanisation proposés par les élus. Cette dimension transforme les leviers d'action « classiques » et met en jeu un ensemble d'acteurs peu mobilisés dans les politiques d'aménagement amont. Il s'agira alors de considérer autant que possible toutes les parties prenantes et, notamment les porteurs de solutions pour les territoires procédant d'un autre registre que celui des collectivités « instituées » et des autorités organisatrices des mobilités.

3. *Les contraintes particulières des secteurs montagnards et/ou périurbains* : fragilité sociale et économique de certaines zones (population âgée, dépopulation, précarité économique ou énergétique, crise touristique en moyenne montagne, saisonniers précaires), dynamiques touristiques et les déplacements de citoyens qu'elles suscitent, valeurs d'agrément discriminantes et fortes, notamment dans certains secteurs très convoités.

4. *Les risques de discrimination territoriale induite* : la réorganisation de l'urbanisation en fonction de la mobilité introduit une nouvelle différenciation entre communes. Elle risque de pénaliser les communes les plus à l'écart et les plus distantes des services, ainsi que celles dont la faible dynamique sociale limite toute auto-organisation des acteurs et des habitants. Le bénéfice -relatif et local- que ces communes pouvaient trouver dans la diffusion résidentielle et leurs faibles valeurs foncières risque là de disparaître, et de produire une spirale négative de dévitalisation.

5. *L'intégration dans ou avec les dispositifs de planification territoriale* : Compte tenu des évolutions et des réformes territoriales en cours, et au regard des ruptures et des changements à l'œuvre dans les modes de faire et dans les formes de coopération visant à articuler urbanisme et mobilité au sein des territoires peu denses, les travaux engagés devront se préoccuper des liens de dépendance et d'influence avec les nouveaux schémas d'aménagement et de planification de la mobilité se mettant en place aux différents échelons territoriaux –au sens administratif du terme–, depuis les Schéma Régionaux d'Intermodalité jusqu'aux Plans de mobilité rurale apparaissant à l'échelle des EPCI.

L'hypothèse générale du projet de thèse est donc celle d'une nouvelle territorialité de l'aménagement issue d'un profond et grandissant décloisonnement des coopérations en réponse aux différents enjeux liés à la mobilité et à la problématique de l'articulation urbanisme/transports dans les territoires périurbains de montagne. Elle impose une plus grande prise en compte des besoins et des pratiques des habitants des territoires en termes de vécu et de mobilité. Elle suppose le passage d'une logique d'offre à une logique de demande, de besoins et de pratiques de mobilité. Par ailleurs, cette hypothèse suppose aussi de considérer l'innovation comme ne relevant pas uniquement de la sphère

technique et administrative, mais bien de l'ensemble des acteurs qui, de près ou de loin, participent de la construction d'un décloisonnement tous azimuts des frontières pour apporter des solutions territoriales en termes de mobilité et aménagement.

Plusieurs questionnements devront de ce fait être assumés :

- Comment sont co-construites les politiques liant mobilités, aménagement et urbanisme dans ce contexte ? Une analyse fine des stratégies et rôles des acteurs est incontournable, en intégrant l'apparition d'acteurs nouveaux voire inédits sur ces territoires ruraux ou de montagne.
- Quelles sont les dynamiques habitantes ? Comment prendre en compte les nouveaux besoins (explicites et implicites) et pratiques des populations ? En quoi ces dynamiques peuvent-elles constituer des ressources (solidarité, créativité, systèmes collaboratifs) pour les territoires ? Comment ces ressources peuvent-elles être activées/mobilisées (reconnaissance, motivation, implication) voire explicitement intégrées dans les politiques territoriales ?
- Comment les initiatives peuvent-elles « prendre » et se diffuser sur le territoire compte tenu des objectifs parfois divergents des acteurs, et notamment des contraintes posées vis à vis des services publics (coûts) ?
- Y-a-t-il des transformations à l'œuvre dans les manières de penser les territoires, de reconfigurer les missions territoriales ? Comment s'articulent les différentes gouvernances de mobilité et de territoires ? Quels recours aux et quelles évolutions décloisonnées avec les initiatives privées et associatives ?
- Comment rendre visibles ces interactions et initiatives ? Quels outils et indicateurs pourront être conçus et mobilisés dans cette perspective ? Par qui et avec qui ?

#### ◆ Moyens et méthodes mis en œuvre et leur intérêt.

La thèse fait appel pour une part à des méthodes qualitatives et pragmatiques : analyses par entretiens semi-directifs, analyse des réseaux d'acteurs, suivi des réunions, analyses de discours ; et pour une autre part d'analyses géographiques : diagnostic de territoires, études des flux, études démographiques, cartographie. Elle demande également une connaissance en aménagement et urbanisme, notamment sur les procédures et démarches de planification récentes.

La première phase de travail comportera deux volets distincts :

- La réalisation d'un état de l'art scientifique sur les pratiques collectives et les politiques locales en matière de mobilité dans les zones non-urbaines de manière à identifier les concepts pertinents ou fertiles pour les communes situées en montagne. Ce travail s'accompagnera d'une démarche de repérage d'initiatives intéressantes dans d'autres régions.
- A partir des éléments de diagnostic statistique et cartographique établis, une approche qualitative des territoires appuyée sur l'analyse de documents (documents administratifs, études, presse locale...) ainsi que sur des enquêtes et des entretiens visera à établir une typologie des ménages en fonction des pratiques ou besoins de mobilité, mais également à repérer les initiatives en la matière ainsi que les acteurs –publics, collectifs ou privés– mobilisés ou mobilisables.

A partir des enjeux récurrents sur les territoires, cette première étape débouchera sur la formalisation de pistes de travail et d'expérimentation s'agissant à la fois des types d'action (covoiturage, transport à la demande, aménagements urbains, animation locale, systèmes d'échanges, entrepreneuriat...) et des modalités d'articulation et de gouvernance à l'échelle locale et territoriale (s'agissant des liens avec le ou les pôle(s) d'emploi).

La deuxième phase de travail présentera un caractère plus technique en s'attachant à rechercher, concevoir ou adapter des méthodes (focus group, ateliers, jeux de rôle, « jeux sérieux »...) et outils (indicateurs, cartographie collaborative, imagerie dynamique...) permettant de favoriser et faciliter une appréhension intégrée des différents registres d'action et d'acteurs, de leurs interactions et des effets souhaités ou induits. Cette étape d'outillage bénéficiera de la collaboration avec le CEREMA ainsi qu'avec certains partenaires de l'équipe (laboratoire d'informatique, bureau d'étude en urbanisme, centre de géomatique).

Le travail de recherche s'attachera à analyser les tenants et aboutissants de cette gouvernance « augmentée » par des méthodes et d'outils de connaissance ou de décision partagées. L'enjeu sera en effet de comprendre ce que ces derniers produisent effectivement dans la dynamique d'acteurs, pour quelles raisons, de quelles manières, afin d'être en mesure de

produire des apports conceptuels et méthodologiques à la fois une véritable portée scientifique et un réel potentiel en termes de transférabilité.

◆ **références bibliographiques clés sur ce sujet**

Abidi, A., Fialaire, J. (dir), *Quelle gouvernance au service de la mobilité durable*, L'Harmattan, 2011.

Allard M. & alii, 2014, Raising awareness on mobility costs for households: a lever for changing residential choices and improving local governance? Experimentation in the French Alpine metropolitan area, *Transportation Research Procedia*, pp. 255-270 <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146514003032>

Alpine Convention – Working Group Transport – soft mobility subgroup (2014), *Sustainable mobility solutions in remote Alpine territories*, Final report, 2014

Baudelle, G., Darris, G., Ollivro, J., Pihan, J. (2004), *Les conséquences d'un choix résidentiel périurbain sur la mobilité : pratiques et représentations des ménages - Cybergeog*

BRES (A), DESJARDINS (X), 2014, « Quelles alternatives à l'automobile dans les espaces d'entre-villes », in *Annales de Géographie*, n°698, pp.1039-1061

BOURDEAU (Ph.), MAO (P.), CORNELOUP (J.), 2011, « Les sports de nature comme médiateurs du « pas de deux » ville-montagne. Une habitabilité en devenir ? », in *Annales de Géographie*, n° 680 (4/2011), pp. 449-460 /

Camagni, R. et al. (2002), *Forme urbaine et mobilité : les coûts collectifs des différents types d'extension urbaine dans l'agglomération milanaise* », in: *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, n° 1/ 2002, p. 105-139 .

Centre d'analyse stratégique (2012). *Les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux. Rapport de la mission présidée par Olivier Paul-Dubois-Taine*, CAS, Février 2012

Cerema (2014-2016). *Démarche-action « Territoires d'Expérimentation d'Actions de Mobilité innovantes en zone de Montagne » - TEAMM*

Certu (1990). *Coût global de l'aménagement. Le coût de fonctionnement. Un critère de choix de l'investissement*. 1990

Certu (2011). *Le coût des équipements publics : approche en coût global*. Fiche n°3, Novembre 2011  
Cochez N., Durieux E., Lévy D., 2015, « Vulnérabilité énergétique, loin des pôles urbains, chauffage et carburant pèsent fortement », *Insee Première*, n° 1530, 4 p.

Comby, J (2009). *Qui doit payer l'urbanisme?* - [www.comby-foncier.com](http://www.comby-foncier.com), 2009

Comité Interministériel aux ruralités (2015). *Nos ruralités, une chance pour la France. Rapport issu des Assises de la Ruralité*, mars 2015

Commissariat général à l'égalité des territoires (2015). *Des leviers pour innover dans tous les territoires. Collection En bref*, septembre 2015

Consortium européen Transplus (2005), *TRANSPLUS : l'intégration des politiques d'utilisation des sols et de transports*. Commission européenne, CERTU, Paris.

Desjardins, X. (2011), *Pour l'atténuation du changement climatique, quelle est la contribution possible de l'aménagement du territoire ?*, in: *Cybergeog : European Journal of Geography*. <http://cybergeog.revues.org/23531>

Dittmar, H. and Ohland, G. eds. (2004), *The New Transit Town: Best Practices in Transit-Oriented Development*. Island Press, Washington, DC.

Dupuy, G. *La dépendance automobile*. Economica, 1999.

ETD (2007). *Mobilité et accès aux services en milieu rural et périurbain. Quelles méthodes d'analyse des besoins ?*

ETD (2009). *Construire une offre locale de transport. Quels outils pour une mobilité durable en milieu rural et périurbain?*

Flux 2010/1-2 (n° 79-80) "Faibles densités et coûts du développement urbain"

CAILLY Laurent, FOURNY Marie-Christine, CHARDONNEL Sonia, BAILLEUL Hélène, DODIER Rodolphe, FEILDEL Benoît, LOUARGANT Sophie, 2013, "Lorsque la mobilité territorialise. Des pratiques individuelles de mobilité à la mobilisation de solidarités collectives de proximité ». *EspacesTemps.net*



PRADEL Benjamin, CAILLY Laurent, FOURNY Marie-Christine, CHARDONNEL Sonia, DODIER Rodolphe, LOUARGANT Sophie, 2014, « Relations sociales et solidarités collectives dans les déplacements périurbains : vers une identité de mouvement ? » *Revue Recherche Transports Sécurité*

FOURNY MC, CAILLY Laurent, 2014, Gérer les proximités et franchir les distances. L'agencement des proximités dans la mobilité quotidienne périurbaine, *Géoregards n° 6, Modes de vie de proximité dans les villes contemporaines*.

Fourny, M.-C., et alii (2013), Quelle gouvernance territoriale pour une urbanisation orientée par le rail dans les aires métropolitaines? Les leçons d'une expérimentation régionale, in: Communication présentée au colloque ASRDLF 2013 « Cultures, patrimoines et savoirs », UCL- Mons (B), 8 au 11 juillet 2013.

Gallez, C., Kaufmann, V., Maksim, H., ThÉbert, M., & Guerrinha, C. (2013). Coordonner transport et urbanisme. Visions et pratiques locales en Suisse et en France. *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, (2), 317-337.

Healey P. (2000), New Partnerships in Planning and Implementing Future-oriented Development in European Metropolitan Regions, in *Informationen zur Raumentwicklung Heft 11/ 12*, p. 745-749.

Hubert J.-P., 2009, « Dans les grandes agglomérations la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs », *INSEE Première*, n°1252, 4 p.

Marie Huyghe, Hervé Baptiste et Jean-Paul Carrière, « Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité ? L'exemple du Parc naturel régional Loire-Anjou-Touraine », *Développement durable et territoires* [En ligne], Vol. 4, n°3 |

Kaufmann, V., F. Sager, Y. Ferrari, et D. Joye. Coordonner transports et urbanisme. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2003.

Lejoux P., 2016, « Les petites villes face à la montée des contraintes énergétiques : l'augmentation du coût de la mobilité, un facteur de vulnérabilité économique ? », *Territoire en mouvement*, à paraître.

Lejoux P., 2014, « Les entreprises face à la mutation énergétique : l'enjeu de la mobilité dans les territoires périurbains de la métropole lyonnaise », *Revue Géographique de l'Est*, [En ligne], vol. 54 / 1-2, mis en ligne le 15 octobre 2014, consulté le 07 novembre 2014. URL : <http://rge.revues.org/5135>

Lejoux P., Ortar N., 2015, « Les pratiques de mobilité des ménages et des entreprises à l'épreuve de la transition énergétique : quelles dynamiques de changement ? Le cas des territoires périurbains de l'agglomération lyonnaise ». In Scarwell H.-J., Leducq D., Groux A., *Transitions énergétiques : quelles dynamiques de changement ?*, Paris, L'Harmattan, p. 107-119.

Lejoux P., 2012, « L'évolution des mobilités spatiales face aux impératifs du développement durable : quelles stratégies d'adaptation des ménages résidant en ville intermédiaire ? ». In Giroud M., Mainet H., Edouard J.-C. (eds.), *Les mobilités spatiales dans les villes intermédiaires. Pratiques, territoires, régulations*, Clermont-Ferrand, Presses Universitaires Blaise Pascal, p. 31-49.

L'Hostis, A., E. Alexandre, M. Appert, C. Araud-Ruyant, M. Basty, G. Biau, S. Bozzani-Franc, et al. Concevoir la ville à partir des gares, Rapport final du Projet Bahn.Ville 2 sur un urbanisme orienté vers le rail, octobre 30, 2009.

Massot, M.-H., et Orfeuill, J.-P. (2005), La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale, in: *Cahiers internationaux de sociologie*, n° 118, p. 81-100.

Mobilité-durable.org (2013). Espaces périurbains : quelles alternatives pour une mobilité plus durable? Dossier mai 2013 – Internet

Nicolas J.-P., Vanco F., Verry D., 2012, Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages, *Revue d'Économie Régionale et Urbaine*, N°1, pp. 19-44Réseau Action Climat France (2014). Les solutions de mobilité soutenable en milieu rural et périurbain

Oural Akim (2015). L'innovation au pouvoir ! Pour une action publique reinventée au service des territoires. Rapport avec l'appui du secrétariat général pour la modernisation de l'action publique. Avril 2015.

Solere de R., 2012, *La mobilité urbaine en France. Enseignements des années 2000-2010*, Lyon, CERTU, 108 p.