

Le déplacement urbain entre culture et politique de l'environnement. La difficile conciliation ?

Abdelhamid ABIDI, Sociologue, CERP3E-IRSTV-Université de Nantes (France)

INTRODUCTION

Le déplacement urbain est devenu depuis, à peu près deux décennies, une priorité pour les acteurs de la politique publique que ce soit au plan national, régional ou local. Cet intérêt a trait, essentiellement, aux enjeux environnementaux, sociaux et techniques que suscite le transport urbain. Un rapport étroit s'est établi dès lors entre le transport et la dégradation de l'environnement naturel (air, bruit, énergie,...). Les autorités organisatrices du transport urbain avaient toujours misé sur l'amélioration du transport collectif moins polluant et à la hauteur des attentes de la population citadine. En France, les Plans de déplacement urbain (PDU)¹ sont des outils qui traduisent une politique de transport favorisant une mobilité urbaine équilibrée et protectrice de l'environnement. Les mesures juridiques prises en ce sens visent essentiellement la réduction de l'utilisation de la voiture particulière en faveur du transport collectif. Comment est appréhendé le lien entre le moyen de transport et l'usager ? Qu'est-ce qui incite ou empêche les usagers d'abandonner la voiture personnelle et d'emprunter le transport collectif ou de pratiquer les modes doux (marche à pied, vélo, ...) ? Le choix modal serait-il appréhendé comme une action rationnelle et calculée ?²

Mettre en place une politique de transport implique, entre autres, le changement des comportements des populations dans ses multiples appartenances sociales, ce qui présente une lourde et fastidieuse entreprise. Ceci nous conduit à la question de l'évaluation des actions publiques. Comment peut-on mesurer le changement comportemental en faveur du respect de la question environnementale ?

LE DILEMME DE LA VILLE MODERNE

Le paradoxe de la ville moderne trouve son origine au sein de ces deux images auxquelles elles sont associées : premièrement l'image d'un espace dynamique, du renouvellement et de la mixité sociale ; deuxièmement l'image d'un espace stressant, pollué et abritant toutes les formes d'inégalités sociales. Si le progrès technique résout un certain nombre de problèmes de la vie citadine comme espace de commodité, il est source de pollution de tout genre (bruit, air) via les moyens des déplacements urbains et en particulier la voiture personnelle. Ainsi se pose la question de la gestion de l'espace urbain sous ses multiples usages afin de ne pas creuser le déséquilibre déjà constaté entre les populations et entre les modes de transports. L'exemple de la voiture personnelle illustre parfaitement le paradoxe de la ville moderne. Après avoir été l'objet principal de tout développement des infrastructures urbaines et périurbaines jusqu'aux années 1970, elle est devenue objet de lutte dans les politiques publiques en matière de transport au profit du transport collectif. Ainsi, l'espace urbain est devenu un champ d'action privilégié afin de prévenir les effets pervers de cette extension illimitée de la ville et de l'augmentation des besoins de la population citadine en matière de mobilité pour des diverses raisons. Dans ce contexte, il faut bien rappeler que le taux de la population citadine mondiale ne cesse d'augmenter.³ En dépit de ce constat réel et communément partagé, l'espace urbain ne peut pas s'étendre indéfiniment, car ceci engendre plus de difficultés de gestion de ses multiples domaines d'activités. En effet, les directives issues des conventions internationales ces dernières années, notamment le protocole de Kyoto, incitent les États et les collectivités territoriales à mettre en œuvre un système de transport qui satisfasse les besoins des habitants de la ville et ses périphéries sans compromettre l'environnement naturel et les intérêts des différentes catégories sociales.

TRANSPORT ET DEVELOPPEMENT DURABLE

Depuis des décennies, la sonnette d'alarme est tirée face à la croissance de consommation des ressources naturelles et des émissions polluantes. Après le rapport Meadows de 1972 qui remet en question la croissance illimitée, la communauté internationale adopte, lors de la Conférence de Stockholm de la même année, la notion « *d'éco développement* ». Ce concept se transforme en paradigme structurant le fonctionnement institutionnel et la production scientifique à partir des années 1980 sous le nom de *développement durable*. Dans son rapport, Gro Harlem Brundtland définit le développement durable comme « *un développement qui répond aux besoins des générations du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs* ». Après avoir introduit dans ce concept, outre l'économie, la dimension sociale lors du sommet de Copenhague en 1995, l'espace urbain est devenu un champ d'action en matière environnementale lors du sommet des villes d'Istanbul en 1996.

De tous les domaines de la vie citadine, le déplacement urbain s'avère une question à contrôler davantage car c'est la seule activité non productive puisqu'elle se réduit à sa propre fonction de faire mouvoir les hommes et les marchandises entre deux points : un point de départ et une destination. C'est une activité polluante, dévoratrice d'énergie et d'espace.

Le déplacement urbain des personnes, quels que soit leurs modes et leurs destinations, est au centre des préoccupations politiques et scientifiques. Cette place prépondérante de la question de la mobilité urbaine s'est affirmée par le rapport systématique établi entre le transport et l'environnement. Non seulement ce type de transport augmente la consommation énergétique, mais aussi également il pollue davantage l'environnement par les différentes émissions. Le transport urbain est aussi source de nuisance sonore, de pollution de l'air et paralyse la dynamique économique des villes.

Dans le cas de la France, la législation relative à l'environnement préconise la mise en place d'une politique de transport en faveur de la protection de l'environnement (réduction des GES, de la couche d'ozone) par le développement du déplacement intermodal. L'objectif principal est de réduire l'utilisation de la voiture personnelle en faveur des modes doux (marche à pied, vélo, et le transport collectif tels que les réseaux de transport urbain (métro, tramway, bus, train). Cet objectif fait l'objet des outils juridiques et institutionnels mis en place par le ministère de l'équipement et du transport en France tel que les Plans de Déplacement Urbain (PDU). La loi *Solidarité et Renouvellement Urbain*, fournit en effet des moyens opérationnels pour utiliser la planification des transports comme outil de maîtrise de l'étalement urbain et de densification. Elle renforce le caractère contraignant des Plans de Déplacements Urbains, et ordonne trois niveaux d'aménagement dont les Plans Locaux d'Urbanisme devant être compatibles avec les Plans de Déplacements Urbains, qui, à leur tour, doivent être compatibles avec les Schémas de Cohérence Territoriale. Ceci signifie davantage, non une succession d'enjeux, mais une complexification de l'opération de planification que ce soit sur un plan technique ou politique. En effet, cette hypertrophie juridique se traduit par les Plans de Déplacements Urbains dont l'objectif majeur est de modifier sensiblement un partage modal aujourd'hui nettement déséquilibré au profit de l'automobile.

L'INDIVIDU ET LE TRANSPORT : QUELLE LOGIQUE ?

Le rapport entre les individus, les groupes ou les sociétés et les moyens de transport (personnel ou collectif) est aperçu comme une corrélation qui relève du pragmatisme pur selon le paradigme de *l'Homo economus*. En effet, l'individu est vu comme un être métaphysiquement libre, apte à des choix rationnels en vue d'atteindre une fin déterminée sans contraintes structurelles. Cette approche n'est certainement pas récente. Elle s'inscrit dans le parcours de la genèse des sciences de l'homme et les querelles de la méthode spécifique qui, enfin de compte, s'inspire des sciences de la nature.⁴ Les sciences humaines et sociales (sociologie, psychologie, histoire et anthropologie) ont démontré que l'action humaine ne peut être dissociable de la trajectoire sociale par laquelle passe un individu. Ce dernier intériorise, durant la socialisation, les normes et les valeurs de son milieu social, elles sont incorporées dans son corps et inscrites dans son inconscience et l'accompagnent durant sa vie. Ce qu'appelle Pierre

Bourdieu l'*Habitus*.⁵ L'individu est un processus social pendant lequel son « je » se façonne sous l'effet du « nous » comme l'a démontré Norbert Elias dans son œuvre consacrée à la construction sociale des mœurs dans la civilisation occidentale.⁶ S'il semble que l'individu est maître de ses choix en matière de transport, on le réduit à un être calculeur laissant derrière lui toute cette trajectoire sociale. Les déterminants de ses choix en matière de transport, par exemple, ne sont pas seulement conjoncturels mais aussi structurels, autrement dit historiques.

Les conduites humaines, individuelles ou collectives, en matière de mobilité dans l'espace urbain s'inscrivent dans un contexte historique particulier et dans une culture spécifique. Les attitudes et les conduites d'une population donnée vis-à-vis le transport urbain changent d'une époque à une autre. La divergence des contextes engendre des pratiques différentielles liées à des modes de pensées divers. En raison de l'apport des sciences de l'ingénieur au domaine de transport urbain mais aussi tout ce qui est en rapport avec la mobilité, il semble que « l'évidence » qui s'impose aujourd'hui est que l'élaboration des politiques publiques en la matière, revient en premier lieu à ces compétences techniques. Jusque-là, l'implication des individus et des groupes dans l'élaboration des alternatives de déplacement urbain demeure une procédure formelle de la démocratie locale. Réduire la polémique entre acteurs politiques, ingénieurs et population à sa dimension procédurale semble marginaliser le rôle que peut jouer la recherche dans cette perspective.

Nous appréhendons les pratiques de déplacement des usagers à partir des logiques d'actions qu'ils adoptent, mais aussi à partir de la culture d'une société qui englobe entre autres les valeurs sociales associées à tel ou tel mode de déplacement. Pour deux sociétés différentes, ayant des histoires spécifiques, le rapport à la voiture personnelle par exemple n'est pas le même. Les individus appartenant à l'une ou à l'autre de ces deux sociétés, ne partagent pas le même regard sur un mode de transport collectif. Ils ne partagent pas les mêmes représentations sociales où ce type de déplacement collectif crée une expérience sociale quotidienne et particulière pour chaque usager.

LA VOITURE PERSONNELLE, PILIER DU MODE DE VIE DE L'HOMME « MODERNE »

La valeur sociale de la voiture ne se réduit nullement pas à sa fonction technique de la mobilité. Elle dépend d'un mode de vie en constante évolution. Nourri par les réalisations du progrès technique, ce mode de vie est un cadre idéal qui se compose d'éléments, matériels et non matériels, permettant la satisfaction des besoins de l'être humain en économisant de plus en plus son effort physique. Il est un objet de lutte sociale dans tous les champs de la vie en société humaine. Pour pouvoir atteindre ce mode de vie modèle, il faut un certain nombre de capitaux qui sont aussi un enjeu de concurrence entre les individus et les groupes sociaux. Deux éléments essentiels peuvent concrétiser ce mode de vie. Il s'agit de la *liberté* et de la *propriété*. La liberté exige l'indépendance, car on ne peut pas être libre si on est dépendant de quelqu'un d'autre. L'indépendance ne peut, à son tour, être effective sans le recours à l'appropriation de biens garantissant une autonomie personnelle. Ainsi, nous inscrivons la voiture dans cet enchaînement des principes sur lesquels se base le mode de vie de l'homme moderne. L'objectif n'est certainement pas la définition de ce mode de vie, car il ne peut être qu'un idéal type, pour reprendre le concept wébérien, dont les composantes réelles sont souvent hétérogènes. Nous voulons établir un lien entre ce mode de vie et la culture de la modernité que cristallisent certains principes.

Les principes sur lesquels repose cette modernité, essentiellement sociopolitique, sont les acquis de cette longue histoire de lutte contre l'hégémonie de la communauté sur l'individu, de l'église sur le politique, bref du sacré sur le séculier. Le cogito cartésien est une annonce de la naissance du sujet libre de toutes ses contraintes. C'est le fondement d'une culture de l'Homme responsable de son destin en construisant un savoir positif⁷. Nous rappelons à ce propos le principe générateur d'Auguste Comte, « *savoir pour prévoir et prévoir pour pouvoir* ».

Dans cette nouvelle philosophie de la modernité, l'individu existe désormais en soi et pour soi. Cette conception est affirmée par la naissance des institutions politiques assurant une certaine démocratie basée sur la séparation des pouvoirs et l'affirmation du principe de droit. D'autres éléments expliquent cette tendance, c'est le progrès scientifique et technique dans le cadre du système capitaliste.

Le lien donc entre la valeur individualiste, le principe de la liberté et la démocratie est le fondement de cette modernité étroitement liée au développement des connaissances et l'invention des moyens techniques garantissant un meilleur sort social et économique des individus. Ainsi, la voiture est un moyen technique qui incarne ces valeurs de la modernité. Elle assure l'autonomie, préserve l'indépendance, facilite le déplacement en toute liberté, réduit la distance spatiale, mais développe l'intégration sociale. Si la voiture est devenue un objet indésirable en dépit de ses avantages individuels, c'est parce qu'elle porte préjudice à l'environnement, une propriété collective, on est donc face à un primat de l'intérêt collectif par rapport à celui de l'individu. Le paradoxe c'est que tout le monde croit à ces valeurs parce qu'elles constituent la base d'un mode de vie modèle. Mais aussi tout le monde est attaché à la valeur principale de la liberté individuelle.

LA GLOBALISATION ECONOMIQUE ET L'UNITE DE L'HOMME

Au-delà de cette dimension culturelle de la problématique du transport urbain, on s'interroge sur la nature des obstacles structurels qui sont susceptibles de rendre difficile la réalisation de ces objectifs prometteurs en matière d'une mobilité urbaine équilibrée entre les besoins d'un côté et le respect de l'environnement de l'autre. Ceci nous conduit à mettre cette problématique dans un cadre global qui est le système de production capitaliste qui ne cesse d'étendre son hégémonie sur ses périphéries au sein de ce qu'on appelle la globalisation. Ce système capitaliste se définit essentiellement par trois éléments à savoir : le Progrès scientifique et technique, le Profit et la Liberté d'entreprendre. La mobilité fluide des capitaux et des mécanismes de standardisation des formes de production et de consommation dans le monde, s'observe essentiellement dans la possibilité accrue dont bénéficie les industries automobiles à continuer de subjuguier les individus en sociétés par des conceptions de modèles toujours innovants et originaux. Avec la généralisation des nouvelles technologies de l'information et de communication (NTIC), le système monde, selon la formule de Samir Amin, exerce son pouvoir sur des populations diverses par des moyens multiples. Les sommes colossales dépensées par les multinationales de l'industrie automobile dans les spots publicitaires expliquent l'effet pervers des politiques publiques en matière de transport. Il suffit de citer l'exemple du coût réel de dix kilomètres d'une ligne de tramway en France qui est aux alentours d'un milliard d'euros, une somme dépensé par la société Renault pour ses spots publicitaires en une année. Afin de mieux commercialiser, on manipule les mécanismes psychosociologiques pour pouvoir répondre aux attentes individuelles universellement partagées entre les hommes (vivre et se sentir mieux, consommer plus, déployer moins d'effort, faire et mouvoir vite). L'économiste et philosophe allemand Karl Marx avait prétendu depuis plus d'un siècle que le besoin crée l'invention. On se demande aujourd'hui si le besoin lui-même n'est pas une construction ?

L'EVALUATION DES PLAN DE DEPLACEMENT URBAIN : QUELS REFERENTIELS ?

Les référentiels technicistes des concepteurs des politiques publiques dans le domaine du transport urbain sous tendent implicitement l'élaboration des méthodologies d'évaluation de ces mêmes actions. En isolant l'usager de son contexte socioculturel, l'impact des actions mises en œuvre pour réduire l'utilisation de la voiture personnelle est souvent vu selon un angle purement utilitariste. Ceci réduit l'approche d'évaluation à une modélisation mathématique sous forme de simulation de scénarios.

L'approche, qui cherche à élaborer des critères chiffrés permettant l'évaluation de l'impact des actions publiques sur l'environnement (qualité de l'air, bruit, émission des GES,) semble être insuffisante et contourne l'objectif sans vraiment l'atteindre. Par le truchement d'un ensemble d'indicateurs, on aboutit à la construction d'une grille chiffrée. Ceci suppose que les dimensions visées sont toutes mesurables et observables. La réalité est plus complexe que ce que l'on peut observer. D'autres paramètres cruciaux

échappent à l'application des modèles arithmétiques tels que les tendances comportementales d'une population sous l'influence des conjonctures économiques ou politiques. Des transformations dans l'organisation sociale en rapport avec l'espace, qui peuvent se produire sous l'effet d'un certain nombre de facteurs autres qu'économiques. Il faudrait peut-être aller plus directement vers l'élaboration d'une méthodologie d'évaluation basée sur la mobilisation des techniques d'investigation, des bases de données pour contourner les comportements des usagers dans des situations réelles de déplacement. Comment peut-on être certain de pouvoir garantir l'adhésion de l'utilisateur à une alternative proposée dans une politique de transport urbain⁸?

CONCLUSION

L'urgence de la question du transport urbain sous la pression à la fois des conventions internationales et de la société civile visant la protection de l'environnement et des ressources naturelles, semble être aussi traitée en urgence sans l'inscrire dans son histoire socioculturelle. Il serait vain de comprendre la logique de la mobilité urbaine d'une population diversifiée par une approche rationalisante des actions humaines que ce soit individuelle ou collective. Le sens de la mobilité, des rapports entre usagers et divers modes de transport et des choix modaux fournissent à la recherche scientifique multidisciplinaire un excellent terrain à investir.

NOTES BIBLIOGRAPHIQUES

¹ A l'origine, les Plans de Déplacements Urbains (PDU) ont été créés par la Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 pour rationaliser l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement. Par la suite, la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie (LAURE) du 30 décembre 1996 a modifié ces plans pour en faire des outils de lutte contre la pollution atmosphérique. Enfin, la loi solidarité et renouvellement urbain (SRU) du 13 décembre 2000 a modifié une nouvelle fois les PDU afin de les articuler plus fortement avec les documents d'urbanisme. En Ile-de-France, le PDU doit être compatible avec les orientations du schéma directeur de la région d'Ile-de-France et avec le PRQA. Les plans locaux d'urbanisme doivent quant à eux être compatibles avec le PDU. La loi SRU a également prévu qu'en région Ile-de-France, le PDU puisse être complété par des plans locaux de déplacements élaborés à l'initiative d'un groupement de communes qui en détaillent et précisent le contenu. L'élaboration d'un plan de déplacements urbains est obligatoire, dans les périmètres de transports urbains inclus dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants.

² Il existe des travaux qui ont traité cette question dont, à titre d'exemple, celui de Vincent KAUFMANN et Florence PAULHIAC et 2005, « Transports urbains à Montréal : évolutions des référentiels et enjeux d'une politique durable », in *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2006 - N° 1 - pp. 49-80. Voir aussi la thèse de Michaël FLAMME, 2003, « Comprendre le choix modal. Les déterminants des pratiques modales et des représentations individuelles des moyens de transport »

³ L'année 2007 marquera un tournant historique : une personne sur deux vivra en ville. Cela devrait être une occasion de se réjouir. Après tout, depuis des temps immémoriaux les villes ont été des centres de croissance économique et de créativité culturelle. Toutefois, alors qu'un citoyen sur trois - soit près d'un milliard de personnes - habite actuellement dans un bidonville, le nouveau Rapport 2006/7 d'ONU-Habitat sur l'état des villes dans le monde remet en cause la notion de durabilité urbaine dans son ensemble. En 2005, la population urbaine mondiale était de 3,7 milliards sur une population mondiale totale de 6,45 milliards. Les tendances actuelles indiquent que le nombre d'habitants des villes continuera à augmenter pour atteindre presque 5 milliards d'ici à 2030, sur une population mondiale totale de 8,1 milliards de personnes. On s'attend à ce que la population urbaine mondiale augmente à un taux annuel moyen de 1,78 % entre 2005 et 2030, soit près de deux fois le taux de croissance de la population mondiale totale.

⁴ Jean-Claude Passeron et Louis-André Gérard-Varet, (dir.), *Le modèle et l'enquête. Les usages du principe de rationalité dans les sciences sociales*. Ed. EHESS, Paris, 1995, p. 11.

⁵ Pierre Bourdieu, « Habitus, code et codification », in *Actes de la recherche en sciences sociales*, N° 64, 1986, p. 40-41.

⁶ ELIAS Norbert, *La civilisation des mœurs*, Calmann-Lévy, Paris, 1973.

⁷ Nous utilisons le terme positif dans le sens comtien du terme. Le savoir positif c'est le savoir issu d'une démarche positiviste.

⁸ À l'issue d'une étude sur les agglomérations de Grenoble, Lausanne, Genève et Berne, Vincent KAUFMANN (2000) interprète ainsi le choix modal en fonction de différentes logiques de mobilité. Il montre en particulier que la confrontation des offres de transport n'est qu'une des possibilités parmi d'autres dont l'acteur dispose pour construire ses pratiques de déplacements. Michaël FLAMM (2002) introduit quant à lui trois logiques de déplacements (routinier, planifié, improvisé) ainsi que plusieurs logiques de signification des activités pratiquées pendant les déplacements. Les auteurs cités concluent notamment sur les limites du postulat de la primauté de la vitesse sur la qualité du temps vécu.