

Université François-Rabelais Tours
Ecole doctorale Sciences de l'Homme et de la Société

D.E.A. Villes et Territoires – Aménagement

Mémoire de recherche
Présenté par Caroline RANDELLI

Les transports urbains durables : l'équité dans l'accès à la
mobilité
Application aux cas de Saint-Etienne et de Strasbourg

Année 2003-2004

Membres du jury

Philippe MATHIS, Professeur, Discipline 24 section
Eric THOMAS, Maître de conférences, Aménagement, Urbanisme

ART Laboratoire VST 2111

Maison des Sciences de l'Homme " Villes et Territoires "

Les transports urbains durables : l'équité dans l'accès à la mobilité Application aux cas de Saint-Etienne et Strasbourg

sous la direction de Monsieur Philippe Mathis



Mémoire de recherche
DEA Sciences de l'Homme et de la Société
Filière Villes et Territoires
Option Aménagement
Magistère d'Aménagement 3ème année

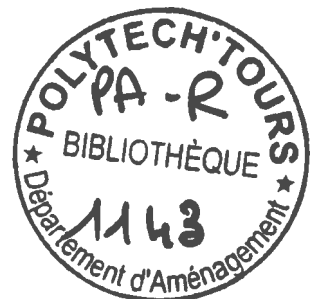
Maison des Sciences de la Ville



Les transports urbains durables :
l'équité dans l'accès à la mobilité
Application aux cas de Saint-Etienne et Strasbourg

Année universitaire 2003-2004

Caroline Randelli



Remerciements

Je tiens à remercier particulièrement mon directeur de recherche, le professeur Philippe Mathis pour avoir accepté de m'encadrer et pour ses précieux conseils tout au long de ce travail.

Je voudrais également remercier les professeurs Denis Martouzet, Hervé Baptiste et Eric Thomas du CESA pour avoir pris le temps de me recevoir et de m'avoir aidée à apprécier le principe d'équité, dont il est question dans cette étude.

Merci encore à Mélanie Jumel, thésarde au CESA, pour avoir partagé mes doutes et interrogations sur l'équité, pour sa gentillesse et enfin sa disponibilité.

Plus généralement merci à l'équipe du CESA, dont le personnel de la bibliothèque, Pascale et Sophie.

Mes remerciements s'adressent aussi à Cyria Emelianoff, maître de conférence à l'université du Mans, pour m'avoir rencontrée plusieurs fois afin de me faire connaître ses réflexions sur le *développement durable* ainsi qu'à Caroline Gallez, chargée de recherche au laboratoire Ville, Mobilité, Transport de l'INRETS, pour ses conseils concernant *l'accessibilité* et *l'accès à la mobilité*.

Je remercie les professionnels qui suivent, sans lesquels la phase de terrain de ce travail n'aurait pu aboutir,

- Philippe Lejeune, responsable du service Déplacements pour la ville de Saint-Etienne,
- Ludovic Meyer, chargé de mission PDU à la direction aménagement du territoire et des déplacements pour Saint-Etienne Métropole,
- Catherine Ruyant, responsable du service Transports et déplacements pour EPURES, agence d'urbanisme de la région stéphanoise,
- Eric Saliou, chef de projet pour la liaison Saint-Etienne / Firminy, pour la région Rhône-Alpes
- Eric Fontenit, responsable des déplacements et chargé de mission PDU pour la Communauté Urbaine de Strasbourg,
- Benoît Vimbert, chargé de mission PDU pour l'ADEUS, l'agence d'urbanisme de l'agglomération strasbourgeoise.

Enfin, je remercie toutes les personnes, parents, amis et Guillaume, qui m'ont permis de réaliser ce mémoire dans les meilleures conditions possibles.

Sommaire

Introduction : A la recherche d'équité dans la durabilité - page 6

Partie 1 - Définitions et enjeux des termes - page 9

1.1 Transports urbains durables : entre significations et enjeux - page 10

1.1.1 Approche conceptuelle - page 10

1.1.1.1 Définition des termes « transport urbain durable » - page 10

1.1.1.2 Deux dimensions pour un transport urbain durable - page 12

- normative
- ontologique

1.1.2 Transports urbains : constats d'une ville en mouvement - page 13

1.1.2.1 Nouveaux rythmes, nouveaux effets - page 13

1.1.2.2 Des évolutions complexes - page 15

1.1.2.3 Déliaison de la ville - page 16

1.1.3 Enjeux d'une stratégie urbaine de transports urbains durables - page 17

1.1.3.1 La ville comme système de mouvements - page 17

1.1.3.2 La technique au service du projet - page 18

1.1.3.3 Concilier exigences sociétales, économiques et environnementales - page 19

1.2 L'accès à la mobilité : quelles perspectives en terme de durabilité ? - page 21

1.2.1 L'accès à la mobilité : entre liberté et aliénation - page 21

1.2.1.1 L'expression « accès à la mobilité » - page 21

1.2.1.2 Deux acceptations possibles pour l'accès à la mobilité - page 22

- normative
- ontologique

1.2.1.3 Mise en garde contre un effet pervers : l'aliénation - page 23

1.2.2 La mobilité au centre des mutations de la ville - page 24

1.2.2.1 D'une valeur de progrès social et économique à une situation conflictuelle - page 24

1.2.2.2 L'accès à la mobilité : un mode d'insertion sociale et un renforcement des inégalités sociales - page 25

1.2.2.3 Accès à la mobilité et développement durable, quelles conjugaisons possibles ? - page 27

1.2.3 Vers un droit à la mobilité... - page 30

1.3 L'équité comme condition de durabilité et éclairage envers l'accès à la mobilité - page 32

1.3.1 Emergence d'un concept déterminant bouleversant notre système égalitaire - page 32

1.3.1.1 L'équité comme justice sociale et spatiale - page 32

1.3.1.2 Une nouvelle forme de solidarité - page 33

1.3.1.3 Interrogations et critiques face aux contradictions posées - page 35

1.3.2 Le reflet social du développement durable - page 36

1.3.2.1 Une solidarité horizontale et verticale - page 36

1.3.2.2 Dans toute stratégie de développement " le social doit être aux commandes " - page 37

1.3.2.3 L'indispensable recours à l'éthique : vers une démarche qualitative de la mobilité et des transports urbains - page 37

1.3.3 En matière de transports urbains durables, l'équité ou la possibilité d'avoir le choix entre Hermès et Hystia - page 38

1.3.3.1 De la déesse du lieu : des solutions pour le choix de la proximité, du fixe ou de l'enracinement... - page 38

1.3.3.2 ... au dieu du voyage : des solutions respectives pour le choix de la distance, du mobile ou de la mobilité - page 39

1.3.3.3 mais une source de déliaison ? - page 39

Partie 2 - Des concepts aux actions : quelles sont les formes concrètes, matérielles de l'équité dans l'accès à la mobilité ? - page 40

2.1 Approche à travers le PDU : un document qui viserait à spatialiser l'équité? - page 41

2.1.1 Genèse des PDU, contexte législatif - page 41

2.1.1.1 Les loi LOTI et LAURE - page 41

2.1.1.2 La loi sur l'aménagement et le développement durable du territoire et la loi SRU

- page 43

2.1.2 Objectifs d'un PDU : de l'efficacité d'un PDU pour inciter et favoriser des transports urbains durables ? - page 44

2.1.3 Limites opposables en terme d'équité, limites de l'efficacité des PDU - page 45

2.2 Transports urbains durables et mobilité, quelles réflexions et quelles réalisations à Saint-Etienne ? - page 46

2.2.1 Présentation géographique et spécificités de la ville - page 46

2.2.2 Historique du contexte d'élaboration de la politique de déplacements - page 47

2.2.3 Actualité des transports intra urbains dans la ville stéphanoise : le Plan de Déplacements Urbains de 2003 - page 49

2.2.4 Prospective en matière de durabilité et d'équité dans l'accès à la mobilité : quelles concrétisations ? - page 51

2.2.4.1 A l'échelle du périurbain : le cadencement et la modernisation de la desserte ferroviaire entre Saint-Etienne et Firminy - page 51

2.2.4.2 A l'échelle de la ville : la seconde ligne de tramway en site propre - page 53

2.2.5 Que retenir de ces expériences ? - page 54

2.3 Transports urbains durables et mobilité, quelles réflexions et quelles réalisations à Strasbourg ? - page 55

2.3.1 Présentation géographique et spécificités de la ville - page 55

2.3.2 Historique d'une politique de déplacements - page 55

2.3.3 Actualité des transports intra urbains dans la ville strasbourgeoise : le Plan de Déplacements Urbains de 2000 - page 60

2.3.4 Prospective en matière de durabilité et d'équité dans l'accès à la mobilité : quelles concrétisations ? - page 63

2.2.5 Que retenir de ces expériences ? - page 64

Conclusion : L'équité comme condition de " durabilité " où l'opportunité de repenser les transports urbains, apports et difficultés posés par les termes -
page 66

Notes - page 68

Bibliographie - page 70

Introduction: A la recherche d'équité dans la durabilité

La question de l'accessibilité de la ville et plus précisément la question de l'accès à la mobilité est devenue aujourd'hui un enjeu central, un enjeu de société. Les êtres humains sont foncièrement mobiles et, dans la plupart des sociétés, la mobilité revêt une grande importance du point de vue personnel et est plus que jamais essentielle du point de vue de l'économique et du social, dans le sens où elle s'apparente à un mode d'insertion sociale et à une relation étroite des citoyens à leurs territoires d'appartenance.

Ville et déplacements ne forment qu'un, aussi quand on sait que la ville traditionnelle s'est transformée et poursuit cette transformation par le biais de l'étalement urbain notamment, nous avons le devoir de nous interroger sur les nouveaux rôles que doit remplir la mobilité. Rôles pour le moins contradictoires, car les mobilités spatiales se posent désormais comme une sorte de réarticulation de ce qui se disjoint sous l'effet de l'étalement et comme processus de fragmentation de ce qui est encore relié. L'émergence de nouvelles configurations spatiales de la ville amène à s'interroger sur l'organisation sociale qui en découle. On observe un renforcement de la discontinuité sociale des espaces urbains, l'accroissement des mobilités renforçant des processus de ségrégations sociales préexistants. La mobilité augmente, de plus en plus de moyens techniques existent, mais l'accès à cette mobilité évolue-t-il parallèlement ?

Ces considérations sont à replacer dans un contexte où les politiques publiques doivent désormais être pensées et réfléchies en termes de développement durable, l'une des préoccupations essentielles de ces dernières années.

Qu'apporte ce principe quand on parle de mobilité ?

La notion et le terme de développement durable apparaissent de manière institutionnalisée pour la première fois en 1972 lors de la conférence de Stockholm sur l'environnement. Le terme est repris dans le rapport Brundtland, publié en 1987 et intitulé " Notre avenir commun ", il est défini comme suit : "Le développement durable est le développement qui satisfait les besoins de la génération actuelle sans priver les générations futures de la possibilité de satisfaire leurs propres besoins ". Puis The International Council for Local Environmental Initiatives en donne une définition plus précise, plus pratique et surtout plus locale " Le développement durable est le développement qui procure des services économiques, sociaux et environnementaux fondamentaux à tous les habitants d'une commune sans compromettre la viabilité des systèmes naturel, immobilier et social dont dépend la fourniture de ses services ". L'idée de développement durable se fonde sur une notion d'écodéveloppement, soit un développement qui vise à améliorer le niveau de vie de l'homme sans compromettre l'environnement naturel, sans en épuiser les ressources.

Très fréquemment quand on évoque le développement durable les réflexions s'orientent vers des considérations environnementales, aussi lorsque l'on évoque le développement durable dans le domaine des transports urbains et de la mobilité on pense aussitôt à des solutions " écologiquement viables " du type vélo, marche à pied, etc.

Mais comme on a pu le comprendre dans la définition précédente, un développement durable doit " pouvoir procurer des services sociaux fondamentaux à tous les habitants d'une commune ". Dans le cadre des transports urbains et de la mobilité, l'accès est un service social fondamental.

En outre plusieurs raisons conduisent à consacrer une place très importante à l'analyse des relations de l'évolution des mobilités et la question du développement durable. Certes la volonté globale (la cause environnementale autrement dit) de limiter et de réduire les pollutions en diminuant les mobilités a sa place, mais surtout il y a la conviction que la dynamique de l'évolution de nos sociétés est fondée sur les échanges et qu'en conséquence les mobilités des biens et des personnes, les télécommunications, la métropolisation, le développement et la réduction des inégalités sont liés. Ces derniers mots " réductions des inégalités " prennent toute leur dimension dans le cadre de l'aménagement et des transports urbains.

La mobilité est ici envisagée comme une ressource nécessaire et indispensable, à laquelle chaque individu doit pouvoir avoir accès.

Cet accès dépend d'une multitude de facteurs, physiques, culturels, sociaux et économiques. Comme la mobilité est une ressource nécessaire et indispensable à chaque être, il nous faut faire appel à un principe de justice. Ce principe de justice permettra d'offrir la possibilité aux individus d'avoir accès à la mobilité, et par ce biais un accès à la ville et à ses aménités.

Nous avons donc choisi ici de retenir comme principe de justice, le principe d'équité. Il sera défini et analysé sous l'angle des transports urbains et de la mobilité au cours de l'étude, mais nous pouvons déjà énoncer que la dimension éthique et sociale qu'il recouvre ainsi que la liberté et la compensation qui lui sont sous-jacentes, sont des paramètres déterminants.

Dans le cas où nous retenons que la mobilité est envisagée comme une ressource nécessaire et indispensable, à laquelle chaque individu doit pouvoir avoir accès, nous affirmons que l'aménagement du territoire est le moyen spatial de répondre à une fin sociale. Il nous appartiendra de démontrer l'intérêt du principe d'équité et les éclairages qu'il apporte en matière d'accès à la mobilité dans le cadre d'un transport urbain durable.

Il s'agit de démontrer l'importance d'aborder la question de la mobilité et plus globalement des déplacements et des transports urbains par une approche sociale. Il ne s'agit pas de prôner le " tout-mobile " ni le " tout-accessible ", on en évoquera les possibles dérives, mais bien de porter l'attention sur le respect des libertés de chacun et sur l'intérêt d'une logique de choix.

L'hypothèse que nous posons pour ce travail de recherche et qui sera le fil conducteur de cette étude est la suivante : pour être " durable " un transport urbain doit rechercher l'équité dans l'accès à la mobilité.

Cela nous amènera à nous interroger sur le rôle que peut jouer dans ce domaine, l'aménagement, que peut faire l'aménageur ? Quelles sont les limites de nos actions ? L'accès à la mobilité ne se limite pas à la mise en place d'un tramway ou d'une piste cyclable, au nom de l'équité on peut espérer davantage, mais quoi ?

Nous choisissons de considérer que les critères spatiaux de l'équité dans le cadre de l'accès à la mobilité dans un transport urbain durable sont corrects, que nous envisageons d'aborder l'équité, à travers la dimension du " choix " essentiellement, et que l'échelle de travail retenue est celle de la ville, au sens global du terme.

Afin de bien comprendre ce qui se cache derrière " transports urbains durables ", " accès à la mobilité " et " équité " nous définirons ces termes pour mettre en évidence le caractère interdépendant de leurs relations. Il s'agira de démontrer que l'accès à la mobilité est nécessaire et indispensable pour un transport urbain durable et que la condition pour que l'accès soit effectif résulte d'un travail et d'une réflexion sur l'équité.

Ensuite nous nous attacherons à spatialiser l'équité dans l'accès à la mobilité. Pour cette phase de terrain nous avons choisi d'étudier le Plan de Déplacements Urbains, document d'urbanisme instauré en 1982 par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, renforcé par la loi Solidarité et Renouvellement Urbain de 2000. Les PDU des villes de Saint-Etienne et Strasbourg seront les éléments essentiels du travail de terrain où nous tenterons de mettre en évidence la façon dont est envisagée l'équité dans l'accès à la mobilité. Nous verrons quel est l'intérêt du PDU pour traiter de cette question, et quelles solutions matérielles les villes ont apportées. Il est question de savoir si l'équité est envisagée dans le transport urbain durable. Les transports urbains durables tels qu'ils sont envisagés dans les PDU de Saint-Etienne et Strasbourg génèrent-ils de l'équité sociale dans l'accès à la mobilité ?

Enfin nous tenterons de mettre en évidence ce qu'il faudrait retenir pour qu'un transport urbain durable soit équitable dans l'accès à la mobilité, en nous interrogeant sur les difficultés posées par les termes d'équité et de durabilité. Nous mettrons en évidence que les enjeux de cohérence de la ville sont confrontés à des contradictions majeures lorsque l'on raisonne dans une logique de développement durable. Nous essaierons alors de réfléchir à ce qui peut être souhaitable.

Partie 1 - Définitions et enjeux des termes

1.1 Transports urbains durables : entre significations et enjeux

1.1.1 Approche conceptuelle

1.1.1.1 Définition des termes « transport urbain durable »

Aujourd'hui tout développement doit être "durable", depuis son apparition la notion de développement durable a fait l'objet d'au moins une cinquantaine de définitions différentes, c'est le signe à la fois de sa richesse surabondante et de son flou. La définition donnée en introduction, qui correspond à la définition originelle donnée dans le rapport Brundtland, où le *"développement durable est un développement qui permet de satisfaire les besoins du présent sans compromettre la possibilité pour les générations futures de satisfaire les leurs"*, est celle que nous avons choisi d'adopter ici. Cela n'est pas sans poser quelques problèmes pour un travail de recherche.

En effet, la définition du rapport Brundtland suppose l'existence de normes permettant d'arbitrer les conflits d'intérêts entre générations différentes, et de gérer les contradictions évidentes entre les dimensions économiques, sociales, écologiques ou institutionnelles du développement. Or ces normes n'existent pas actuellement, ce qui explique des pratiques sans théories, et des théories sans pratiques. Cela amène à considérer le développement durable sous un angle essentiellement procédural. Ces remarques permettent d'expliquer certaines difficultés. L'appropriation par les politiques publiques du "concept" de développement durable est d'autant plus laborieuse dans un tel contexte. Il semble plus que nécessaire à tous d'aller dans le sens d'un développement durable pourtant au-delà d'un consensus poli à ce sujet, beaucoup dénoncent un "concept parapluie", voire une oxymore au même titre que l'obscur clarté.

Consciente de ces obstacles nous choisissons, car persuadée que nous avons une aptitude à gérer les contraires, de considérer, pour cette recherche, le développement durable comme un point d'appui privilégié permettant de réintégrer dans la politique d'aménagement du territoire quelques-unes de ses propriétés fondatrices passées au second plan : la prise en compte de l'environnement et des ressources locales, une attention plus forte aux préoccupations sociales exprimées, des formes plus démocratiques de prise de décision et finalement une vision globale à long terme des transports, de la vie urbaine, de l'espace rural, de l'action publique...

Nous posons le développement durable comme certes, un des paris les plus incertains aujourd'hui mais, un pari qui vaut d'être tenté par la politique d'aménagement du territoire.

Nous choisissons de retenir pour cette étude la définition suivante, qui considère qu'un transport urbain durable est un système qui permet aux citoyens et aux sociétés urbaines de satisfaire leurs principaux besoins de déplacement d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des humains et des écosystèmes de façon équitable entre les générations.

Un transport urbain durable se définit également comme un système de transport dont le coût est raisonnable, qui fonctionne efficacement, qui offre un choix de moyen de transport et qui appuie une économie dynamique. Enfin c'est un système qui limite les émissions et les déchets de manière à ce que ceux-ci ne dépassent pas la capacité de la planète à les absorber, minimise la consommation des ressources renouvelables dans le respect des principes de développement durable, réutiliser et recycler ses composantes et minimiser l'usage des terres et la pollution par le bruit (1).

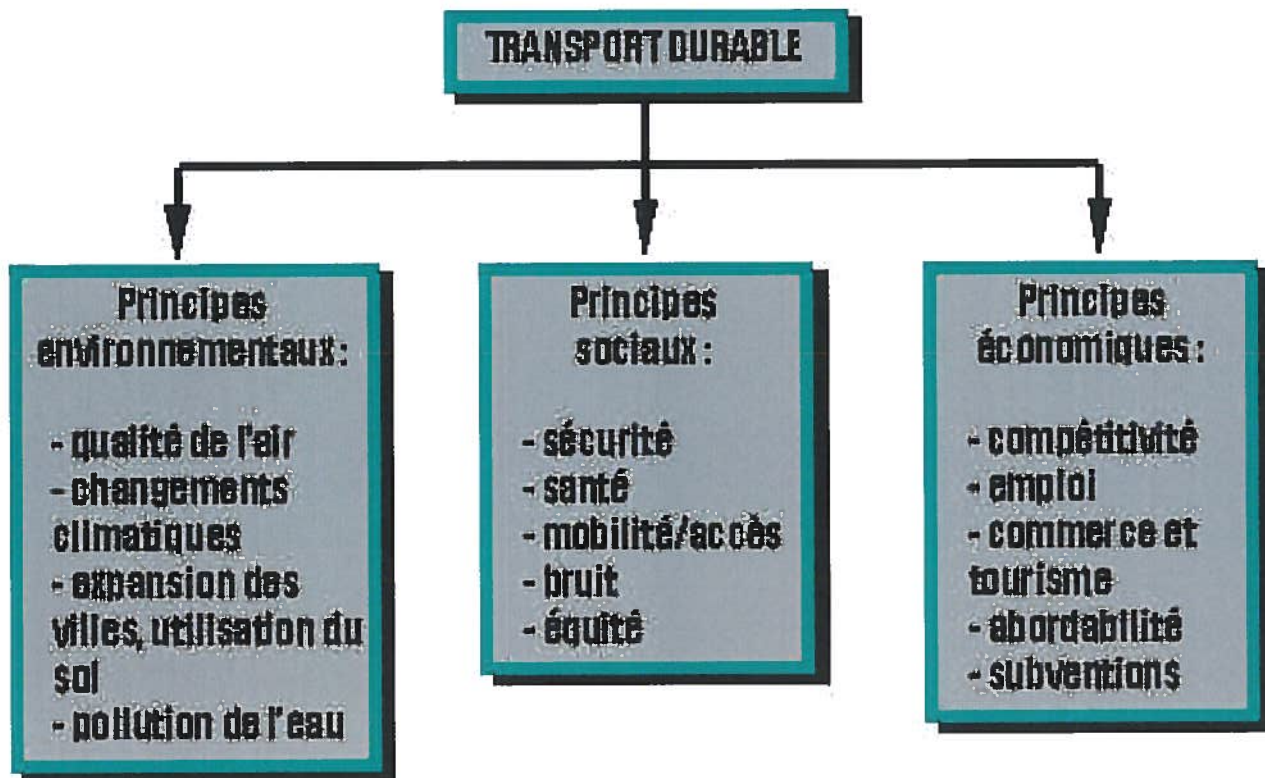
Dans un transport urbain durable l'accent est notamment mis sur :

- la non-motorisation, on valorise la marche, le cyclisme et d'autres modes de transport non motorisés beaucoup plus acceptables et agréables en termes de développement durable,
- l'utilisation de technologies peu polluantes, par exemple le tramway,
- l'accès, dans une société où le transport est durable, les citoyens jouissent au moins de la même accessibilité aux biens, aux services et aux activités sociales disponibles aujourd'hui.

C'est de ce dernier axe dont il sera question tout au long de cette étude.

Il nous faut ajouter qu'un transport urbain durable s'inscrit dans le cadre plus global d'une ville durable et qui se définit comme une ville capable de, se maintenir dans le temps de, garder une identité, un sens collectif et un dynamisme à long terme. Une ville durable est également une ville qui doit pouvoir offrir une qualité de vie en tous lieux et des différentiels moins forts entre les cadres de vie (2).

Le tableau ci-dessous résume les principes d'un transport urbain durable :



Source : Stratégie de développement durable de Transports Canada 2001-2003

1.1.1.2 Deux dimensions pour un transport urbain durable

- normative

L'homme marche. Depuis Lucy, anthropoïde féminin découvert dans le rift africain en 1974, les scientifiques savent que depuis au moins 3 millions d'années, l'être humain se déplace en marchant. L'anecdote peut paraître saugrenue mais elle vaut la peine d'être évoquée pour parler de la valeur du transport. Le transport est une manière et un moyen pour se déplacer et aller d'un lieu à un autre, il est intrinsèque à l'homme et le conditionne.

Plusieurs moyens de transports existent actuellement et chacun à une valeur propre à celui qui l'utilise. Pour les transports urbains durables, on associe aujourd'hui la marche à pied à une valeur sanitaire et de bien-être, le vélo à une dimension pratique, écologique et sanitaire prépondérante, les transports en commun sont synonymes de moindre coût, d'accessibilité forte, de facilité d'usage. La valeur d'un transport urbain durable se rapporte au temps, au confort, au degré d'accessibilité, à la sécurité, au coût, aux répercussions environnementales (pollutions diverses), plus globalement à la qualité du service rendu.

La dimension normative du transport urbain durable attire notre attention sur le besoin qu'a l'homme de se mouvoir pour satisfaire ses besoins de culture, de loisirs, d'échange, de travail etc. Au nom de la liberté et de l'égalité, l'homme doit pouvoir avoir accès à un transport urbain durable. Lors de la conférence internationale de l'OCDE de mars 1996, les participants ont énoncé des principes pour le transport urbain durable et à propos de l'accès, l'OCDE a déclaré que " l'accès aux personnes, aux biens et aux services est important pour le bien-être social et économique des collectivités. Le transport constitue un moyen essentiel, mais pas unique, d'offrir cet accès ", d'où la déclaration suivante :

- principe n°1 : l'accès, " Tout être humain a droit à un accès raisonnable aux personnes, aux biens et aux services ".

La valeur du transport urbain durable est décisive dans nos sociétés, il garantit la vie en société, il permet à l'homme de s'insérer et de s'intégrer dans la vie collective et se pose comme une des garanties du lien social et de la liberté.

- ontologique

D'un point de vue économique et dans une conception instrumentale et performante, le transport structure l'espace et est une condition de l'exploitation et de la mise en valeur des ressources locales. Le transport influence profondément la répartition spatiale des hommes et de leurs activités. Un transport urbain durable en tant que système doit être rentable et économiquement viable, il peut être le fruit de la haute technologie. Il paraît difficile d'associer l'idée de performance et de rentabilité d'un transport urbain avec des exigences de durabilité. On retrouve les contradictions posées par le développement durable : le transport en tant qu'instrument technique oublie les considérations sociales et environnementales.

L'adoption d'une conception trop techniciste d'un transport urbain n'est pas satisfaisante pour cette recherche, il convient de s'attacher aux apports d'une explication normative des termes.

1.1.2 Transports urbains : constats d'une ville en mouvement

1.1.2.1 Nouveaux rythmes, nouveaux effets : vers l'inégalité

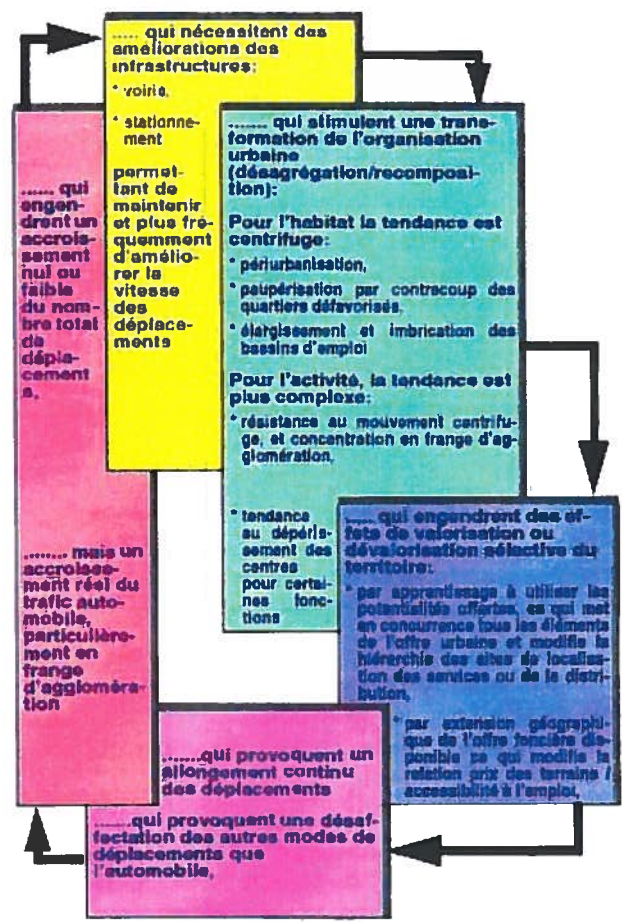
Les enjeux d'urbanisme, en terme de transport urbain durable, sont forts. Le constat le plus important que l'on puisse faire, outre les hausses de la congestion urbaine, est l'important développement des espaces ruraux inclus dans les zones de peuplement industriel ou urbain. Les banlieues ont connu dans les années 80-90 un taux d'augmentation annuel de 0,9%, et le rural péri-urbain en augmentation rapide, flirte avec un taux de 1,4% depuis 1975.

Cette situation est préoccupante, puisque l'insuffisante maîtrise publique de l'organisation spatiale des activités urbaines est l'une des causes de l'éclatement de la ville en des lieux distincts et distants, souvent difficilement desservables par les transports publics. On observe également que, les distances spatiales s'accompagnent souvent de distances sociales au point de constituer, particulièrement dans les grandes villes, des "ghettos urbains".

Les transports dans leur acceptation la plus large ne sont pas éloignés du processus ou du phénomène de ségrégation spatiale ou d'exclusion. D'ailleurs les apports et réflexions générales autour de la relation entre transports et intégration urbaine se sont construits autour de cette idée de base. Nous l'avons dit précédemment, l'accès aux transports et aux infrastructures est un des principaux enjeux des collectivités locales et des revendications en termes d'égalité et d'équilibre entre territoires.

Les débats locaux et nationaux se sont intéressés de près aux questions de l'exclusion et des inégalités (effectives ou symboliques) notamment par rapport aux transports urbains, et publics. Ces inégalités ciblent alors des catégories sociales spécifiques, à savoir les habitants des quartiers, les demandeurs d'emploi, les jeunes...

Ce que les spécialistes aujourd'hui les "dérèglements" de la mobilité sont des phénomènes liés aux nouveaux rythmes de la société. La réduction du temps de travail, la hausse de la part des loisirs, rendent acceptables des trajets et des temps de transport plus longs et donc des localisations résidentielles plus périphériques. Pour autant ces zones ne sont accessibles que par la voiture individuelle, les transports urbains ne desservent pas ces localités, aussi ceux qui ne disposent pas de véhicules sont condamnés à rester dans les environs de leur lieu de travail.



La spirale de la transformation de la ville par les nouvelles conditions de la mobilité urbaine

source : Marc Wiel, *De la Ville Pédestre à la Ville Automobile*

1.1.2.2 Des évolutions complexes

Voilà ce que nous pouvons retenir comme traits majeurs des évolutions complexes des transports urbains. Chose surprenante, la mobilité n'augmente plus et se trouve même sur une tendance très légèrement décroissante. Les progrès de la journée de travail dite "continue", mais aussi le développement des grandes surfaces, les services d'information téléphonique, le développement des loisirs à la maison et la part croissante des inactifs dans la population tirent l'évolution à la baisse et le développement des activités à l'extérieur ne suffit pas à rééquilibrer complètement cette situation.

De plus les modes de satisfaction des besoins de mobilité connaissent des mutations très contrastées, en douze ans, l'usage de la marche à pied a régressé d'un tiers, celui des deux roues de moitié, l'usage des transports publics est resté stable, tandis que l'usage de l'automobile a très nettement progressé et ce davantage en tant que conducteur qu'en tant que passager. Il faut noter que ces tendances ne sont pas spécifiques à la France, mais elles le sont peut-être dans leur intensité.

La structure spatiale des déplacements et des circulations a également fortement évolué. Ainsi les déplacements internes à la ville centre et les échanges entre la banlieue proche et la ville centre croissent peu, tandis que d'autres relations sont plutôt dynamiques. En effet les échanges entre agglomérations voisines, les échanges entre le milieu péri-urbain (où l'on réside de plus en plus) et la frange de la zone agglomérée, et les échanges entre le milieu péri-urbain et la ville centre, se sont accentués.

Aussi tandis que la mobilité n'augmente plus en volume, la distance de nos déplacements continue de s'allonger et leur vitesse de s'accroître, transformant alors la structure spatiale. La vitesse globale augmente car nous utilisons davantage les modes motorisés et moins les modes lents, et que nous évoluons sur des réseaux plus rapides type tains, autoroutes, ou encore voies rapides. Les raisons des évolutions que nous venons de citer s'expliquent par le fait que les femmes ont pris une place grandissante sur le marché du travail et ont accru la motorisation, le développement du marché de l'automobile d'occasion, la baisse du prix des carburants, ont eux accru l'accès et l'usage de l'automobile. Enfin les aides au logement vers la construction et l'accès à la propriété ont essentiellement profité à la périphérie. Un système d'intérêts surgit de cette logique : les acteurs économiques se localisent dans les lieux de meilleure accessibilité en automobile et les ménages bénéficient d'opportunités de chalandises étendues et d'un marché de l'emploi diversifié.

A lire cela on perçoit clairement qu'il y a un enjeu majeur pour le transport urbain durable de la ville de demain. Il s'agit désormais de réintroduire du lien entre les différentes parties de la ville, de suivre une logique cohérente qui viserait à améliorer la qualité de vie en ville, perdue au profit de la voiture qui a eu un effet dévastateur.

1.1.2.3 Déliaison de la ville

En étudiant les évolutions complexes des transports urbains, on remarque qu'il existe des disparités dans la relation des citoyens à la mobilité. Concernant les effets spatiaux on observe que les petits bassins de vie mobilisent la mobilité comme une arme contre les effets de la métropolisation qui pourraient encore les marginaliser. Les résidents des centres ville souhaiteraient une moindre pression automobile sur la ville, mais cette pression est nécessaire aux péri-urbains, qui doivent faire face à des coûts de déplacements élevés, et qui produisent les coûts environnementaux les plus élevés. Quant aux banlieusards ils cumulent tous les problèmes à la fois.

Dans l'avenir il restera une forte partie de la population sans accès personnel à l'automobile. Les relations entre la ville et les transports sont complexes, l'étalement urbain et la congestion urbaine ont eu des effets dévastateurs conduisant à ce que l'on pourrait appeler la déliaison de la ville. Les citoyens motorisés ont fui quand ils en avaient la possibilité une ville dont l'image se détériorait peu à peu pour gagner les couronnes les plus éloignées et jouir d'une qualité de vie perdue en ville. Mais les autres résidents, ceux qui n'ont pas eu d'autres alternatives, parce qu'ils ne disposaient pas des moyens financiers (essentiellement) n'ont eu d'autres choix que celui de rester en ville, contraints à subir une vie urbaine non désirée.

Spatialement et socialement se sont créées des tensions entre ceux qui ont accès et ceux dont la mobilité est contrainte, contrainte par les structures des réseaux de transports, les dessertes qui les oublient, et contrainte par le coût quand on sait que plus le budget du ménage est faible, plus la part des dépenses consacrées aux transports est importante. Cette pénalisation sociale peut avoir un impact sur la mobilité, l'accessibilité et l'intégration urbaine par les transports.

Les inégalités par rapport au coût des transports et des déplacements sont une cause de la déliaison de la ville, qui se fragmente. A la vue de cela on peut affirmer que le transport urbain durable a un rôle dans la lutte contre l'exclusion et ce pour différentes raisons qui trouvent leur place dans les problématiques suivantes :

- le transport urbain est un vecteur d'insertion sociale et spatiale, notamment dans son rôle d'accès à l'emploi (objectif de transport urbain durable qui peut être prioritaire), il est aussi vecteur de requalification urbaine,
- il existe une spécificité des quartiers, et donc un phénomène d'exclusion, car l'accumulation de dysfonctionnements n'apparaît généralement que de façon sporadique sur d'autres zones de dessertes, le transport urbain durable doit donc intervenir de manière différente selon les problèmes,

- enfin, il faut tenter de gérer, par le transport urbain durable, l'immobilité contrainte de certains.

Après avoir mis en évidence les problématiques qui se dégagent de l'évolution de la ville en mouvement, nous allons tenter d'envisager les enjeux qui se posent désormais pour le transport urbain durable.

1.1.3 Enjeux d'une stratégie urbaine de transports urbains durables

1.1.3.1 La ville comme système ^{eu} de mouvements

Nous pourrions adopter l'image suivante pour illustrer l'interaction entre la ville, vue comme un système urbain, et les transports : "comme le corps humain est soutenu par son squelette et vivifié par le sang qui coule dans ses vaisseaux, ainsi les organismes urbains reposent sur le réseau de voies de communications et les moyens de circulation qui les parcourent". (3)

Ce constat nous amène à envisager la ville comme un système de mouvements et à nous interroger sur la place d'un transport urbain à l'intérieur de ce système. Emettre l'idée que la ville est un système c'est se poser du point de vue qu'il existe des combinaisons entre les différentes caractéristiques de la ville et que l'on doit s'interroger sur le complexe global des interactions de ces différentes caractéristiques.

Un système, comme l'a défini Bertalanffy, est un ensemble complexe formé de composants distincts reliés entre eux par un certain nombre de relations. Les relations sont essentielles, les composants sont eux-mêmes des sous-systèmes, donc le système est un ensemble de sous-ensembles. On retiendra qu'un système est plus complexe que ses parties. Ces remarques, volontairement simplistes par rapport à la théorie émise par Bertalanffy, sont suffisantes pour arriver à démontrer en quoi la ville est un système de mouvements, dont le transport urbain est l'une des bases principales.

En effet, la ville, comme système, englobe différents niveaux de vie, le logement, l'immeuble, l'îlot, le quartier, la ville, l'agglomération... Chacun de ces niveaux s'intègre dans une combinaison progressive par des flux multiples et complexes, dont le vecteur est le transport urbain. Ainsi un transport urbain rapide, peu cher et commode incite les individus à en faire usage, donc à se déplacer, le mouvement créé permet le développement d'une banlieue facilement accessible, la croissance de la population qui en résulte augmente les besoins, il en résulte des conséquences spatiales, économiques et sociales. Des équipements accompagnateurs doivent alors être établis par la puissance publique ou par les intérêts privés et l'ensemble de la collectivité locale mais aussi l'Etat est impliqué dans certains de ces investissements. Cet enchaînement démontre que la ville est un système, un système de mouvements.

eu

Si l'on considère que le transport urbain est au centre du système de mouvements, et qu'en tant que composant du système il doit lui permettre de se renouveler, le transport urbain dans une optique de durabilité, doit viser à :

- répondre aux besoins de déplacements d'une population demandeuse de solutions adaptées (itinéraires, tarification, horaires...),
- lutter contre l'isolement de certains quartiers, par le fait que les formes urbaines produisent un enclavement social et spatial et des difficultés de déplacements,
- valoriser les différents quartiers, car les transports peuvent participer à la valorisation des quartiers par la facilitation des échanges qu'ils induisent avec le centre ville, les zones d'emploi, les équipements collectifs,
- et enfin, fabriquer de la ville, car les routes, les infrastructures de transport en commun, leurs stations et gares sont des éléments constitutifs de l'espace urbain.

Pour remplir ces différents objectifs, le transport urbain durable doit être au cœur d'un projet urbain.

1.1.3.2 La technique au service du projet

Le transport urbain durable est, comme nous l'avons vu lors de sa définition, non seulement une manière et un moyen pour se déplacer et aller d'un lieu à un autre, mais aussi le fruit d'une technologie sans cesse améliorée. Pour que cette technologie puisse s'exprimer pleinement et répondre aux attentes que les politiques, les techniciens, la population fondent en elle, elle doit s'inscrire dans un cadre plus global que celui du transport. L'échelle du projet urbain semble idéale dans le sens où toutes les orientations de la ville sont prises à cette échelle. C'est de plus un défi que de penser ensemble et dans une logique de développement durable, la voirie et les formes urbaines. Prenons l'exemple de Bordeaux, où le tramway a été pensé comme l'élément structurant du projet urbain. Les lignes de tramway ont constitué l'armature de la requalification des espaces majeurs de la ville. La technique "tramway" a été l'outil d'un vaste projet axé sur deux problématiques à savoir, contenir, à défaut d'inverser, la logique du tout-voiture et redonner de l'attractivité au centre de l'agglomération. Le projet technique de transport est devenu un projet d'urbanisme.

Le transport urbain durable peut alors, dans le cadre du projet urbain et en liaison avec les services publics, contribuer à éviter la déchirure du tissu social par la vertu intégratrice de sa présence, dans la mesure où cette présence assure le maintien du service public sur tout le territoire urbain, et représente de ce fait la continuité de l'Etat, soit une référence au principe républicain de l'égalité devant les services publics. En conclusion, il s'agit pour le transport urbain durable, au travers du projet urbain, de remplir un rôle civique.

1.1.3.3 Concilier exigences économiques, sociétales et environnementales

Les enjeux économiques des transports urbains sont évoqués dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982, à cette occasion la loi pose le principe du droit au transport:

Article 1er- Le système de transports intérieurs doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Il concourt à l'unité et à la solidarité nationale, à la défense du pays, au développement économique et social, à l'aménagement équilibré du territoire et à l'expansion des échanges internationaux, notamment européens. Ces besoins sont satisfaits par la mise en oeuvre de dispositions permettant de rendre effectifs le droit qu'a tout usager de se déplacer et la liberté d'en choisir les moyens ainsi que la faculté qui lui est reconnue d'exécuter lui-même le transport de ses biens ou de le confier à l'organisme ou à l'entreprise de son choix.

Article 2nd- La mise en oeuvre progressive du droit au transport permet aux usagers de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que le coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public.

L'article premier rend bien compte de la notion de système pour parler de la complexité qui a trait au transport, cet article met en évidence les relations fondamentales qui existent entre les besoins exprimés par les usagers et l'offre effective de transport, et entre ces mêmes besoins et le respect de leur satisfaction dans des conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité.

Le second article sur le droit au transport concerne le transport de personnes. Il n'est nullement une simple actualisation arbitraire et redondante de la liberté d'aller et de venir, définie par les Constituants de la Révolution, il est la reconnaissance effective d'une "exigence particulière à notre temps", selon la formule de la Constitution de 1946. Il s'inscrit dans le progrès historique qui permet au plus grand nombre de bénéficier de droits nouveaux, comme le droit au logement ou le droit à la santé.

Les transports urbains revêtent également un rôle "social" dans le sens où, sans transformer les quartiers, ils répondent à un manque, et où ils relient les quartiers entre eux et au centre de l'agglomération. Ainsi un transport urbain peut valoriser les différents quartiers, en permettant l'implantation d'activités, d'équipements collectifs. Il doit répondre aux besoins de déplacement, tant dans la desserte, que dans la fréquence, les destinations ou encore les plages horaires. Dans ce même esprit les transports urbains peuvent contribuer à lutter contre la déliaison de la ville, que nous avons mise en évidence précédemment. Attention, vouloir attribuer un tel rôle aux transports urbains ne peut se faire qu'avec le concours des services publics locaux et la mise en place de politiques publiques reliées.

Aux enjeux économiques et sociaux auxquels les transports urbains doivent faire face, il manque l'environnemental que nous allons désormais aborder.

C'est alarmant, pollution atmosphérique, nuisances sonores, surconsommation énergétique et dangers pour la santé de chacun de nous sont des phénomènes dont l'acuité est de plus en plus forte ces dernières années. Tous les experts constatent une dégradation de l'environnement et du cadre de vie, dont on ne saisit pas encore parfaitement les conséquences à long terme. Quand on sait que l'automobile consomme quatre fois plus au passager par kilomètre que le transport collectif (on entend par là transport urbain) et que la pollution qu'elle crée est dix à vingt fois supérieure, on sent bien que les transports urbains ont un véritable rôle à jouer en matière d'environnement.

Le volet sécuritaire est enfin le dernier aspect de l'enjeu environnemental du transport urbain durable, il semble être une clé intéressante pour faire passer le message du transport urbain durable, et mobiliser les citadins.

Serons-nous prêts à échanger une certaine liberté contre un meilleur cadre de vie ?

1.2 L'accès à la mobilité : quelles perspectives en terme de durabilité ?

1.2.1 L'accès à la mobilité : entre liberté et aliénation

1.2.1.1 L'expression « accès à la mobilité »

La ville est un ensemble de bâtiments, de structures et de réseaux de communication qui assurent les fonctions travail, repos et loisirs pour la population qui s'y trouve ou qui veut s'y rendre. Elle est aussi le lieu où se tissent des liens sociaux, où se développent différents usages, elle doit donc permettre un usage de ses structures et activités, tourné vers la satisfaction de tous les usagers-citoyens.

Autrement dit la ville doit pouvoir permettre l'accès à ses fonctions urbaines. Si l'on adopte les définitions suivantes pour accès "possibilité de changer de lieu" et pour mobilité "changement de lieu", alors avoir "accès à la mobilité" c'est avoir accès, (avoir la possibilité de changer de lieu), à un changement de lieu. Les deux termes induisent une action, une dynamique que l'on retrouve avec le mot "changement".

Nous avons choisi dans cette recherche de ne parler ni de mobilité seule, ni d'accessibilité, car la nuance qu'apporte l'expression "accès à la mobilité" nous paraît plus intéressante pour parler de transports urbains durables. L'expression "accès à la mobilité" contient une dimension supérieure que les autres termes ne contiennent pas aussi significativement, la liberté. La mobilité seule, induit un changement de lieu, l'accès, offre la possibilité d'aller vers ce lieu. L'association de ces termes est riche de sens pour notre étude qui tente de définir la durabilité d'un transport urbain.

Ce qui va être envisagé dans la suite de cette étude, c'est l'accès à la mobilité pour tous, pas seulement pour les Personnes à Mobilité Réduite, qui font, et cela est louable, l'objet de plus en plus de politiques publiques. C'est à dire que ce n'est pas seulement l'aspect physique de l'accès à la mobilité que nous décidons d'aborder. L'accès à la mobilité dans le cadre d'un transport urbain durable recoupe différents secteurs.

Les champs géographiques, physique, social sont à regarder simultanément, de façon à avoir une démarche globale et cohérente de l'accès à la mobilité pour un transport urbain durable. Cette décision est en rapport avec ce que nous avons énoncé précédemment au sujet du développement durable, et plus précisément du transport urbain durable, à savoir que l'on doit agir dans plusieurs directions en même temps afin d'être certain que le chemin que l'on suit est bien celui de la durabilité.

- L'accès à la mobilité géographique ou spatiale, peut se définir comme la possibilité d'avoir accès au territoire urbain et à ses diverses activités (emplois, commerces, services, loisirs,...) ainsi qu'aux lieux de résidence, en tant qu'espace.

Cette possibilité dépend d'un paramètre dont il est plus ou moins évident de s'affranchir, la topographie des lieux, à laquelle nous pouvons rajouter les conditions climatiques. Les usagers veulent pouvoir atteindre toutes les destinations où ils souhaitent se rendre, et cela dans des conditions acceptables, le temps étant le critère occupant la plus grande place.

- L'accès à la mobilité physique est essentiel et complémentaire de la précédente. Pour que l'usager citoyen puisse participer aux diverses activités de la ville, il doit pouvoir se déplacer librement d'un point à un autre, accéder physiquement aux espaces publics, aux bâtiments publics ou privés (de travail, d'éducation, de loisir, de commerce, d'administration...) par différents moyens de transports urbains durables.

L'adoption de la classification "Personnes à Mobilité Réduite", soit l'ensemble des individus qui éprouvent des difficultés à se déplacer dans l'environnement, "telles que les personnes handicapées (y compris les personnes ayant des incapacités sensorielles et intellectuelles et les personnes en fauteuil roulant), les personnes ayant des incapacités des membres, les personnes de petite taille, les personnes avec des bagages lourds, les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes avec des chariots de provisions et les personnes accompagnées d'enfants, y compris les enfants en poussettes" sont le public, permet de ne plus parler de handicap de la personne mais de situation de handicap à lever pour que la personne puisse s'intégrer à la société (5).

Nous sommes tous un jour ou un autre une PMR, l'intérêt est grand que de se préoccuper de l'accès à la mobilité physique dans un transport urbain durable.

- L'accès à une mobilité sociale s'inscrit comme une mission de la collectivité publique. Toute la société, en dépit de ses origines, de ses traditions, de sa culture, de ses ressources ou de la catégorie socioprofessionnelle à laquelle elle appartient, doit pouvoir se rendre là où elle le souhaite et jouir des possibilités offertes par ville dans laquelle elle se trouve. Il y a là un enjeu considérable de liberté et d'égalité, enjeu qui nous mènera sur la piste de l'équité quand nous aurons fini, s'il est possible, d'apprécier l'accès à la mobilité.

Nous verrons en "1.2.2.3 Mobilité et développement durable : quelles conjugaisons possibles ?", quelles solutions le transport urbain durable propose pour les différents accès à la mobilité que nous venons d'évoquer.

1.2.1.2 Deux acceptations possibles pour l'accès à la mobilité

- normative

La valeur que l'on accorde à l'accès à la mobilité est forte, elle évolue entre liberté et égalité.

Dans le cadre d'un transport urbain durable elle est d'autant plus importante qu'elle s'inscrit directement dans les principes de développement durable, que nous avons déjà évoqués. Plus globalement elle est un moyen pour territorialiser la liberté comme l'égalité. Le fort pouvoir intégrateur qu'elle recouvre devrait lui permettre d'être au centre des politiques publiques de transport.

Dans la lignée de ce que nous avons exposé pour le transport urbain durable, l'accès à la mobilité à une valeur décisive pour nos sociétés, tant il garantit la vie en société, et permet à l'homme de s'insérer et de s'intégrer dans la vie collective. Il se pose comme une des garanties du lien social et de la liberté. Il est logique et même rassurant que l'on puisse dire la même chose des valeurs du transport urbain durable et de l'accès à la mobilité, tant nous voyons dans la réalisation du deuxième, la traduction spatiale de l'autre.

- ontologique

Parallèlement aux idées et valeurs qui sous-tendent l'accès à la mobilité, nous pouvons l'envisager sous l'angle économique et dans une conception instrumentale et performante. Une telle réflexion nous conduit à percevoir la technique comme une approche possible de l'accès à la mobilité. Il se mesure en nombre de déplacements par personne et par jour, s'analyse dans un rapport de l'espace au temps, doit être toujours plus rapide et plus rentable.

L'accès à la mobilité est encore conditionné par le niveau de vie et le niveau de motorisation. Pourtant si l'on se contente d'étudier l'accès à la mobilité dans ces perspectives, nous passons à côté du fait que les populations les plus précarisées sont de fait sous représentées dans les enquêtes qui concernent ce thème, par conséquent les résultats sont dits "optimistes par excès", d'autant plus que les paramètres que les enquêtes d'accès à la mobilité mesurent traditionnellement ne sont pas adéquats pour rendre compte des inégalités dans l'accès à la mobilité et de leurs évolutions.

1.2.1.3 Mise en garde contre un effet pervers : l'aliénation

Cette mise en garde découle d'une réflexion sur ce que seraient les conséquences de l'adoption d'une conception fonctionnelle de l'accès à la mobilité. Prôner une logique d'égal accès à la mobilité en tout point de la ville serait non seulement démagogique, mais aussi dangereux. Il est bon qu'il y ait des lieux peu accessibles, et d'autres qui le soient beaucoup.

Ce sont des choix qui procèdent de l'initiative des responsables de l'aménagement. Au dire de certains usagers ou de responsables, certains espaces publics sont trop accessibles, comme les espaces piétonniers centraux par exemple, et donc saturés de piétons, d'autres par contre sont trop isolés. L'aspect dangereux vient du fait que généraliser l'accès à la mobilité peut créer une mobilité induite, et créer des besoins qui n'existaient auparavant, au lieu de solutionner des problèmes, on en crée d'autres.

Développer l'accès à la mobilité doit se faire sans être poussé à l'extrême. Le tout-accessible et le tout-mobile ne sont pas souhaitable, l'environnement et l'économique nous rappellent à l'ordre. Dans une optique de durabilité c'est dans les trois directions qu'il nous appartient de penser. Aussi agir à sens unique nous conduirait à l'aliénation, à entrer dans un système où le déplacement est indispensable.

Notre rôle n'est pas d'inventer de nouvelles nécessités mais de répondre à des attentes. Si la finalité est de parvenir à une ville durable nous devons nous efforcer de ne pas céder à folie des distances toujours plus courtes grâce aux vitesses permises par la technique, et garder à l'esprit, parallèlement à l'accès à la mobilité, des concepts tels que l'enracinement, la reterritorialisation et la proximité.

Attention l'un et l'autre ne s'opposent pas mais se complètent, à nous de trouver l'équilibre. C'est ce que nous essaierons de déterminer dans la suite de cette étude.

1.2.2 La mobilité au centre des mutations de la ville

1.2.2.1 D'une valeur de progrès social et économique à une situation conflictuelle

La réflexion sur la mobilité et les mutations de la ville s'inscrit dans un contexte législatif et politique crucial. Plusieurs documents apparaissent à partir de 1996, et marquent le début de l'acuité politique et législative du thème de la mobilité. C'est tout d'abord la loi sur l'air de 1996 qui marque le basculement de la mobilité de progrès économique et social vers une vision plus contrastée et plus conflictuelle du fait notamment de ses conséquences environnementales de plus en plus délicates. Puis la loi sur l'intercommunalité et celle sur l'aménagement durable du territoire de 1999, soulignent le changement d'échelle des problèmes d'organisation urbaine et la nécessaire implication des agglomérations. Enfin le gouvernement a élaboré la loi Solidarité et Renouvellement Urbains, qui vise entre autre, à adapter les cadres de la planification urbaine des années 60 aux échelles et enjeux d'aujourd'hui et à rendre plus cohérentes les politiques de développement spatial et de gestion des déplacements (6).

Dans un tel contexte la mobilité change de statut. Elle était appréhendée comme un système de valeurs consensuel et univoque, symbole de la seconde moitié du XXème siècle et de la hausse du niveau de vie. On lui rattache des valeurs de modernité, de mieux-être car elle facilite la vie de tous les jours. La mobilité représentée essentiellement à travers l'automobile, permet à tout à chacun, ou presque d'avoir une certaine liberté, d'accéder à un confort de vie. Entre luxe et rêve, l'automobile révèle le désir de liberté qui sommeille en chacun de nous et devient le moyen pour accomplir sa mobilité.

L'homme conquérant peut se rendre là où il le désire, et dans ce XX^{ème} siècle qui connaît des changements radicaux, la mobilité devient le vecteur de la modernité, l'homme devient maître du temps et de l'espace et peut désormais s'affranchir de nombreuses contraintes. Ainsi à la fin du XX^{ème} siècle, se déplacer passe dans une large mesure par la possession d'une automobile. La possibilité de conduire permet, plus que jamais dans l'Histoire, de choisir où nous vivons, où nous travaillons et d'envisager ces deux choix séparément. Les plaisirs, proches ou lointains, sont plus à notre portée, et nous pouvons en profiter selon un emploi dicté par nos préférences personnelles.

Pourtant ce système est, comme nous l'avons vu dans le contexte législatif, largement remis en cause. La mobilité apparaît aujourd'hui comme le support de discours contrastés et souvent contradictoires, comme si différentes visions sur l'avenir de la société s'affrontaient à son propos. La mobilité est vue comme la source de dysfonctionnements, de déséquilibre social, de pollution et de dégradation de l'environnement. Nous constatons le conflit croissant entre la mobilité comme moyen du développement économique dans un contexte de métropolisation et de globalisation, et de la mobilité comme nuisance (pollutions sonores et atmosphériques), comme danger (insécurité liée à l'automobile), comme coût et comme menace pour l'environnement. Ces tensions s'expriment sur différents plans, conflits entre intérêts individuels et collectifs, mais également entre différentes visions de l'intérêt de la collectivité. Cet enjeu pose la question des relations entre les finalités plus ou moins contradictoires des pratiques de mobilités et actions publiques qui cherchent à les encadrer et les réguler.

1.2.2.2 L'accès à la mobilité : un mode d'insertion sociale et un renforcement des inégalités sociales

A la fin des années 90 une problématique émerge : la question de l'accès à la mobilité comme signe d'intégration. Dans un contexte où, la ville traditionnelle se transforme et devient, dans les cas les meilleurs, le centre d'un archipel d'espaces urbains plus ou moins bien reliés, la question de l'accès à la mobilité prend toute son ampleur pour devenir déterminante pour l'avenir de la ville que nous construisons.

L'accès à la mobilité et le déplacement, sont une composante de la vie sociale, ils concernent chaque individu. Leurs processus ou déroulements, comme les lieux auxquels ils conduisent, ressortent de la vie sociale au quotidien dans le monde actuel. Le déplacement revêt donc, en quelque sorte des propriétés universelles qui posent des questions fondamentales sur la condition de l'homme face aux dilemmes de la liberté et face aux tensions qui le conduisent à osciller entre bonheur privé et vie publique (7). Pour s'affirmer ou réussir, l'homme doit être mobile, c'est une demande, une exigence forte qu'appelle aujourd'hui sa socialisation.

D'ailleurs dans la circulaire relative au volet déplacements dans les Contrats de ville, on note que "pour les quartiers relevant de la géographie prioritaire de la politique de la ville, les transports et l'accès à la mobilité urbaine constituent un facteur déterminant de lien social et de développement : ils sont essentiels en matière d'éducation, d'accès à l'emploi, aux structures de santé, aux pratiques commerciales et culturelles de la ville ; ils constituent même un préalable à un développement urbain dynamique et équilibré à l'échelle intercommunale".

Face à une exigence de mobilité, démontrée précédemment, et suite aux discours qui ont donné lieu à cette circulaire, on perçoit aisément que les individus se révèlent inégaux car ils sont dotés d'aptitudes inégales au déplacement, ou ne possèdent pas de "capitaux spatiaux" qui leur permettraient plus ou moins de mettre leur mobilité au service d'une réussite personnelle ou sociale. En effet, la croissance de la mobilité, n'est pas allée forcément de pair avec celle de l'aptitude à la mobilité. Cette remarque pose le problème de l'accessibilité au marché du travail et du coût de la mobilité pour les catégories défavorisées. Le concept de "spatial mismatch" que l'on peut traduire par "désajustement spatial" a été introduit aux Etats-Unis pour rendre compte de la difficulté croissante que rencontrent les personnes non motorisées des ghettos ethniques, souvent localisés en centre ville, pour accéder aux emplois correspondant à leurs qualifications, qui se sont pour l'essentiel développées dans les périphéries. Si le phénomène ne prend pas ces formes là en France, il n'en reste pas moins que le retour au travail exige souvent encore, une voiture, ce qui peut handicaper les personnes démunies, et que la possession, l'entretien et l'usage d'une automobile pèsent lourd dans le budget des ménages pauvres, particulièrement lorsqu'ils résident dans des zones éloignées des bassins d'emplois et des dessertes en transport public urbain.

De plus, la mobilité est désormais vécue pour certains comme une dépendance. Ainsi de l'autonomie prônée avec l'avènement de la voiture, la mobilité s'apparente à un cercle vicieux, selon Ivan Illich (8). En tenant des propos pour le moins extrémistes sur l'automobile, cet auteur a le mérite de nous faire réfléchir aux conséquences que ce mode de transport peut engendrer dans notre système social, en voilà quelques extraits repris par Jean-Pierre Orfeuil (9) : "En effet en augmentant la circulation on a accru le réseau des transports, ce qui à insister à se déplacer plus, à attirer de nouveaux utilisateurs, qui ont accru les déplacements, et donc les réseaux de transports...", "l'automobile est une prothèse qui nous permet de supporter la pénible réalité de notre espace temps social.[...] Quant à ceux qui ne peuvent se payer cette prothèse, ils sont les dindons de la farce", "Pour une majorité de personne la stratégie de l'accessibilité est vécue comme une nécessité de soumettre à des contraintes résultant des stratégies des autres, stratégies qui tendent à étirer l'espace. [...] distordant l'espace de telle sorte que l'automobile devienne indispensable".

Ces différentes citations illustrent le système sans retour généré par une mobilité développée à l'excès sur le mode automobile. Ceux qui ne peuvent pas faire partie de ce système restent sur la touche, alors que la mobilité et son accès leur sont indispensable pour leur socialisation.

De là résultent des problèmes d'équité et de justice que nous devons considérer comme le premier enjeu de l'accès à la mobilité et des transports urbains durables. Le tableau n'est pas aussi noir que celui que nous venons de peindre, il nous faut insister sur le fait que sur ce sujet des progrès importants ont été accomplis et qu'une très large partie de la population a pu bénéficier ces dernières années d'une nette amélioration générale de l'accès à la mobilité dans les transports urbains. Néanmoins, malgré la démocratisation de l'automobile, et les performances des transports collectifs, les inégalités de l'accès à la mobilité n'ont pas été supprimées.

Serge Wachter, en conclusion de son ouvrage (10), indique que des individus, des ménages sont encore écartés des moyens qui pourraient leur permettre d'être mieux insérés socialement et professionnellement grâce à une meilleure aptitude au déplacement. Il explique qu'aujourd'hui les plus pénalisés sont ceux qui bougent peu ou pas, et qui subissent les effets externes des transports. Dans ces situations, les disparités sociales s'ajoutent aux injustices d'ordre environnemental. De plus les ménages les moins favorisés doivent faire face à des temps et des coûts de transport qui les désavantagent socialement. On comprend ainsi que les problèmes de justice et d'équité ne sont pas absents des phénomènes de déplacements, et que les inégalités sociales et spatiales sont en partie, le résultat des conditions d'accès à la mobilité et aux transports urbains durables.

Ces constats amènent donc à réfléchir en termes d'enjeux pour le transport urbain durable et l'accès à la mobilité, et à nous interroger :

- Comment permettre à des personnes disposant de revenus modestes, vivant en périphérie et généralement moins motorisés que la moyenne de la population, d'accéder au droit commun de la ville ?
- Comment rendre effective l'exigence sociale d'accès à la mobilité ?

1.2.2.3 Accès à la mobilité et développement durable, quelles conjugaisons possibles ?

A l'heure du développement durable, la problématique de l'accès à la mobilité dans un transport urbain durable est de plus en plus complexe. L'accès à la mobilité doit être garanti avec des modes de transport urbain durable dont tout le monde peut bénéficier : la marche à pied, les transports collectifs, les deux-roues et la voiture particulière, dans une utilisation rationnelle.

Dans une logique de développement durable on ne peut effectivement pas supprimer la voiture, ce ne serait pas une solution. Il n'est pas durable de rendre accessible tous les points d'une commune, cela n'est ni rentable ni environnementalement viable. La voiture, si elle est utilisée de façon rationnelle, c'est à dire si nous modifions nos rapports à l'automobile, peut devenir un moyen de transport urbain durable, et garantir l'accès à la mobilité pour tous.

On peut dans une optique de durabilité l'envisager comme un mode alternatif, qui prendrait le relais, de la marche, du vélo, ou du transport collectif, quand ceux-ci ne peuvent être utilisés. De même tandis qu'il y a quelques années encore le transport public était vu comme une opposition au déplacement privé, effectué la plupart du temps en voiture, s'impose aujourd'hui une autre logique, celle de l'intermodalité, qui viserait une complémentarité des différents modes de transport, sans exclusion. Les exemples de covoiturage, de transport à la demande, réalisés notamment par les taxis, encouragent à explorer les modalités de partenariat public-privé, de manière à assurer une offre de transport et un accès à la mobilité qui répondent aux attentes de chacun.

Si l'on considère que l'accès à la mobilité, clé d'un transport urbain durable, relève d'un service global qui peut être rendu de différentes façons et selon différents modes de transports, il est vraisemblable d'envisager que dans l'avenir nous n'achèterons plus de voiture, mais des services à la mobilité pouvant être rendus par divers modes de transports urbains durables ; ceux-ci pouvant être utilisés isolément ou successivement au cours d'un déplacement. Cette nouvelle dynamique, issue d'une mobilité durable s'inscrit dans le credo du renouvellement urbain, de la politique du tout-tramway et du choix de la qualité des espaces publics. La qualité de vie devient un maître mot qui permet de faire coïncider durable et actions locales. Accès à la mobilité et développement durable se conjugent plutôt très bien, leurs effets directs et induits peuvent permettre la requalification des quartiers centraux, comme à Marseille par exemple, redonner un certain dynamisme au marché immobilier et améliorer leur attractivité.

Que donne la conjugaison pour [accès à la mobilité +développement durable] ?

Certaines agglomérations, que nous allons évoquer par la suite, ont réfléchi à cette question en termes de services à la mobilité, ceux-ci concernent principalement les transports collectifs. L'adoption de ce type de mesures nous permet de dire que les transports concernés sont des transports urbains durables, dans le sens où ils permettent l'accès à la mobilité.

La Fédération Nationale des Agences d'Urbanisme, après enquête (11), a regroupé les différents solutions proposées en sept catégories :

- Les solutions d'amélioration de la desserte : lignes directes, navettes, transports à la demande, amélioration du service dans les heures creuses, les jours fériés, en soirée voire la nuit, services taxi-bus pour les heures creuses et les zones de faible densité,

- Les solutions de tarification : gratuité pour les personnes bénéficiant du RMI, tarification de bassin, abonnements spécifiques,

- Par rapport à la sécurité : systèmes de vidéosurveillance, opérations de prévention de la délinquance, agents d'accompagnements,

- Sur l'articulation modale, évoquée précédemment : articulation des horaires de transports en commun et transports ferrés, tarifs train-bus, parc-relais,
- Le développement de modes doux (axé essentiellement sur les vélos) : centres de location de vélos, actions de découverte du vélo en ville, services gratuits de contrôle et de petites réparations, prêts de mobylettes, scooters et de vélos,
- Les actions d'insertion professionnelle : aide au passage du permis de conduire, prêt ou location de deux-roues, de voitures,
- Les solutions d'aménagement : élargissement de trottoirs, mise en place de points ou de parcs de stationnement, ouverture de pistes cyclables...

Ces solutions sont des exemples de la traduction du développement durable dans le domaine des transports, l'accès à la mobilité étant décisif pour la population comme nous l'avons expliqué précédemment. L'amélioration de l'offre de transport, des conditions des transports urbains sont des mesures indispensables pour viser l'accès à une mobilité urbaine et durable.

Il nous semble important de mentionner pour certaines agglomérations les services à la mobilité qu'elles ont mis en place, cela permet de se rendre compte concrètement de ce qui est fait dans ces villes pour l'accès à la mobilité.

A Marseille : mise en place de parc relais gardiennés aux terminus des lignes de métro et de tram, billetterie commune entre parkings et titres de transports, soutien aux associations aidant les handicapés dans leur déplacements, article 12 du Plan d'Occupation des Sols, où l'obligation est faite dans tous les secteurs de la réglementation de réaliser des locaux deux-roues à l'occasion de nouvelles constructions.

A Orléans : travaux de sécurisation des parkings par les bailleurs sociaux, desserte des zones peu denses par l'Abraysie bus, ce service s'adresse aux habitants des quartiers peu denses bien définis, sur un simple coup de téléphone, un minibus passe les prendre à leur domicile et les emmène à un point de correspondance, le personnel de conduite est géré par une association qui offre ainsi aux personnes en difficulté une possibilité de réinsertion dans le monde du travail ; transport de personnes à mobilité réduites, minibus aménagés, mise en place d'une ligne Direct Express interurbaine avec tarification SEMTAO qui permet un trajet plus rapide entre les communes éloignées du centre et le centre ville, les TER sont accessibles avec des titres SEMTAO pour les gares situées dans le Plan des Transports Urbains, existence de taxi-bus, lignes SEMTAO assurées par des taxis ou des minibus qui desservent les arrêts SEMTAO aux heures creuses.

Ces deux exemples démontrent les actions que l'on peut engager en vue de l'accès à la mobilité et dans le respect du développement durable, pour autant les solutions que l'on choisit dépendent du cas dont il est question. Les solutions apportées ici ne sont certes pas parfaites et pourraient être améliorées, cependant il nous appartient de parler des actions poursuivies, de façon à ce que les démarches se multiplient et s'enrichissent.

Nous allons maintenant envisager ce que la dynamique, créée par la prise de conscience du caractère décisif de l'accès à la mobilité, a fait naître. Mais peut-être serait-il plus juste de dire que la relation de cause à effet n'est pas aussi simple et que la prise de conscience comme le droit sont chacun cause et conséquence de l'autre.

1.2.3 Vers un droit à la mobilité...

L'apparition d'un droit à la mobilité est née d'un premier constat, celui de l'immobilité contrainte et de ses conséquences.

Comme nous avons pu le voir, le terme de mobilité dépasse les notions de déplacements, d'usage, de demande exprimée, de flux individuels ou de masse, il pose la question importante de la compréhension des déplacements, des usages des transports et des besoins tant au regard des pratiques et des comportements sociaux que des stratégies de déplacements individuelles ou collectives, ou de la question du "droit aux transports" et de son "minimum social". Aussi se pose la question, quelle "mobilité minimale" faut-il assurer ?

Il s'agit de favoriser l'adaptation et la diversification du service public de transport, afin de répondre aux besoins de l'accès à la mobilité et d'améliorer la lutte contre le facteur d'exclusion que constitue l'immobilité contrainte. Suite à cette prise de conscience les projets de politique de la ville doivent désormais, selon la FNAU et le programme *Mobilité pour tous* lancé par la circulaire du 18 avril 2002 (12), "viser à répondre aux besoins de déplacements quantitativement trop faibles pour que puisse y correspondre à une offre de transport organisée selon des modes d'exploitation classiques, mais dont la satisfaction revêt une forte utilité sociale, prévient ou réduit les situations d'exclusion générées par les obstacles à la mobilité".

La notion d'immobilité contrainte renvoie à l'absence d'un univers de choix modal et peut alors renvoyer par opposition à une notion aussi importante, la mobilité contrainte, que nous avons évoquée précédemment, et qui elle-même peut être un facteur d'exclusion en terme de déficit de possibilité de choix. Cette prise de conscience associée à ce que nous nous attachons de démontrer depuis le début de ce travail, à savoir que la ville actuelle est conditionnée par l'accès à la mobilité, nous amènent à penser que les enjeux de l'accès à la mobilité dans le cadre d'un transport urbain durable, recouvrent les questions de justice sociale et de justice spatiale.

Nous l'avons exprimé, dans nos sociétés où l'accès à la mobilité est un facteur décisif d'intégration sociale et professionnelle, l'accès à la mobilité devient un droit duquel aucun citoyen ne saurait être exclu. La nécessité d'un service universel donnant des chances égales aux personnes de pouvoir bénéficier par l'accès à la mobilité, de ce que certains appellent le droit à la ville. Ce droit universel doit s'appliquer aussi aux différents quartiers au nom de la solidarité territoriale, on doit pouvoir entrer et sortir facilement des quartiers les moins avantagés, car leur enclavement constitue un handicap et une injustice pour ceux qui y résident.

Le droit à la mobilité a pris toute son ampleur lors du colloque *"Les sens du mouvement. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines et contemporaines"*, qui s'est tenu du 13 au 19 juin 2003 à Cerisy. Organisé par l'Institut pour la Ville en Mouvement, ce colloque a fait l'hypothèse que "le mouvement est une entrée pertinente pour saisir les évolutions qui travaillent les sociétés contemporaines, les comportements et modes de vie des individus, les transformations des villes, de l'architecture et de l'urbanisme, et par conséquent, comprendre les enjeux des sociétés d'aujourd'hui et de demain" (13). La nécessité de proclamer un droit à la mobilité est issue d'un processus né d'une réflexion à partir du développement durable.

Ainsi la thématique du développement durable offre de nouvelles perspectives pour sortir du débat sur les transports. Au-delà des préoccupations environnementales qui en résultent, est apparu un enjeu commun à toutes les sociétés urbaines, celui de l'accès à la mobilité, et plus généralement de l'accessibilité aux lieux de travail, de culture, de loisirs. Le colloque a mis en évidence que cette accessibilité était inégale selon les individus, de ce constat est née la nécessité de faire reconnaître un autre droit à côté de ceux déjà existants : un droit à la mobilité. Ce droit est d'autant plus crucial, comme le précise les rapporteurs du colloque, qu'il conditionne de nombreux autres droits, droit au logement, au travail, à l'éducation...

Reconnaître le bien-fondé de ce droit c'est aussi prendre acte des multiples rythmes de la ville, suite à l'extension du temps qui se libère pour les loisirs et autres activités. En ce sens le droit à la mobilité devient aussi un droit à la ville. On s'aperçoit que le droit à la mobilité ne s'entend pas seulement dans une conception techniciste mais qu'il touche bien plus profondément à des questions de civilité.

Mais puisque l'on parle de droit, quel est le principe de justice le plus approprié pour évoquer l'accès à la mobilité dans le cadre d'un transport urbain durable ?

1.3 L'équité comme condition de durabilité et éclairage envers l'accès à la mobilité

Nous avons démontré que l'accès à la mobilité est inégal et que les conséquences de cette inégalité compromettent la vie en société pour ceux qui n'ont pas accès. L'apparition d'un droit à la mobilité révèle l'intervention nécessaire de la justice pour réguler ces inégalités. Nous entendons parler ici de justice sociale et spatiale car c'est dans ces domaines là que nous avons identifié les inégalités. Aussi, que les causes de l'inégalité soit spatiales ou sociales, voire la combinaison des deux, nous engagerons une discussion sur l'équité en tant que justice distributive.

Il s'agit d'expliquer que, non seulement l'application du principe d'équité est décisive pour mettre fin aux inégalités dans l'accès à la mobilité, mais encore que pour pouvoir parler de transport urbain durable l'application de ce principe est une condition sans laquelle on ne peut parler de durabilité.

1.3.1 Emergence d'un concept déterminant bouleversant notre système égalitaire

1.3.1.1 L'équité comme justice sociale et spatiale

L'équité est plus qu'un principe ou qu'une règle, elle est d'abord un esprit comme l'explique Aristote dans l'analyse qu'il consacre à ce concept (14). En effet de cette analyse nous pouvons retenir que l'équitable, s'il a le même contenu que le juste, est cependant "plus parfait" que le juste légal car il représente "une amélioration de ce qui est juste selon la loi". Cette dernière comporte inévitablement des omissions ou des lacunes dues à son caractère général. L'équité, en révisant et en pondérant les dispositions légales, modifie la loi en un "fil de plomb" qui "ne reste pas rigide mais qui peut épouser les formes de la pierre". Si l'équité est l'esprit de justice en tant qu'il peut s'opposer à la légalité même, sa définition est étroitement liée à celle de la justice en tant que principe non écrit, antérieur et supérieur aux lois.

Se pose la question de comment déterminer ce qui est juste. Les débats sur la justice tournent autour de cette interrogation : selon quels principes et quelles modalités peut-on déterminer ce qui est objectivement dû à chacun ? Le problème posé est celui de la distribution sociale et spatiale équitable des contraintes, des charges, des privilèges et des honneurs. Selon John Rawls (15) il doit exister dans les partages inégaux un point d'équilibre tel que certaines inégalités doivent être préférées à des inégalités plus grandes, mais aussi à une répartition inégalitaire. L'équité se résume par l'équilibre et la juste mesure. Rawls, en reconnaissant le bien-fondé des inégalités sociales et économiques, il n'est en effet absolument pas souhaitable d'arriver à une égalité parfaite, apporte avec le principe d'équité, une nouvelle dimension qui permet d'envisager un système de distribution et de compensation.

Ce système respecte les différences de chacun et permet d'appliquer le principe de Rawls, selon lequel "les inégalités sociales et économiques doivent être organisées de façon à ce que, à la fois : on puisse raisonnablement s'attendre à ce qu'elles soient à l'avantage de chacun et qu'elles soient attachées à des positions et des fonctions ouvertes à tous". En ce sens les inégalités sociales et économiques peuvent être tolérées, car elles constituent une situation plus fructueuse pour tous, mais cette tolérance doit permettre que les positions les plus favorisées soient accessibles à tous, au nom du principe démocratique de l'égalité des chances.

Si l'on suit la logique de Rawls, il ne faut, par exemple, pas supprimer la première classe dans un transport urbain, mais en permettre l'accès aux heures de pointes aux personnes les moins favorisées, là encore socialement et spatialement.

Le but d'une telle justice, comme l'a démontré Mélanie Jumel (16), "est que personne ne soit privé de biens essentiels pour une vie ayant du sens, du seul fait de sa place défavorisée dans la structure de base (critères sociaux ou spatiaux)". L'accès à la mobilité est un bien essentiel, voilà pourquoi le principe d'équité comme justice distributive doit être appliqué. En matière de transport urbain durable et d'accès à la mobilité, l'application du principe de justice vise à permettre à chacun d'avoir l'accès dont il a besoin et qu'il veut choisir, et non pas que toute la population puisse bénéficier de toutes les possibilités d'accès à la mobilité.

Une société où l'accès à la mobilité est équitable est une société qui respecte les différences et les inégalités de chacun mais aussi les besoins, qui met tout en oeuvre pour permettre de réduire ces inégalités en proposant des solutions compensatoires et adaptées à l'espace ou la population dont il est question, et où au final, chaque personne a un droit égal d'accès au transport.

Dans un domaine comme celui de l'aménagement du territoire et de l'urbanisme il n'est pas possible de raisonner sur le mode de l'égalité. Chacun a conscience des différences de potentiel de chaque espace, notre rôle consiste à apporter à chacun ce dont il a besoin. Ainsi l'équité doit nous permettre de réfléchir aux modes de transport et au type d'accès dont chacun a besoin. A une population et à un espace correspond un type d'accès à la mobilité, à nous d'apporter la solution. De même pour l'accès à la mobilité que nous créons ou améliorons, il ne suffit pas de faire l'accès, il faut le rendre actif. En cela la prise en compte des attentes et des besoins de la population est nécessaire et indispensable pour pouvoir ensuite juger de l'effectivité et de l'efficacité de la solution mise en oeuvre.

1.3.1.2 Une nouvelle forme de solidarité

Avant de parler véritablement d'équité, différents paliers ont été gravés en matière de justice sociale. L'égalité citoyenne s'est révélée en tant que pensée de la démocratie moderne qui a pris forme au siècle des Lumières.

Rousseau déclare que les hommes naissent libres et égaux, cela est repris, comme chacun sait dans la déclaration des droits de l'homme en 1789. L'égalité dont il est alors question est une égalité de droit qui vise à intégrer l'ensemble du vote du peuple dans la participation politique. Cette égalité formelle, conçue en terme de citoyenneté n'invalide pas les inégalités sociales et économiques.

Puis avec le développement des sociétés industrielles, la recherche de l'efficacité et de la productivité va s'opérer un compromis avec le courant démocratique égalitaire. Les inégalités sont le produit de l'activité plus ou moins fructueuse de chacun. Françoise Dubet déclare ainsi : "Les self made man ne triomphe vraiment que dans les sociétés égalitaires de la même façon que l'exploit sportif suppose une pure égalité entre les compétiteurs". Les inégalités sont envisagées comme nécessaires car créatrices d'évolution et donc garantes du dynamisme de la société. C'est sur cela que va naître la notion de méritocratie, qui justifie les inégalités de parcours des individus par leur mérite.

Mais depuis trente ans environ, la perception des inégalités s'est transformée pour mettre l'accent sur l'égalité des chances. En montrant l'avantage dans le domaine de l'enseignement, des enfants de familles cultivées, les inégalités scolaires ont été emblématiques de la réflexion sur l'égalité des chances.

Ces constats ont donné naissance aux Etats-Unis aux mesures d'"affirmative action", traduit pas tout à fait justement par *discrimination positive*, qui accordent, dans certains domaines, un traitement préférentiel aux minorités les plus démunies.

Enfin trois grands philosophes s'emparent du concept d'équité pour lui redonner une dimension actuelle. John Rawls, que nous avons évoqué précédemment, initie la recherche sur l'équité et l'envisage comme une juste distribution des ressources entre les individus. Amartya Sen souligne lui, la nécessité de tenir compte dans la répartition des richesses, des avantages des uns et des handicaps des autres, il insiste sur les libertés individuelles. Ronald Dworkin prolonge ces différentes conceptions en conservant l'idée d'égalité des ressources et en incluant l'idée de transferts compensatoires requis par l'idée même de ressources.

L'identification de ces différentes étapes permet de comprendre comment la société a évolué par rapport à l'équité, en l'intégrant dans notre système républicain. Ce même système repose sur, si l'on suit la définition de Kant : "1. l'égalité devant la loi et l'égale liberté de tous ; 2. la volonté commune d'un intérêt général, non réductible aux intérêts de chacun ; 3. la participation de tous à la vie publique ; 4. la vertu des citoyens et une éducation civique visant à renforcer le souci qu'a chacun de l'intérêt commun".

Aux vues de ce que nous avons apporté pour définir l'équité, de ce que nous émettons comme définition du système républicain et, si nous définissons la solidarité comme *le fait de personnes qui sont ou se sentent liés par une responsabilité et des intérêts communs*, alors nous pouvons dire de l'équité qu'elle est une nouvelle forme de solidarité.

1.3.1.3 Interrogations et critiques face aux contradictions posées

Malgré toutes ces belles choses sur l'équité nous nous devons de mettre en évidence les premières incohérences et les interrogations que l'application de ce principe dans l'accès à la mobilité et dans les transports durables fait naître.

En tant que forme de solidarité l'équité devrait susciter davantage de cohésion sociale. Rien n'est moins sûr. Effectivement la solidarité représente la responsabilité et l'intérêt, mais l'équité quand on la pousse à l'extrême, ne va pas dans ce sens. Si au nom de l'équité nous offrons à chacun tous les accès à la mobilité on se dirige plus vers un système individualiste que vers la cohésion. Chacun serait libre de choisir l'accès qui lui plaît et qui lui est le plus favorable sans penser aux conséquences de son choix, l'accès à la mobilité choisi serait sans nul doute l'automobile, nous ne sommes alors plus du tout dans l'optique de durabilité que nous avons fixé au départ.

Nous pouvons établir ce constat dans un autre domaine, peut être plus significatif, le domaine de l'information (20). En rendant l'information accessible à tous de façon équitable, on arrive par exemple à la mise en retrait des populations étrangères qui grâce à l'accès à la parabole et donc aux chaînes télévisuelles de leur pays natal ne ressentent ni le besoin, ni l'envie de participer à la vie du pays de résidence. Dans un souci d'intégration, les politiques publiques ont incité le développement d'une large offre d'accès à l'information, lequel a eu pour effet pervers l'exclusion et l'individualisme de certaines populations.

De même aborder le thème des inégalités à partir du point de vue de l'accès à la mobilité et de l'équité, ne saurait explorer toutes les dimensions de cette question qui renvoie à des processus socio-économiques et territoriaux plus larges que les manifestations que nous avons évoqué. L'équité dans l'accès à la mobilité n'est donc pas la réponse au problème des inégalités dans les transports, il subsiste des freins psychologiques, des schémas mentaux, des habitudes, auxquels même en visant l'équité dans l'accès à la mobilité, on ne saurait mettre un terme.

L'une des dernières critiques que l'on peut apposer à l'équité, est le problème posé par l'échelle à laquelle on entend placer l'action. Si une action peut se révéler être équitable pour l'accès à la mobilité à l'échelle de la ville, dans ses limites communales, elle peut ne plus du tout l'être si l'on raisonne à l'échelle du quartier. Comment vaincre cette logique ?

Enfin nous pouvons conclure ces interrogations en affirmant que comme l'égalité, l'équité ne doit pas être vue comme un but à atteindre, une finalité. C'est davantage aux processus, aux mécanismes que l'on met en place pour la viser qu'il faut nous intéresser.

Ils conduisent à admettre une logique de la compensation qui viserait une économie du bien-être, conformément à celle développée par Vilfredo Pareto. Cet auteur adopte la logique comme quoi un aménagement ne peut être fait si dans la population il y a au moins une personne qui est mécontente, c'est à dire dont la situation se détériore. Un aménagement est donc moralement valable si et seulement si personne ne voit sa situation se détériorer après compensation ; cette compensation comble le vide du bien-être. La dite compensation se fait dans la négociation entre la population subissant et celle bénéficiaire. Mais la compensation pour générer une situation d'équité dans l'accès à la mobilité doit être raisonnée et doit avoir laissé place à la participation et au débat, l'un des chevaux de bataille du développement durable.

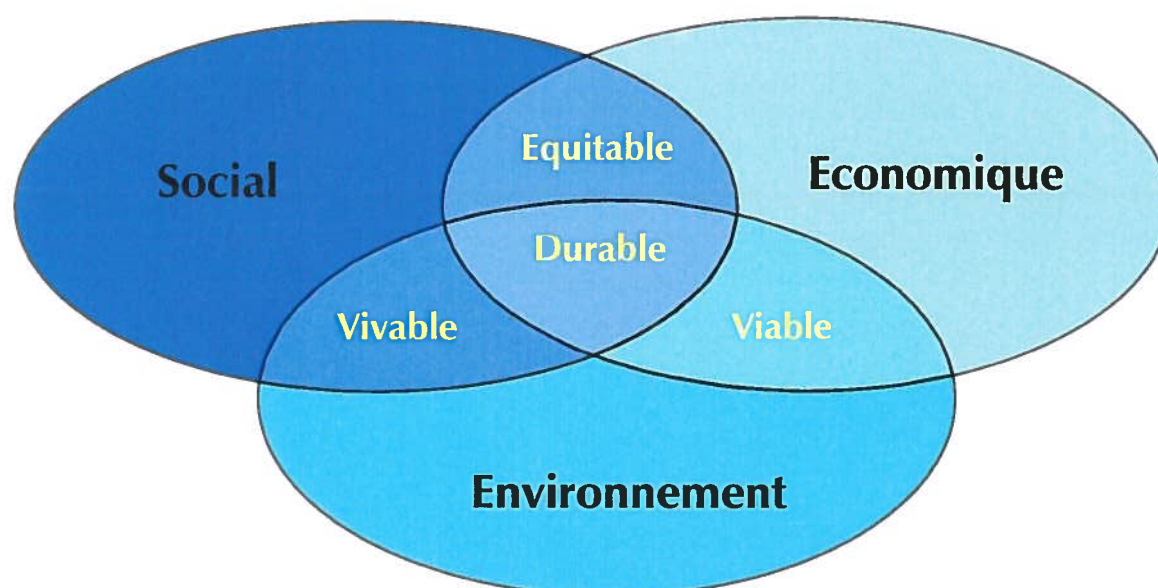
Ces quelques premières réflexions sur l'équité seront reprises et approfondies, mais il nous paraissait indispensable de les évoquer dès maintenant et à ce stade de l'étude.

1.3.2 Le reflet social du développement durable

Il nous appartient désormais de faire le lien entre équité et développement durable, ceci afin de démontrer que pour être "durable" un transport urbain doit rechercher l'équité dans l'accès à la mobilité.

1.3.2.1 Une solidarité horizontale et verticale

Dans les textes, le développement durable, ou soutenable pour être plus proche du terme anglais *sustainable*, n'est pas "un état d'équilibre mais un processus de changement dans lequel l'exploitation des ressources, le choix des investissements, l'orientation du développement technique, ainsi que le changement institutionnel sont déterminés en fonction des besoins tant actuels qu'à venir" (17).



Le Développement Durable : 3 pôles d'actions et 4 principes

source : The Centre for Sustainable Transport - réalisation personnelle

Le développement durable considéré dans ces termes à un contenu éthique et normatif évident, qui vise à créer les conditions d'une double solidarité, horizontale à l'égard des plus démunis du moment, et verticale, c'est à dire entre les générations. En effet le terme de développement, à la différence de celui de croissance, intègre, comme l'a montré François Perroux (18) qui définissait le développement comme *la combinaison de changements mentaux et sociaux d'une population qui la rendent apte à faire croître, cumulativement et durablement, son produit réel global*, les dimensions qualitatives du bien-être, ignorées par une approche par la croissance qui ne retient que l'aspect quantitatif de l'évolution économique. Cette dernière suppose que les changements structurels liés au phénomène du développement se traduisent par une amélioration, non seulement du niveau, mais encore des conditions de vie.

Le développement durable n'a plus à prouver sa dimension sociale et qui plus est éthique. L'équité comme nous l'avons démontré précédemment, est une forme de solidarité. Aussi dans le sens où le développement durable vise une solidarité horizontale et verticale, le développement durable vise l'équité. Elle est un ingrédient essentiel et déterminant de la durabilité. Pour être durable un développement doit au moins viser l'équité, en tant que solidarité horizontale et verticale.

1.3.2.2 Dans toute stratégie de développement "le social doit être aux commandes"

D'ailleurs en écrivant ces mots, Henri Bartoli (19) met en évidence que dans une logique de développement durable c'est du social qu'il faut partir pour envisager toute réflexion ou démarche. Ainsi l'environnement est appréhendé comme une sorte de nouvelle condition, et nous devons nous efforcer de ramener l'économie à un rôle d'instrument. Le social comme condition *sine qua non* du développement durable donne toute sa dimension à l'équité, que l'on peut envisager justement comme condition de durabilité et par conséquent celle d'un transport urbain durable.

1.3.2.3 L'indispensable recours à l'éthique : vers une démarche qualitative de la mobilité et des transports urbains durables

De telles exigences nous font découvrir que toute décision de développement est indissociable d'un recours à l'éthique, cette science ou morale sous-tend en fait jusqu'à présent toutes nos réflexions. Elle nous rappelle notre devoir de responsabilité et est en rapport avec les valeurs qu'une société défend. Notre société confère une valeur prépondérante et décisive à l'accès à la mobilité, nous l'avons explicité précédemment, aussi le recours à l'éthique en tant que *réflexion morale sur l'organisation du vivre ensemble des hommes* donne tout son sens à l'équité et l'apparente notamment à un gage de qualité. Ce gage de qualité est quant à lui essentiel pour parler d'accès à la mobilité et de transports urbains durables, par opposition au terme de quantité car il nous permet de sortir d'une logique trop économique ou trop technique pour s'attacher à défendre ce qui est "vrai beau et bien".

1.3.3 En matière de transports urbains durables, l'équité ou la possibilité d'avoir le choix entre Hermès et Hystia

La contribution du lauréat du prix Nobel d'économie en 1998, Amartya Sen, en matière d'équité et de justice distributive, nous amène à penser sous un angle nouveau l'accès à la mobilité dans un transport urbain durable. La satisfaction des besoins humains est l'un des grands thèmes du développement durable. Amartya Sen a approfondi la question de la répartition des biens en la croisant avec celle de la liberté individuelle, considérée comme une responsabilité sociale. En cela il se distingue de l'utilitarisme de l'approche de la justice sociale proposée par John Rawls. Sen lui reproche de ne pas intégrer la liberté en tant que telle et de ne pas corriger les distorsions produites lorsque les caractéristiques mentales du plaisir ou du désir se sont conformées à des situations d'inégalité persistante. Il met également en évidence qu'"une distribution égale des biens premiers peut s'accompagner de niveaux de liberté très différents" (21). Ainsi, au lieu de se focaliser sur les biens premiers ou sur les ressources dont disposent les individus, la réflexion doit porter sur les vies réelles que les individus peuvent choisir de vivre.

Si nous tentons d'appliquer ces thèses à l'équité dans l'accès à la mobilité, nous devons nous interroger sur la notion de liberté et de choix, soit le choix d'avoir accès à la mobilité. Si un individu veut avoir accès à la mobilité, il est de notre devoir de le rendre possible, et à l'inverse si d'autres choisissent de ne pas avoir accès, il faut pouvoir trouver des solutions alternatives à leur déplacement, c'est ce que nous nous proposons d'examiner désormais.

1.3.3.1 De la déesse du lieu : des solutions pour le choix de la proximité, du fixe ou de l'enracinement...

Depuis quelques temps de nouvelles tendances que l'on peut qualifier de contradictoires, en ce qui concerne les aspirations des populations européennes, apparaissent (22). A l'heure du numérique et de la ville émergente, rester près de ses proches, habiter à quelques minutes de son lieu de travail sont des exemples des nouveaux paramètres qui jouent un rôle dans les choix de localisation, cela à différentes échelles. Il est en effet désormais courant de constater que les familles avec enfants se localisent volontiers à proximité du domicile des grands-parents (23). La proximité est devenue un critère à part de localisation, ainsi la proximité spatiale dominée jusqu'ici par la proximité temporelle, tend à se consolider car elle s'apparente à une solution pour les nouveaux enjeux de l'urbanisme, que l'on décèle notamment à travers l'extension spatiale de la ville dense.

Nombreux sont ceux qui montrent de l'intérêt pour les commerces et autres services de proximité, l'évolution des rythmes de vie, la recherche de produits de qualité sont quelques-unes des explications de ces nouvelles tendances.

Dans une vie où tout va toujours plus vite, et que nous avons souvent du mal à suivre, nous sommes demandeurs de repères. Ces repères, il est aisé de les créer en redéployant la proximité, en développant des services pour les personnes qui ne souhaitent pas se rendre en hypercentre qu'elles soient à mobilité réduite, âgées ou pleinement mobiles.

En développant des services de proximité, on peut par exemple, favoriser la revitalisation de secteurs urbains non centraux, résoudre une partie des encombrements en multipliant les points d'ancrage et donc modérer les différents trafics. Enfin dans un but qualitatif, ce type d'actions autorise à mettre en évidence l'attachement au quartier et à participer à la construction de l'urbanité, à la qualité et à la diversité des tissus urbains. Ces objectifs participent d'une logique de développement durable et permettent de répondre à des attentes fortes en matière de mobilité. Enfin, c'est une amorce de solution au tout-mobile, une ouverture du champ des possibles, sans pour autant être exclu des logiques urbaines.

1.3.3.2 ... au dieu du voyage : des solutions respectives pour le choix de la distance, du mobile ou de la mobilité

"Aujourd'hui, on veut renouer avec la vie de quartier alors qu'en même temps on célèbre la multi-appartenance territoriale rendue possible par les nouvelles conditions de la mobilité !" s'exclame Serge Wachter (24). Voilà à quelles contradictions nous devons faire face et tenter de répondre. Le constat que fait Serge Wachter légitime notre approche qui tend à élaborer de nouvelles pour l'approche de l'accès à la mobilité dans un but d'équité.

Un transport urbain durable qui vise l'équité dans l'accès à la mobilité essaie de s'adapter à des variations de modes et d'idéologies autant que faire se peut et tout en gardant ses objectifs de durabilité, le choix, et la liberté de choisir sont un paramètre déterminant. Pour ceux qui veulent faire le choix de la distance et de la mobilité il faut apporter des solutions, il y en a d'ailleurs davantage que pour ceux qui choisissent la proximité. De nouveaux modes de transports urbains sont peut-être à inventer, mais un travail sur les horaires, les tarifs, les dessertes bref sur les services, cette fois de mobilité, est à faire.

1.3.3.3 Mais une source de déliaison ?

Cette idée rejoint les dangers exprimés précédemment sur la cohésion sociale. Ouvrir le champs des possibles, respecter la liberté de chacun et offrir des choix, ne doit pas concourir à développer une logique individualiste qui, si elle peut s'apparenter à de l'équité n'a plus rien à voir avec la durabilité. Nous pointons l'une des difficultés du sujet, l'incohérence et la contradiction de deux concepts. Cette réflexion sera approfondie en troisième partie.

Partie 2 - Des concepts aux actions : quelles sont les formes concrètes, matérielles de l'équité dans l'accès à la mobilité ?

2.1 Approche à travers le PDU : un document qui viserait à spatialiser l'équité ?

Pourquoi s'intéresser aux PDU pour spatialiser l'équité dans l'accès à la mobilité ?

Cet intérêt est né de la volonté de montrer comment dans les textes puis dans les actes on a, en France, tenté de pratiquer l'équité. Le PDU s'est présenté comme le manifeste d'une prise de conscience, celle de la nécessité de penser nos actions en terme de développement durable. Quand on étudie le contexte législatif, cette prise de conscience ressort assez nettement, bien qu'en comparaison avec d'autres pays européens, cette prise de conscience arrive quelque peu tardivement. Mais nous ne sommes pas là pour juger de la réactivité des acteurs politiques.

Il nous appartient de démontrer en quel sens le PDU pourrait être un document qui spatialiserait l'équité. Pour cela nous avons choisi, comme nous l'avions annoncé en introduction d'étudier les PDU des villes de Saint-Etienne et Strasbourg, où nous tenterons de mettre en évidence la façon dont est envisagée l'équité dans l'accès à la mobilité.

Le choix de ces deux villes c'est fait d'une part, par mon attachement à ma ville d'origine, Saint-Etienne, par la connaissance et la pratique que j'en ai. D'autre part Strasbourg est une ville exemplaire en matière de durabilité, durabilité qu'elle affiche comme un référentiel pour toute sa politique de la ville. Enfin les deux villes partagent une même problématique sociale, aux enjeux déterminants pour l'équité dans l'accès à la mobilité.

2.1.1 Genèse des Plans de Déplacements Urbains, contexte législatif

2.1.1.1 Les lois LOTI et LAURE

L'idée des Plans de Déplacements Urbains, conformément à ce qu'indique le guide des PDU (25), a été formalisée pour la première fois par la Loi d'Orientations des Transports Intérieurs (LOTI) en 1982. Cette loi initie les PDU dans son article 28, en leur donnant comme enjeu principal de définir "les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation et du stationnement" pour permettre "une utilisation plus rationnelle de la voiture et assurer la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux roues et des transports en commun".

Article 28 - Un plan de déplacements urbains est élaboré sur tout ou partie du territoire compris à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains, par l'autorité compétente pour l'organisation de ces transports, après avis du ou des conseils municipaux concernés.

Le plan de déplacements urbains définit les principes généraux de l'organisation des transports, de la circulation dans le périmètre des transports urbains. Il a comme objectif une utilisation plus rationnelle de la voiture et assure la bonne insertion des piétons, des véhicules à deux-roues et des transports en commun. Il s'accompagne d'une étude des modalités de son financement et de la couverture des coûts d'exploitation des mesures qu'il contient. Il est soumis à enquête publique.

Lorsque le plan est établi pour une seule commune, il est approuvé par le conseil municipal. S'il couvre le territoire de plusieurs communes comprises dans un périmètre de transports urbains, il est approuvé par l'organe délibérant de l'établissement public après accord des conseils municipaux.

Les prescriptions du plan sont mises en oeuvre par l'autorité compétente pour l'organisation des transports urbains et par les autorités chargées de la voirie et de la police de la circulation dans le périmètre de transports urbains.

Le contenu, les procédures d'élaboration, de consultation et d'approbation et les conditions de mise en oeuvre des plans de déplacements urbains sont précisés par un décret en Conseil d'Etat.

(Journal officiel du 31 décembre 1982)

Cet article donne un cadre juridique fort au PDU, les seuls éléments de durabilité que l'on puisse retenir sont ceux qui font référence à *"l'utilisation plus rationnelle de la voiture [...] transports en commun"*, mais la LOTI dans ses deux premiers articles insiste sur le droit au transport, nous l'avons vu en première partie. Ces éléments combinés nous permettent d'affirmer qu'il y a bien une volonté d'agir dans le sens de la durabilité, telle que nous l'avons défini.

En 1996, une seconde loi vient compléter la LOTI dans ses objectifs, la loi sur l'Air et Utilisation Rationnelle de l'Energie, LAURE ou loi Lepage. Concernant les PDU, elle en rend l'élaboration obligatoire dans toutes les agglomérations de plus de 100 000 habitants, et les oriente davantage sur la qualité de l'air.

Depuis les orientations du PDU portent, conformément à l'article 28-1 de la Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, sur :

- "1. la diminution du trafic automobile,*
- 2. Le développement des transports collectifs et des moyens de déplacements économiques et non polluants, notamment l'usage de la bicyclette et la marche à pied,*
- 3. L'aménagement et l'exploitation du réseau principal de voirie d'agglomération, afin de rendre plus efficace son usage, notamment en l'affectant aux différents modes de transport et en favorisant la mise en oeuvre d'actions d'information sur la circulation,*

4. L'organisation du stationnement sur le domaine public, sur voirie et souterrain, notamment la classification des voies selon les catégories d'usagers admis à y faire stationner leur véhicule, et les conditions de sa tarification, selon les différentes catégories de véhicules et d'utilisateurs en privilégiant les véhicules peu polluants,

5. Le transport et la livraison de marchandises de façon à réduire les impacts sur la circulation et l'environnement,

6. L'encouragement pour les entreprises et les collectivités publiques à favoriser le transport de leur personnel, notamment par l'utilisation des transports en commun et du covoiturage”.

On s'aperçoit à travers cet article que les volontés sont plus affirmées et que le PDU devient un outil de planification qui doit créer un large consensus sur la définition et la mise en oeuvre d'une politique des déplacements globale, cohérente et respectueuse de l'environnement.

2.1.1.2 La loi sur l'aménagement et le développement durable du territoire et la loi SRU

La Loi d'Orientation sur l'Aménagement et le Développement Durable du Territoire du 25 juin 1999, concerne neuf politiques publiques dont les transports de voyageurs, qu'elle vise à planifier à long terme. Cette planification intègre pleinement les impératifs du développement durable, en visant par une approche globale et de long terme à “assurer le développement solidaire des territoires, notamment par une meilleure organisation des services de proximité en prenant en compte les nouveaux usages et attentes sociales. Elle crée des schémas multimodaux de services collectifs de transports avec une priorité à la qualité des services, un rééquilibrage de l'offre avec les PDU. A ce titre elle affirme la nécessité de programmation et d'études pour la mise en oeuvre des politiques de transports qui s'inscriront de cette manière dans le long terme.

La loi Solidarité et Renouvellement Urbains du 13 décembre 2000, dans son titre III traduit la volonté du législateur de mettre en oeuvre une politique de déplacements au service du développement durable (26) et renforce une nouvelle fois le rôle des PDU, en élargissant le champs des thèmes abordés. Cette loi, importante réforme du droit de l'urbanisme depuis 1983, est une refonte significative du droit de l'habitat et des transports. La démarche adoptée dans la loi croise ainsi une réflexion centrée sur le développement durable, qui traduit une nouvelle approche du développement urbain fondée sur la recherche d'une organisation et d'un fonctionnement plus économe de la ville, plus respectueux d'un environnement conçu de manière globale, d'où l'insistance sur les problèmes de déplacements dans la nouvelle conception de l'aménagement.

Avec la loi SRU, les PDU doivent porter sur l'amélioration de la sécurité de tous les déplacements, en définissant un partage modal équilibré de la voirie pour chaque catégorie d'usagers, sur le stationnement, avec par exemple des mesures spécifiques pour favoriser le stationnement des résidents, le transport de marchandises et les plans de déplacements d'entreprises cela dans une perspective de développement durable. La loi SRU a également conféré aux PDU un caractère à la fois plus normatif et plus prescriptif, ainsi qu'un objectif affirmé de renforcement de la cohésion sociale et urbaine.

A ce titre l'article 123 de la loi SRU dispose que *"dans l'aire de compétences des autorités organisatrices de compétences de transports urbains de voyageurs, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L.861-1 du Code de la sécurité sociale, bénéficient de titres permettant l'accès aux transports avec une réduction tarifaire d'au moins 50% ou sous toute autre forme d'une aide équivalente. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence."*

Cet article développe ce qui avait été annoncé dans la LOTI. Rappelons que celle-ci était composée d'un point fondamental qui procédait, en 1982, à l'affirmation d'un droit au transport, qui devait permettre aux usagers de se déplacer dans les conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix.

Au fur et à mesure de cette chronologie législative, on se rend bien compte de l'évolution de la prise de conscience concernant le développement durable au travers du PDU. Il faut cependant noter qu'il aura fallu plus de vingt ans, depuis la LOTI, pour que l'on arrive à donner un véritable contenu aux PDU, et pour que les acteurs politiques s'emparent de ce document et le réalisent. Vingt ans également pour que l'on passe de l'évocation d'un droit au transport, à la prise de mesures concrètes et obligatoires appliquant, en partie, ce nouveau droit.

2.1.2 Objectifs d'un PDU : de l'efficacité d'un PDU pour inciter et favoriser des transports urbains durables ?

En résumé un PDU doit présenter une démarche politique et technique visant à aboutir à une meilleure organisation des déplacements urbains, dans une perspective d'optimisation globale. Les PDU ont pour but de définir les modalités d'un système global de déplacement de personnes et de marchandises sur le périmètre des transports urbains. Ils doivent maîtriser la circulation automobile en ville, au travers notamment d'une amélioration de l'offre de transports en commun et d'une revalorisation des modes de déplacements doux.

Plus précisément, les objectifs de la politique cohérente et harmonisée des déplacements urbains peuvent avoir le caractère suivant :

- maîtriser le développement urbain,
- améliorer le cadre de vie en ville,
- renforcer l'attractivité des quartiers,
- contribuer à l'intégration sociale,

et des objectifs plus précis, comme :

- assurer une bonne accessibilité des quartiers pour les personnes et les marchandises,
- maîtriser les coûts du système de déplacement,
- améliorer la sécurité routière,
- diminuer la pollution et le bruit provoqués par le trafic,
- améliorer la qualité des espaces publics,
- développer l'usage de la marche à pied, du vélo, du transport public,
- réduire la place de la voiture dans les zones sensibles.

Ces objectifs, donnés dans le Guide des PDU (27), semblent correspondre avec la définition que nous avons établie en 1.1.1.1 pour un transport urbain durable. Nous avons évoqué la définition d'un transport urbain durable sous l'angle économique, social puis environnemental. Il devait répondre à des critères de non-motorisation, d'utilisation de technologies peu polluantes, d'accès, de qualité de l'air, de sécurité. Ces différents éléments d'un système de transport urbain durable sont tous repris dans les objectifs visés par ce que devrait être un PDU ; y compris l'équité dans l'accès à la mobilité, qui bien qu'elle ne soit pas formulée comme telle, elle ne l'est jamais, transparaît à travers "contribuer à l'intégration sociale" et "assurer une bonne accessibilité".

Cette équité dans l'accès à la mobilité, que nous avons posée comme condition de durabilité d'un transport urbain, semble être abordée dans les enjeux d'un PDU. Aussi pouvons nous dire qu'un PDU peut être efficace et favoriser un transport urbain durable dans le sens où il vise l'équité dans l'accès à la mobilité.

2.1.3 Limites opposables en terme d'équité, limites de l'efficacité des PDU

Récemment (28) le Latts, Laboratoire techniques, territoires et sociétés de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées a rendu une étude menée sur une douzaine de PDU. Il en ressort que les PDU n'ont pas atteint les objectifs annoncés, ils sont qualifiés par le Latts d'"imprécis dans leurs objectifs, frileux dans leurs actions et schizophréniques dans leurs orientations". Ce jugement, pour le moins sévère, montre que les douze PDU étudiés n'ont pas répondu à l'objectif principal de limitation de l'automobile à l'échelle d'une agglomération pour diminuer la pollution de l'air, en prenant en compte les modes de déplacements doux et en développant l'offre des transports en commun.

Le fait que l'objet majeur d'un PDU n'ai pas été rendu effectif nous amène à penser qu'il a également été difficile de mettre en place l'équité dans l'accès à la mobilité. Il est juste de croire que les PDU alors mis en place n'ont pas créé les conditions favorables à l'existence d'un transport urbain durable.

En effet nombreuses ont été les controverses au sujet des PDU, notamment en ce qui concerne le périmètre retenu et dans ce domaine l'équité est un point sensible. Elle peut être effective à l'échelle du centre-ville et inexistante dès lors que l'on s'intéresse au périurbain. Le contenu des PDU a également été mis à mal, entendu comme imprécis et trop général, ils n'ont pas apporté de véritables solutions, ou des réponses aux objectifs globaux.

Il apparaît que l'équité dans l'accès à la mobilité, comme d'ailleurs d'autres critères d'un transport urbain durable, ne peut s'apprécier à une échelle aussi vaste que celle d'un PDU. Nous voulons dire par là que l'étude de l'accès à la mobilité doit s'effectuer et s'évaluer non pas à partir du document lui-même mais plutôt à partir du PDU réalisé dans chaque agglomération. Les objectifs fixés par le texte législatif "PDU" ne sont pas satisfaisants pour nous permettre de dire si un PDU est efficace ou non pour inciter ou favoriser l'équité dans l'accès à la mobilité. Nous avons seulement pu montrer que pour les politiques, un PDU s'inscrit dans une démarche de développement durable. Pour ce qui est de l'équité, condition d'un transport urbain durable, il nous faut nous pencher sur des cas concrets de PDU, aussi allons nous évoquer celui de Saint-Etienne puis celui de Strasbourg.

2.2 Transports urbains durables et mobilité, quelles réflexions et quelles réalisations à Saint-Etienne ?

2.2.1 Présentation géographique et spécificités de la ville

La ville de Saint-Etienne s'est développée à l'intérieur d'une dépression, orientée du sud-ouest au nord-est, entourée de plateaux et de reliefs montagneux. Elle est dominée au sud par le massif du Pilat, au nord par les monts du Lyonnais et s'ouvre au nord-est sur le plateau lyonnais. L'étroitesse des vallées et la raideur des versants ont entraîné l'étirement de la ville. Les parties urbanisées de la commune stéphanoise s'étendent essentiellement le long de la vallée du Furan. Saint-Etienne dispose ainsi d'un relief animé. Le fond de la vallée reçoit surtout l'urbainsation née de l'explosion industrielle, elle s'organise le long de la Grand'Rue, axe historique de la croissance urbaine stéphanoise depuis le XIX^{ème} siècle. Aussi les contraintes naturelles liées au site et une importante densité du bâti ne sont pas sans posés quelques difficultés en terme d'aménagement.

Après ces quelques éléments géographiques qui expliquent la morphologie de la ville, il paraît important de préciser que la ville compte 180 000 habitants, que Saint-Etienne Métropole regroupe 43 communes et 392 000 habitants, et que l'agglomération ne dispose toujours pas de SDAU (SCOT).

La ville de Saint-Etienne comme les communes environnantes, ont connu et connaissent encore les répercussions de la désindustrialisation, qui a entraîné une grave crise économique, remettant en cause les fondements de l'ensemble de l'économie stéphanoise.

2.2.2 Historique du contexte d'élaboration de la politique de déplacements

Si peu à peu la ville se tourne vers une autre activité et un nouveau projet de ville, elle doit se détacher d'une image qui persiste, celle d'une ville noire où la qualité de vie est moindre que dans d'autres villes françaises, et qui a de lourds handicaps. Saint-Etienne résolument tournée vers l'avenir se reconstruit et utilise pour cela ces atouts. Entre autres, elle a choisi de s'appuyer sur une domaine dans lequel elle a une forte expérience. La compétence des transports et des déplacements est depuis longtemps expérimentée par la ville de Saint-Etienne et ses communes proches, c'est d'ailleurs le socle de l'intercommunalité. Cette dernière est récente, ses débuts remontent à 1995, et elle n'a cessé d'évoluer d'évoluer depuis.

Deux périmètres de transports urbains le SIOTAS, Syndicat Intercommunal pour l'Organisation des Transports Collectifs de l'Agglomération Stéphanoise, constitué de 15 communes, et le SITVAG, autorité organisatrice des transports de Vallée du Gier, et trois Communautés de Communes la Communauté de Communes de Saint-Etienne Métropole, la Communauté de Communes du Forez Sud et enfin la Communauté de Communes du Pays de Saint-Glamier, sont tous à l'origine, avec d'autres communes et associations, de l'élaboration du PDU de l'agglomération stéphanoise de 2000.

En janvier 2001, Saint-Etienne Métropole s'est structurée en communauté d'agglomération et est devenu sur son nouveau périmètre de 34 communes, compétente en matière de transports urbains. De ce fait, un seul PTU a été créé. En janvier 2003, la communauté d'agglomération Saint-Etienne Métropole s'est agrandie et est désormais riche de 43 communes. Cette nouvelle organisation facilite grandement les projets, la concertation et les partenariats pour la prise de décision et l'établissement des futurs réseaux de transports urbains.

Le premier PDU a été engagé sur la région stéphanoise en juin 1996 par le SIOTAS. Il avait donc la particularité d'avoir précédé l'obligation légale de la Loi sur l'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie. Ce n'est pas d'une volonté affichée de s'engager dans une démarche de développement durable, qu'est né ce PDU, mais davantage de la nécessité de coordonner les actions et de réfléchir sur un vaste périmètre en ce qui concerne les transports urbains. Ainsi le contexte dans lequel se trouvait l'agglomération stéphanoise justifiait l'élaboration d'un cadre de planification :

- l'étude du schéma directeur engagée en 1991 n'avait pas abouti, cela est valable encore aujourd'hui,
- le SIOTAS et l'exploitant STAS (29) souhaitaient restructurer le réseau TCU (30),

- plusieurs actions en matière de transports étaient en cours et nécessitaient une mise en cohérence, (DVA, desserte ferroviaire inter-cités, plan de circulation de la ville de Saint-Etienne, études pour l'A45 et le contournement ouest de Saint-Etienne),
- le nécessaire accompagnement d'importants investissements programmés.

Le diagnostic réalisé dans le cadre du PDU de 2000 met en évidence que la région est constituée de secteurs fortement contrastés, les secteurs historiques caractérisés par une urbanisation dense et un recul du nombre d'habitants et d'emplois, ceux-ci s'étant reportés dans les secteurs périurbains qui offrent un cadre de vie plus attrayant et une meilleure accessibilité, et les secteurs périphériques qui enregistrent une expansion démographique et économique, où l'urbanisation est plus récente et plus diffuse. A cela s'ajoute une saturation du réseau de voiries existant.

A partir de ce diagnostic, ici présenté très brièvement, les acteurs du PDU de 2000 ont voulu faire de la politique des transports urbains et du PDU un outil devant contribuer à l'enrayement du déclin socio-économique de Saint-Etienne et des vallées de l'Ondaine et du Gier, et d'une manière générale à la dynamisation de l'ensemble de l'agglomération.

Trois objectifs sont alors fixés (31) :

- *“renforcer les centralités, en développant l'accessibilité multimodale des secteurs à valoriser et en améliorant la qualité résidentielle des quartiers*

- *améliorer la qualité de vie, en maîtrisant les nuisances urbaines (pollution et bruit), en préservant et en valorisant l'espace urbain (protéger les centres urbains de l'envahissement de la voiture tout en reconnaissant les besoins des résidents et des activités), en limitant les contraintes liées aux déplacements (offrir davantage de choix, faciliter la complémentarité entre les modes point de vue tarification et lisibilité, réduire les pertes de temps) et en diminuant le nombre et la gravité des accidents de la route en milieu urbain ; la maîtrise de l'étalement urbain est envisagée comme le corollaire de ces trois objectifs*

- *conforter la cohésion sociale, en adaptant les niveaux de desserte en transports collectifs aux réalités sociales et économiques des quartiers ainsi qu'aux ambitions de développement de ceux-ci.”*

Les deux derniers objectifs semblent, bien que ce ne soit pas affiché comme volonté, aller dans le sens d'une démarche de développement durable. Le PDU de 2000 de Saint-Etienne dans ses objectifs, semble vouloir développer les conditions favorables pour un transport urbain durable, tel que nous l'avons défini, puisque les aspects économiques, environnementaux et surtout sociaux sont envisagés. La ligne directrice énoncée ici est celle qui vise à répondre à des besoins, à élargir les choix et donc les possibilités de mobilité. Peut-on parler d'équité ? Il semble que oui aux vues de ce qui est annoncé dans les objectifs du PDU de 2000 et de ce que nous avons posé comme conditions à l'équité dans l'accès à la mobilité.

2.2.3 Actualité des transports urbains dans la ville stéphanoise : le Plan de Déplacements Urbains de 2003

En ce qui nous concerne le PDU de 2003 (32) a ceci de nouveau en matière de cohésion sociale par rapport à celui de 2000, qu'il affirme répondre "au droit du transport pour tous en veillant à adapter les niveaux de services aux besoins de la population". Il doit également veiller à promouvoir des systèmes de tarifications favorables à la prise en compte des besoins spécifiques des catégories sociales et des publics les plus en difficultés, en faveur des familles et des groupes et en faveur des personnes bénéficiant de la couverture médicale universelle comme l'impose la loi SRU (article 123). L'article sur la cohésion sociale n'occupe pas une place très importante par rapport aux autres objectifs du PDU, et l'équité n'est pas visée comme telle. Pourtant il semble que des propositions soient faites dans ce sens, sinon que penser de l'objectif sur la cohésion sociale ? Pourquoi le terme d'équité n'est-il pas prononcé ?

Le projet de PDU énonce deux axes, l'amélioration du transport collectif et le développement de l'intermodalité, et un cadre d'actions qui concourent à l'optimisation des mobilités dans la région stéphanoise articulées autour des domaines de la voirie, du stationnement, de la tarification-billetique, des modes doux et de proximité, des plans de déplacements entreprises, des marchandises et de la modélisation des déplacements.

Dans ce cadre le projet de PDU est basé sur l'affirmation de l'étoile ferroviaire autour de Saint-Etienne. En effet le réseau ferroviaire qui longe les vallées et ceinture le centre de Saint-Etienne, bénéficie d'une implantation stratégique qui lui permet de jouer un rôle déterminant dans l'organisation des déplacements. Développer cette étoile permet de rejoindre le centre de Saint-Etienne grâce au Train Express Régional depuis des villes comme Bonson, Andrézieux-Bouthéon, Firminy, Rive-de-Gier et Saint-Chamond. La population peut ainsi se rendre au centre ville ou gagner ces différentes villes grâce à une nouvelle forme de desserte.

Les enjeux sont grands pour l'environnement et surtout la population qui jouira alors d'un véritable service et de multiples possibilités de mobilité, la voiture ne sera plus le seul et unique choix. Parallèlement à ce projet des efforts sont faits en matière de billettique qui devrait être simplifiée et devrait voir son coût réduit. Une réflexion est menée pour concevoir un ticket unique, à l'heure, utilisable pour le bus, le tram ou le train, dont le prix varierait en fonction de la zone de départ et celle de destination.

Un règle de tarification sera donc pensée à l'échelle de 43 communes et prendra en compte les catégories socio-professionnelles. Plus efficace, plus accessible, moins coûteux et plus équitable, ce transport se veut résolument durable.

L'accent est également mis sur la création et l'extension d'axes de transport en commun en site propre, notamment au niveau de la Métare, en zone collinaire, qui permettra de rendre accessible, avec notamment des fréquences de haut niveau, des équipements majeurs comme le centre des Congrès, l'école des Mines, le campus de la Métare, et des quartiers d'habitat denses et collectifs et le nouveau pôle de clinique.

La création de ce site propre apporte des garanties de régularité, de confort et de vitesse optimale pour les usagers. Des aménagements de ce type sont prévus pour desservir le secteur nord-est de la ville et relier le futur pôle d'échanges de la gare de Châteaureux aux grands équipements publics que sont le palais des expositions, le stade Geoffroy Guichard, le site de la plaine Achille, et aux activités économiques et tertiaires du technopôle ; mais encore le futur zénith, le pôle optique vision et le centre international du design.

Dans la logique de l'étoile ferroviaire, le réseau de Saint-Etienne Métropole sera organisé autour d'un axe majeur structurant avec des matériels type tramway ou liaison ferroviaire, et les bus qui avant desservaient ces réseaux, deviendront les outils de lignes dites de maillages qui permettront de rabattre vers les bassins, les lignes. Ce qui hier ne pouvait être effectué qu'en voiture, se fera demain en bus, en tram ou en train et sera accessible à tous.

Ce grand projet s'accompagne de mesures concernant la qualité du service (confort, guide, supports de communication...), l'amélioration de la vitesse commerciale, la mise en place de points d'échange (parc relais et bus) pour rendre plus attractif et plus efficace le transport urbain qui devient durable.

Même si la topographie n'y est pas très favorable les modes doux et de proximité ne sont pas oubliés. Un plan "vélo" constitué d'itinéraires et de lieux de stationnement à aménager en priorité pour répondre tant aux déplacements quotidiens qu'aux pratiques de sports et de loisirs. Les piétons aussi sont envisagés, en effet l'enquête ménages-déplacements de 2000 a révélé que près d'un tiers des déplacements par jour est assuré par la marche à pied, aussi les enjeux sont-ils importants. La qualité de l'espace public est mise en avant, l'accessibilité pour les PMR est prise en compte pour favoriser la marche à pied. Enfin le rôle des taxis va être accentué dans leur complémentarité avec les transports collectifs, pour répondre également à une clientèle plus élargie, là où les transports en commun ne peuvent se rendre et en développant un service à la demande.

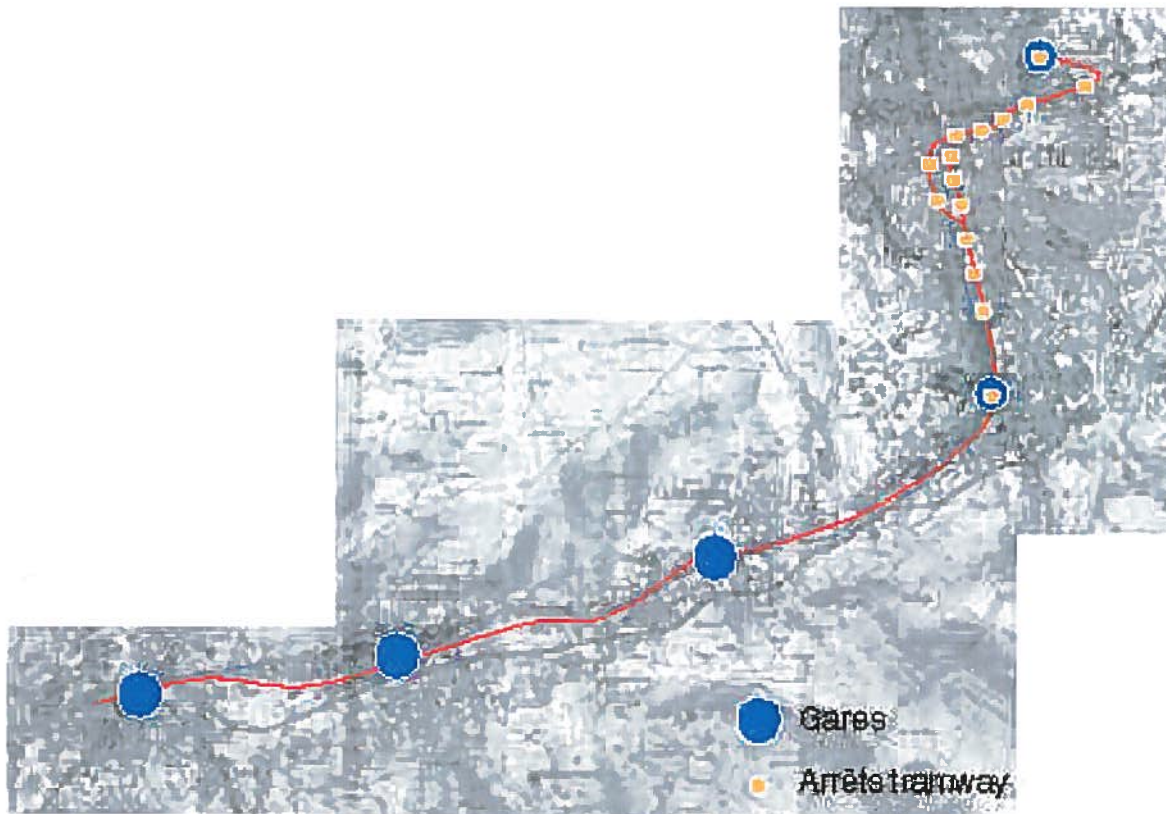
Toutes ces actions en faveur des déplacements et d'une mobilité plus durable, plus accessible, plus efficace, vont-elles pour autant dans le sens d'un transport urbain durable ?

Nous allons nous intéresser à deux projets phares du PDU de 2003 de l'agglomération stéphanoise.

2.2.4 Prospective en matière de durabilité et d'équité dans l'accès à la mobilité : quelles concrétisations ?

2.2.4.1 A l'échelle du périurbain : le cadencement et la modernisation de la desserte ferroviaire entre Saint-Etienne et Firminy

Ce projet s'inscrit dans l'axe du PDU que nous avons présenté précédemment, celui de l'étoile ferroviaire. D'après le technicien rencontré ce projet n'était pas initialement motivé par des considérations de développement durable, mais selon lui il y répond en partie. L'idée du projet remonte à 1997 et est à l'origine une demande politique formulée par les élus de l'Ondaine en direction des autorités de la région lyonnaise, mais étant donné le trafic dont il est question, le projet est recentré et envisagé entre Saint-Etienne et Firminy, il serait réalisable à l'horizon 2010.



source : région Rhône-Alpes, DTCl, Eric Salliou - réalisation personnelle

Le projet de liaison tram-train entre Firminy et Saint-Etienne

Comme l'indique le titre du schéma ci-dessus, le projet cible est la réalisation à long terme d'un tram-train, qui irait de la gare de Firminy à la place Bellevue à Saint-Etienne en train et qui par décrochement reliait la place Bellevue à la gare de Châteaueux en tramway.

Pour rendre l'interconnexion possible avec le réseau urbain il faut d'abord passer par une phase de modernisation, qui visera à l'électrification de la ligne Firminy Saint-Etienne et par une attention portée à la signalisation. L'enjeu est de taille puisque la vallée de l'Ondaine est densément peuplée, aussi une attention toute particulière sera portée en direction de l'aménagement des points d'arrêts. Les travaux d'électrification sont accompagnés d'un projet complémentaire de rénovation des gares de Firminy, du Chambon-Feugerolles, de la Ricamarie, de Bellevue, du Clapier et de Carnot.

L'objectif visé est d'offrir une desserte dense de l'Ondaine sans rupture de charge jusqu'à Saint-Etienne, la population de ce bassin est importante et les enjeux sont grands pour le développement économique notamment de l'Ondaine et plus précisément de Firminy. Le cadencement régulier et important entre les deux villes rend possible l'amélioration du réseau, facilite les échanges, et améliore le quotidien des populations.

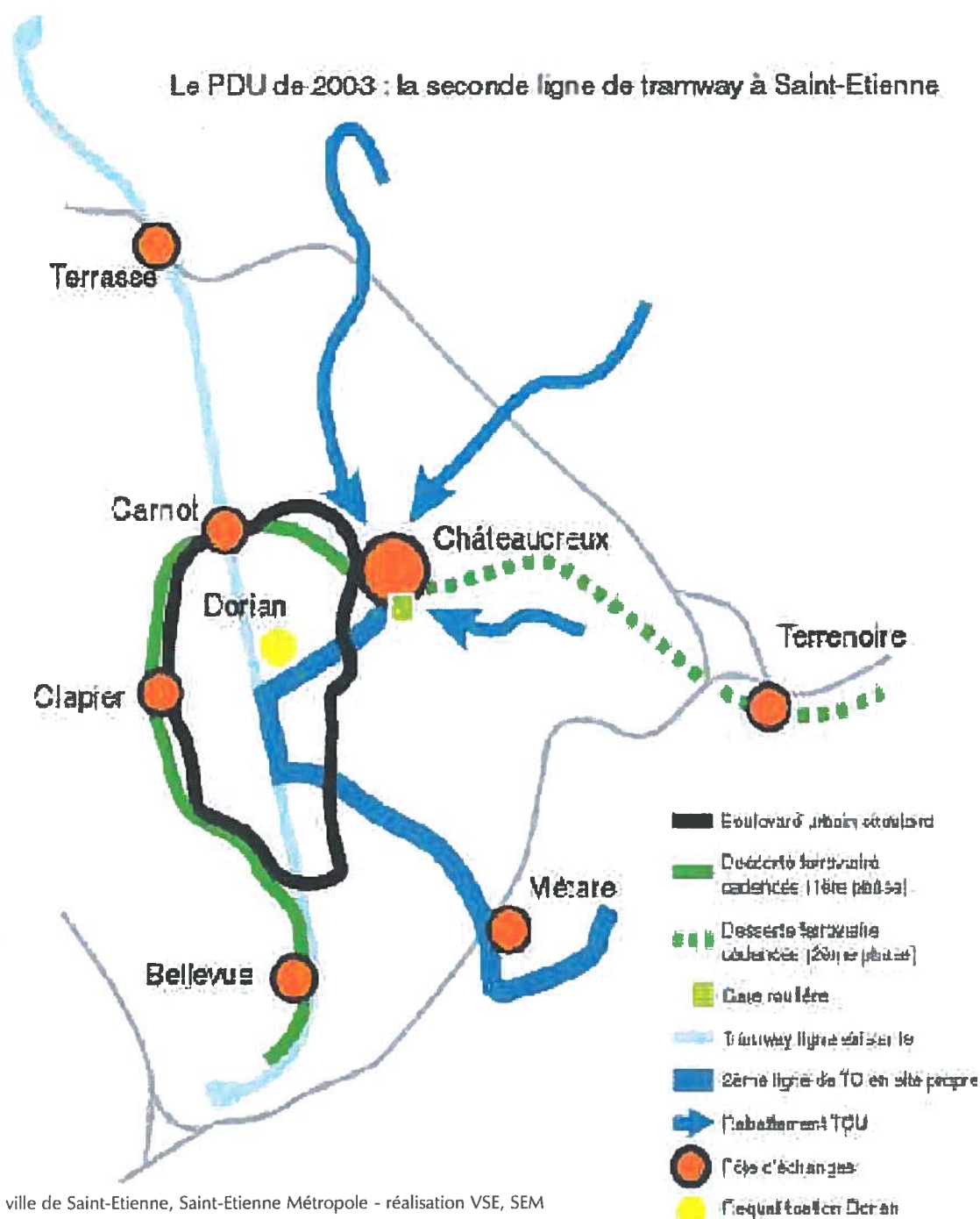
En permettant de nouveaux échanges ce projet offre de nouvelles possibilités à la population, en matière de services, de culture, d'études, de travail et de rencontres. Les espaces publics des points d'arrêts sont également primordiaux, les sept gares sont entièrement revues et aménagées pour accueillir les usagers. Le traitement de ces espaces passe par la mise en place de passerelles, d'ascenseurs, d'abris vélos, de parkings, d'un mobilier distinct, d'une information dynamique, voire même pour la gare de la Ricamarie par le déplacement de la halte ferroviaire vers le centre ville.

L'idée qui sous-tend ce projet est de rendre les choses plus accessibles dans leur fonctionnement. Dans cette logique une tarification intermodale sera mise en place avec une intégration tarifaire complète. Aussi les bus qui jusqu'ici assuraient la liaison, seront redéployés et viendront enrichir la desserte d'autres zones.

Dans ses objectifs comme dans sa réalisation ce projet semble durable dans le sens où pour la population il apporte une alternative nouvelle et réellement accessible, où la population a désormais le choix entre des services dont elle peut bénéficier à Firminy comme à Saint-Etienne. Ce projet ouvre le champ des possibles. Fortement attendu par les acteurs locaux, ce projet contribuera à désenclaver une vallée peuplée, industrialisée et en voie de reconversion. Environnementalement le projet semble là encore durable, puisque la voiture ne devient plus indispensable, la réalisation des travaux et des infrastructures auront des conséquences moindres sur l'environnement par rapport au coût écologique envisagé si la situation actuelle se poursuivait. Economiquement enfin, cette opération illustre l'apport que le réseau ferré peut amener à la résolution des problèmes de déplacements en milieu urbain et périurbain. Aujourd'hui sous-utilisée, cette partie du réseau sera remise en valeur pour davantage d'efficacité, par contre l'investissement à long terme que demande cette opération peut susciter quelques interrogations en terme de durabilité.

2.2.4.2 A l'échelle de la ville : la seconde ligne de tramway en site propre

La seconde ligne de Tramway s'inscrit dans le PDU qui vise à donner toute leur place aux transports collectifs et à organiser l'intermodalité entre les différents modes de déplacements. Elle s'appuie sur le développement d'un mode de transport auquel les stéphanois sont historiquement attachés et qui répond, semble-t-il aux objectifs de durabilité que nous avons fixés. Ce n'est pas seulement le matériel "tramway" qui sera utilisé qui est intéressant, ce sont les services qui l'accompagnent. En effet dans le cadre de la réalisation de cette ligne c'est l'extension du centre ville, le réaménagement de quartiers qui sont prévus.



source : ville de Saint-Etienne, Saint-Etienne Métropole - réalisation VSE, SEM

Mais ce qui nous intéresse davantage pour qualifier ce transport urbain de durable ou non, et déterminer s'il est équitable dans l'accès à la mobilité, ce sont ces aspects de desserte, de tarification, d'horaires, de fréquence et de vitesse.

Le tracé de la seconde ligne de tramway est déterminant pour l'équité dans l'accès à la mobilité. Comme on peut s'en rendre sur le schéma donné précédemment (tracé en bleu foncé), elle crée un nouvel axe avec un matériel roulant attractif, et des services de confort, de sécurité, d'informations, de vitesse et de billettique optimaux. La circulation du tramway en site propre améliore la lisibilité, l'accessibilité et la qualité du réseau.

La nouvelle ligne désenclave une partie des quartiers sud et centre-est de la ville, et se pose comme la réponse aux besoins de la population exprimés lors de l'enquête mélanges-déplacements réalisée en 2002. L'accès à la gare de Châteaueux est facile et en tant que pôle d'échange, il donne lui-même accès à de nombreuses autres destinations, services et commerces et est doté de parkings relais, de stations de taxis, de parc à vélos et de cheminement piétons lisibles.

Ainsi est offert un large choix d'itinéraire sans changer de tramway. La population pense à 79 % que l'avenir est aux transports collectifs, aussi en adaptant sur cette ligne les niveaux de desserte en transports collectifs aux réalités sociales et économiques de ces quartiers, pour partie défavorisés, les politiques apportent une réponse aux attentes.

2.2.5 Que retenir de ces expériences ?

Au travers de ce que nous venons de voir pour la liaison Saint-Etienne Firminy et la seconde ligne de tramway en site propre, la démarche employée et les objectifs définis visent à créer tous deux un transport urbain durable. Pourtant dans le PDU, comme dans l'explication de ces deux projets la volonté de durabilité n'est exprimée clairement que par son côté environnemental, que nous avons dénoncé en première partie.

Cependant les conditions qui accompagnent ces deux projets de transport s'apparentent bien aussi à de la durabilité dans son acceptation sociale qui viserait l'équité dans l'accès à la mobilité. Jamais dite, jamais écrite, l'équité est pourtant bien là, sinon quelles autres formes concrètes lui donner? L'enjeu politique, expliqué par les techniciens des projets rencontrés, est bien présent. Répondre différemment aux besoins selon les conditions des quartiers et leurs possibilités est une forme d'équité. En apportant à chacun ce dont il a besoin en matière de transport urbain, les politiques mettent en oeuvre l'équité dans l'accès à la mobilité. Ces projets comme leur nom l'indique n'en sont qu'au stade de "projet", peut-être sera-t-il plus intéressant de les réexaminer une fois qu'ils seront en place pour juger de l'effectivité des mesures mises en oeuvre pour tenter d'atteindre l'équité dans l'accès à la mobilité.

Nous sommes en droit de penser que, peut-être, ne pas exprimer clairement que l'équité est un objectif visé dans la mise en place de ces deux transports, permet aux politiques de ne pas être évalués sur cette question. Le domaine environnemental est par contre davantage exploré empiriquement et plus aisé à évaluer.

La question initiale était de savoir si le PDU de Saint-Etienne visait à spatialiser l'équité dans l'accès à la mobilité. Les conditions posées pour un transport urbain durable apparaissent plus ou moins clairement dans le PDU de la ville stéphanoise. Aussi pouvons nous dire que le PDU de Saint-Etienne peut être efficace et favoriser un transport urbain durable dans le sens où il vise l'équité dans l'accès à la mobilité et où ce qui est inscrit dans le PDU voit effectivement le jour.

2.3 Transports urbains durables et mobilité, quelles réflexions et quelles réalisations à Strasbourg ?

2.3.1 Présentation géographique et situation de la ville

La ville de Strasbourg évolue dans un environnement où le site naturel et le développement historique des voies de communication ont produit un espace urbain morcelé. Au sein même de la ville subsiste une vaste ceinture de zones *non-aedificandi* correspondant aux glacis des fortifications du XIX^{ème} siècle. Elle sépare nettement le centre de la ville de ses faubourgs, ce qui contribue sans doute à préserver leur identité spécifique.

Quatre grandes composantes ressortent de la zone urbanisée, la ville ancienne très dense tout d'abord, la ville récente ensuite, plus aérée à l'urbanisme marqué de grands îlots alignés qui accueillent les fonctions typiques d'un centre ville, puis les faubourgs et banlieues constitués de zones résidentielles et industrielles, enfin la croissance urbaine s'est surtout effectuée suivant un axe nord-sud avec des lotissements accolés aux anciens villages entre lesquels on trouve parfois des ensembles collectifs et des zones commerciales.

La ville de Strasbourg compte environ 180 000 habitants et la Communauté Urbaine de Strasbourg, autorité organisatrice des transports publics sur le PTU est constituée de 27 communes, soit 250 000 habitants.

2.3.2 Historique du contexte d'élaboration de la politique de déplacements

En renouvelant le cadre de la planification territoriale française, la Loi d'Orientation Foncière de 1967 indique que les agglomérations ont à se doter d'un Schéma Directeur " indiquant la vocation générale des sols, les grandes infrastructures,... ".

Son élaboration démarre à Strasbourg dès 1968. Elle intègrera tous les acquis des travaux antérieurs de planification, surtout en ce qui concerne les infrastructures et la voirie.

Du processus d'étude et d'évaluation de ses réseaux de transports, on peut retenir essentiellement l'apparition (inattendue à l'époque) d'un facteur de calibrage du développement urbain par les infrastructures. En effet, si l'on parvient à mettre au point des réseaux de voirie correspondant aux besoins évalués, on ne parvient pas à répondre aux demandes nouvelles de stationnement dans la partie centrale de l'agglomération. La quantité de voitures à garer, qui dépend de ce que le centre contient d'habitants ou d'emplois, par la place qu'elles occupent, devient incompatible avec le contenu même du centre. Dès cette époque, en effet, le patrimoine bâti du centre est considéré comme intangible.

De plus, si l'on souhaite conserver au centre son rôle prééminent dans l'agglomération, il faut trouver autre chose que l'automobile pour le desservir. De là viennent les premières idées d'un transport collectif en site propre. Le principe en sera inscrit au Schéma Directeur de 1973.

Les résultats acquis à la fin du dossier d'agglomération sont de deux ordres : d'un côté, les opérations de développement urbain (habitat, activités) et de l'autre, la description d'un programme transport portant à la fois sur la création d'infrastructures et sur les modalités de leur exploitation.

Sont ainsi programmées nombre d'opérations routières, deux lignes de tramway et un plan d'organisation des transports pour le centre de l'agglomération. Ce plan est l'une des premières approches qui se fait de la desserte des zones centrales par tous les modes de transport et dans lequel apparaît un projet de piétonisation directement relié à des objectifs de développement et de valorisation du centre.

Mais, de l'ensemble programmé au dossier d'agglomération, seules les mesures concernant l'hypercentre ne se réalisent pas : rupture du transit automobile, boucles de desserte des parkings, piétonisation des places et artères principales, enfin le tramway. L'esprit de globalité des programmations, inscrit dans les documents d'urbanisme, est finalement fractionné du fait des indécisions de l'Etat et de la levée de lobbies commerciaux locaux face auxquels la municipalité manque de volonté ou de charisme pour s'imposer.

Il faut attendre quelques années pour qu'enfin en 1989 le nœud de contraintes se défasse : une nouvelle équipe municipale est élue grâce à un projet de ville dont le pilier est le tramway. En effet la nouvelle municipalité a la ferme volonté de ne plus penser les différentes politiques de la ville de manière sectorielle mais au contraire de les fédérer à l'aide d'une politique des déplacements ambitieuse dont la " clef de voûte " est le tramway. Le projet sur la ville va être porté par le tramway pour deux raisons, qui, ensemble ont validé, au-delà du vote de mars 1989, ce choix.

La première tient dans le fait que le tramway, en restant à la surface, oblige à repenser l'espace public du tramway, l'espace public étant lui-même dans l'esprit de la nouvelle municipalité l'outil d'action sur la ville le plus immédiat, et le plus contrôlable. Dès le moment où, de fait, une vision de l'espace public et de la ville était formée, renouvelant la recherche de l'équité sociale et associant convivialité et efficacité fonctionnelle, le choix du tramway comme vecteur d'un projet sur la ville devenait évident. Dans ces conditions, transformer radicalement les conditions de circulation automobile au centre ou aménager les grandes places strasbourgeoises sont des éléments d'un même projet.

La seconde raison est financière. Le tramway coûte environ entre deux à trois fois moins cher que le véhicule automatique léger (33), hors aménagement de l'espace public, ce qui donne précisément des ressources pour le réaménager en profondeur. Sur la totalité de la longueur de la première ligne (de la seconde aussi), la totalité de largeur de l'emprise publique sera aménagée. A ce stade, on ne compte plus en mètres carrés, on compte en hectares ! En outre, dans la mesure où l'on sait dès cette époque, que pour une agglomération de la taille de Strasbourg, la longueur optimale d'un réseau ferré urbain (métro ou tramway) est de l'ordre de 30 kilomètres, le choix du tram est conforté. Le choix du tramway repose aussi en l'assurance que l'on pourra, même avec des difficultés, conduire l'opération à son terme.

L'originalité de la politique des déplacements de Strasbourg se trouve dans sa conception même, dans sa volonté de lier déplacements et urbanisme.

Ainsi, à un problème qui semblait restreint aux modes de transports, la municipalité de Strasbourg a optée pour une politique des déplacements qui puisse globalement anticiper et orienter les diverses politiques et enjeux menés par la ville.

Nous allons aborder ces enjeux à travers le PDU de l'agglomération strasbourgeoise, d'une part en décrivant le contexte local auquel est confronté la communauté urbaine de Strasbourg et d'autre part en tentant de montrer comment la communauté urbaine essaie à travers sa politique des déplacements de fédérer ces différents enjeux.

La Communauté Urbaine de Strasbourg (CUS) a initié dès 1989 une démarche de PDU. Cette démarche s'est inspirée de la définition des PDU donnée en 1982 par la LOTI, qui comme on l'a expliqué précédemment, préconisait l'élaboration d'orientations à moyen terme de la politique globale des déplacements, intégrant les enjeux urbains au sens le plus large.

Le PDU de 1989 est lancé au moment où un calendrier, prévoyant la mise en service d'une première ligne de tramway en 1994, venait d'être décidé.

La CUS a d'emblée eu une vision très large des enjeux du PDU, qui devait, selon le cahier des charges de 1990 : *"définir à différents horizons l'organisation des déplacements répondant aux objectifs d'aménagement suivants :*

- *favoriser le développement économique et commercial en facilitant les déplacements dans l'agglomération*
- *ouvrir de nouveaux territoires au développement urbain*
- *réhabiliter le cadre de vie*
- *rénover et diversifier l'image de Strasbourg et principalement celle de son centre ;*
- *renforcer la cohésion sociale et territoriale de la CUS en mettant à disposition du plus grand nombre, des moyens de déplacements".*

Les objectifs techniques spécifiques du PDU étaient aussi clairement exprimés dans ce même document:

- la priorité du bon fonctionnement d'ensemble du réseau de TC (ligne tramway et lignes d'autobus)
- la réduction du trafic automobile le long du tracé du tramway et la volonté d'écarter le transit des zones centrales des quartiers;
- la garantie de capacités suffisantes de stationnement par rapport à la stratégie de privilégier les transports en commun (nominalement ou par augmentation de la rotation) en répondant aux besoins des résidents et de la fréquentation des services et des commerces là où la nouvelle organisation modifie les conditions actuelles d'usage de l'offre
- enfin, la simplicité et la facilité de compréhension des organisations proposées en particulier pour le stationnement, les itinéraires de desserte, et les itinéraires des lignes d'autobus.

Ces objectifs résultent d'un diagnostic qui a mis en évidence des dysfonctionnements à enrayer dans le cadre d'un PDU. Ainsi les techniciens ont pu constater qu'en 1981, on dénombrait 200 000 véhicules par jour entrant dans le centre. On en dénombrait alors 240 000 en 1991, soit une augmentation de 20% en 10 ans. Ceci se traduisait concrètement par :

- une dégradation des conditions de déplacement,
- une baisse de l'attractivité du centre ville,
- des temps de parcours en voiture longs,
- des difficultés de stationnement grandissantes,
- un partage inégal de la voirie entre les piétons, les deux roues, les voitures particulières et les transports publics,
- des problèmes de pollution atmosphérique et sonore.

La volonté d'entreprendre une démarche d'ensemble émerge. Elle passera par "une réorganisation plus équilibrée de tous les modes de déplacements" (34).

Cette démarche d'ensemble s'inscrit, semble-t-il, dans une volonté de développement durable, outre les préoccupations environnementales, l'aspect social n'est pas négligé comme on a pu le noter dans l'objectif de cohésion sociale, l'équité dans l'accès à la mobilité s'illustre à Strasbourg par la volonté *"de mise à disposition du plus grand nombre, des moyens de déplacements"*. L'équité n'est là encore pas ouvertement revendiquée, ce n'est pas un principe que l'on cherche à exprimer mais elle transparaît bel et bien.

Le PDU de 1990 a largement promu les transports collectifs urbains, ils représentaient 11% des déplacements mécanisés en 1991 et constituent, en 1997, 14% de ces mêmes déplacements. La mise en service de la première ligne de tramway en 1994 a permis la restructuration du réseau de bus, augmentant ainsi l'offre de desserte et les fréquences. Dans ce PDU il est également clairement affirmé que *"Tout le monde doit pouvoir accéder au transport public, c'est pourquoi Strasbourg s'est doté du premier tramway à plancher bas intégral, les quais des stations tram sont surélevés, équipés de bandes signalétiques podotactiles pour les mal voyants. Des annonces sonores dans les véhicules indiquent les stations."*

Les stations ont été équipées, dès l'origine, d'un système d'affichage du temps d'attente. En parallèle, la CUS et la CTS ont engagé une opération de mise à niveau progressive du réseau bus, en ce qui concerne l'accessibilité pour tous (bus à plancher bas, aménagement des arrêts), et l'affichage des temps d'attente dans les principaux points d'arrêt. L'effort est porté aussi sur la tarification avec différentes formes d'abonnements adaptées aux besoins et à la situation économique de chacun. La volonté d'une «ville solidaire» s'affiche fortement". (35)

Le PDU accorde ainsi une large part aux PMR et apporte une certaine considération aux personnes dont la situation socio-professionnelle nécessite que l'on se préoccupe. L'équité dans l'accès à la mobilité est ici posée comme un "devoir", et permet de dire que le transport envisagé par le PDU de l'agglomération strasbourgeoise de 1990 est durable dans le sens où, dans une certaine mesure, il permet de réaliser l'équité dans l'accès à la mobilité. Les questions concernant les itinéraires et les horaires n'ont pas encore été évoquées.

Le PDU favorise par ailleurs la marche à pied et les déplacements à vélos comme en témoignent les documents de référence et de programmation que sont le schéma directeur deux roues de la CUS et le plan vélo du Conseil Général. Un réseau de 380 km qui maille l'ensemble du territoire de manière à offrir une alternative vélo sur toutes les principales liaisons de l'agglomération est ainsi défini.

2.3.3 Actualité des transports urbains dans la ville strasbourgeoise : le Plan de Déplacements Urbains de 2000

Le PDU de 2000 renouvelle les enjeux et les objectifs du précédent plan de déplacements et élargit ses principes d'actions. Consciente des mutations structurelles de la ville, la CUS sait qu'elle aura à accompagner une forte croissance de la demande de déplacement. Aussi les politiques réagissent en exprimant leurs ambitions au travers du PDU :

- Maintenir l'accessibilité, la renforcer de manière sélective pour les sites ou quartiers enclavés ou mal desservis, la moduler dans ses aspects qualitatifs sont posés comme des conditions essentielles de l'attractivité et du développement de la ville.

- Restaurer le cadre de vie là où le bruit et la pollution l'ont gravement altéré, le maintenir dans les autres cas, impose de choisir les solutions les plus performantes du point de vue de la qualité du service rendu et celui de la diminution des gênes provoquées, et donc de contraindre l'usage de l'automobile principal responsable des altérations du cadre de vie et des atteintes à l'environnement.

- Enfin comme la commodité et l'agrément du déplacement sont de plus en plus un facteur de qualité de vie, ils constituent donc un enjeu des politiques d'aménagement. Il s'agit alors de permettre à la mobilité de devenir l'une des dimensions d'une vie urbaine de qualité, c'est un élément complémentaire au défi posé.

Ce sont là les dimensions essentielles du défi de l'accessibilité et de la qualité de vie auquel la CUS s'est attelée à travers le PDU de 2000. L'objectif majeur du PDU de 2000 est de conjuguer les modes de déplacements : il s'agit d'intégrer les différents modes de déplacement de façon complémentaire et non concurrentielle. Il vise à satisfaire le développement prévisible de l'agglomération tout en favorisant l'égalité sociale vis-à-vis de l'offre de transport. Le PDU agit sur le territoire grâce à des mesures d'exploitation coordonnées, elles-mêmes permises par un schéma multimodal d'infrastructures.

Le PDU se montre très volontariste dans sa politique automobiliste en posant la politique de stationnement comme l'un des leviers essentiels de la politique globale de déplacements. C'est en particulier l'un des outils majeurs de régulation de l'accessibilité automobile. Cette politique de stationnement sera développée au fur et à mesure du développement de l'accessibilité en transports collectifs. Les deux principes qui régissent la politique de stationnement sont l'extension du domaine payant sur la voie publique et la mise en place d'une cohérence tarifaire entre les différents types de stationnement. L'efficacité de ce dispositif repose également sur un contrôle plus sévère des infractions.

Les mesures concernant les transports en bus visent à en poursuivre la mise à niveau.

Il convient en effet de faciliter leur circulation afin de ne pas créer un réseau de transport collectif "à deux vitesses", l'objectif étant d'aligner le niveau de service des bus sur celui des tramways. De même en ce qui concerne la vitesse commerciale des autobus, comme le tramway dispose d'un site propre physique et de la priorité aux carrefours, les bus, eux, sont insérés dans une circulation générale, dont la fluidité n'augmentera certainement pas. Ils sont tributaires de celle-ci et perdent du temps et de la régularité. La poursuite du développement des couloirs de bus ne crée pas un «site propre virtuel» suffisamment protégé des aléas de la circulation. C'est pourquoi une analyse détaillée et des actions d'exploitation de la voirie et de signalisation doivent être entreprises sur tout l'itinéraire des lignes, pour gagner de précieuses secondes partout où c'est possible.

Il est également prévu dans le PDU de 2000 l'extension et l'intensification des dessertes du réseau des bus urbains. Dans le cadre de la restructuration du réseau d'autobus prévue à la mise en service de la ligne B, deux grandes lignes radiales et des lignes circulaires sont conservées, des lignes de rocade développées. Si cette restructuration se fait à kilométrage parcouru constant, à plus long terme, son accroissement est un véritable enjeu. A titre d'exemple, le réseau genevois assure une offre de 40 véhicules-kilomètre/habitant/an (au lieu de 30 environ à Strasbourg) qui se traduit par des fréquences des lignes de bus comparables à celles du tramway y compris en heures creuses, ce qui apparaît comme un élément déterminant de la meilleure attractivité des réseaux dans les villes suisses.

L'amélioration des liaisons de périphérie à périphérie est également l'un des points envisagés. En effet compte tenu du fort dynamisme économique et démographique des zones périurbaines, les déplacements de périphérie à périphérie se sont accrus de façon sensible ces dernières années. Afin de répondre à ces nouvelles demandes de déplacements des solutions sont à mettre en oeuvre en tenant compte des spécificités de chaque zone (liaisons directes, systèmes de transport à la demande, ...)

L'attention est également portée sur l'amélioration des conditions d'usage. Elle visera :

- le confort avec un renouvellement du parc de véhicules et l'introduction progressive de la climatisation
- l'accessibilité totale qui est appelée à se généraliser par aménagement des arrêts et mise en service de bus à plancher bas
- l'information sur les temps d'attente aux principaux arrêts du réseau.

Toutes ces actions en cours visent à offrir sur le réseau bus un niveau de qualité de service aussi proche que possible de celui du tramway.

Par ailleurs le concept de Zone 30 est appelé à s'étendre à toutes les mailles du réseau de voirie urbaine, en liaison avec des modifications de détail des plans de circulation de quartier ou au fur et à mesure de l'élaboration des plans locaux de déplacements. Ces actions réglementaires s'accompagnent obligatoirement d'aménagements physiques, faute de quoi la vitesse des véhicules ne diminue pas. Il s'agit donc d'un travail très important et de longue haleine d'aménagements de détail.

Le PDU veut aussi favoriser la marche à pied et les vélos dans tous les aménagements de voirie. Sécurité, lisibilité et agrément sur les itinéraires sont des qualités indispensables au développement de l'usage de la marche à pied et du vélo.

Toute création ou réaménagement lourd de voirie intègre déjà, dès la conception cette double préoccupation. Tant la première que la deuxième ligne de tramway ont été l'occasion d'une extension importante du secteur piétonnier.

Mais le confort et la sécurité des piétons ne se jouent pas que dans ces zones privilégiées : c'est tout le long du réseau de voirie qu'il faut offrir une bonne qualité de cheminement. De ce point de vue, un effort important reste à accomplir pour protéger les cheminements et les espaces piétonniers des utilisations indues ou des pratiques peu respectueuses : stationnement abusif, inadéquation ou positionnement dommageable de certains éléments de mobiliers urbains (particulièrement pour les personnes handicapées), débordement des étals et des terrasses, désinvolture des installations de chantier, entres autres. Un recensement de ces problèmes et l'élaboration de règles d'interventions sont à mettre en oeuvre sous forme, par exemple, d'une charte des aménagements pour piétons sur le modèle de la Charte du vélo adoptée par la CUS en 1994.

Ces futures réalisations paraissent tout à fait servir un transport urbain durable, d'autant qu'à ces différentes mesures s'ajoutent des efforts en matière d'offre tarifaires. Pour faciliter les déplacements et en minimiser le coût, deux titres de transport combinés sont mis en place, Ils permettent à l'utilisateur de circuler d'un réseau à un autre sans frontières tarifaires. Ces titres sont :

- Alsaplus

Cet abonnement, hebdomadaire ou mensuel donne accès, à un prix forfaitaire, au réseau SNCF et à celui de la CTS dans la limite territoriale de la région Alsace.

- Inter

Créé en 1998, ce titre, sous forme de ticket unitaire ou d'abonnement, est une tarification combinée entre le réseau départemental d'autocar et le réseau urbain de la CTS bus et tramway. Depuis février 1999, un produit dérivé : l'Inter Jeunes, permet aux moins de 27 ans de voyager à tarif préférentiel.

Europass :

Crée en Novembre 1997 par la CTS, la SNCF et TGO, Europass permet de circuler avec le même titre des deux côtés de la frontière franco-allemande. Ce billet combiné (24 heures ou mensuel) autorise la libre circulation sur le réseau CTS (hors navette aéroport) et le réseau régional de la SNCF (2e classe) dans le périmètre des transports urbains de la CUS. Dans la circonscription d'Ortenau, il permet d'emprunter les lignes urbaines, interurbaines, les transports ferroviaires régionaux.

Un autre point fort réside dans la multiplicité des titres de transports. Tout d'abord ceux s'adressant aux différentes catégories socio-professionnelles (chômeurs, étudiants...) qui leur permettent, suivant leur revenu, d'avoir accès aux tarifs qui leur correspondent et ainsi d'utiliser les transports en commun. La deuxième catégorie de titres sont les abonnements, les tickets horaires ou à la journée qui laissent la liberté d'utiliser les transports en commun quand on le souhaite. Enfin, la troisième catégorie est celle des titres intermodaux, permettant la combinaison entre différents modes de transports (car interurbain + tram/bus ; train + tram/bus), qui montrent d'une part que la politique strasbourgeoise est consciente que les problèmes de déplacements sont en partie générés hors de son territoire de compétence et d'autre part que l'utilisation des transports en commun peut être simplifiée.

Les nouvelles conditions tarifaires, la volonté de simplification et les conditions créées pour des déplacements comme la marche à pied ou le vélo vont dans le sens d'un transport urbain durable. Même si elles sont moins finalisées et moins précises que pour l'exemple stéphanois, nous pouvons constater que ces démarches visent la durabilité davantage dans son aspect environnemental que social. Cela n'est pas une critique à l'égard du PDU de Strasbourg, il ne s'agit pas d'en juger le contenu, qui est, par ailleurs, tout à fait conforme à ce que préconisait la LAURE.

2.3.4 Prospective en matière de durabilité et d'équité dans l'accès à la mobilité : quelles concrétisations ?

Il ne nous est pas aussi évident que pour le cas de Saint-Etienne de traiter cette question. En effet la distance, une phase de terrain courte et le manque de relation (accès à l'information) nous contraignent à ne pas pouvoir approfondir autant que nous le souhaiterions cette partie. Cependant bien que nous ne puissions présenter en détails les projets ou les concrétisations de transports urbains durables à Strasbourg, nous tenons à mettre en évidence l'existence de trois phares de la Communauté Urbaine de Strasbourg :

- l'extension du réseau tramway,
- le projet de gare TGV et ses opportunités,
- le contournement ouest.

En effet, au-delà du développement continu du réseau tram qui, en association avec le réseau bus, optimisera le maillage de l'agglomération d'ici 2006-2008, les projets tram à l'étude considèrent désormais de nouvelles possibilités d'intermodalité et notamment d'interconnexion tram/train. Parallèlement à l'arrivée du TGV en gare de Strasbourg, les possibilités d'interconnexion du tram avec le réseau des trains régionaux joueront un rôle décisif. Par exemple, la mise en oeuvre d'une ligne tram-train vers l'aéroport et, au delà, vers des zones périurbaines générant des déplacements intensifs vers Strasbourg, est un enjeu important pour le développement durable de l'agglomération. C'est ainsi que la poursuite des études a été décidée par le comité de pilotage politique (CUS – Région Alsace) et que le tracé est à présent arrêté. La CUS a lancé les études pour cet avant-projet sur la partie urbaine. La Région Alsace poursuivant les études sur la partie du réseau RFF. En complément, le développement de l'intermodalité (voiture/transports collectifs, vélo/tram, ...), grâce à la multiplication des sites intermodaux et de leurs services associés doit offrir aux usagers la possibilité d'alternatives motivantes au tout automobile. Différents projets concernent également l'utilisation "douce" de la voiture, comme le développement de la location de véhicules électriques, la voiture en temps partagé ou la promotion de nouveaux comportements et la conduite du changement dans le cadre de GEODES (programme de Gestion et Organisation des Déplacements des Salariés), première expérience de Plan de Déplacements des Entreprises à Strasbourg.

Le projet de gare TGV, dont la concertation publique s'est tenue du 1er au 30 avril 2004, consiste non seulement sur la construction d'un pôle multimodal performant et sûr pouvant accueillir un trafic de voyageurs en forte augmentation mais aussi sur l'accès quel que soit le mode de transport. Ainsi parallèlement à un projet architectural de grande envergure c'est la modification du plan de circulation et la création de nouveaux axes routiers qui verront le jour. Sous le slogan "Une gare plus accessible, plus de place pour tout le monde !", se cachent des mesures visant à faciliter les transports, à renforcer le réseau cyclable. La notion de choix si importante dans un transport urbain durable et dans l'équité dans l'accès à la mobilité apparaît en termes de services de proximité immédiate à travers des bus urbains et interurbains en lien direct avec la gare, la station tram-train, et la multiplication des accès aux zones de stationnement et de dépose.

2.2.5 Que retenir de ces expériences ?

Il nous est moins aisé de juger de ces projets étant donné que nous manquons d'éléments, mais il semble que ces expériences vont dans le sens d'un transport urbain durable. Cependant l'équité n'est là encore jamais exprimée. La ville et la Communauté Urbaine de Strasbourg, contrairement à Saint-Etienne se sont engagées depuis longtemps déjà dans une démarche de développement durable. Cela passe en tout premier lieu par une politique cohérente des déplacements."

En effet, sur son site internet la CUS expose : *“Nous avons fait à Strasbourg le choix résolu d'un développement durable. Notre "utopie" est bien de concilier le développement économique et social avec la pérennité de notre environnement. Cela passe en tout premier lieu par une politique cohérente des déplacements.”* Et un peu plus loin : *“ L'agglomération strasbourgeoise a entrepris de définir un développement urbain concerté et moins dévoreur d'espace, qui allie la mobilité des personnes et des biens, et le développement économique. La politique des déplacements occupe, dans ce cadre, une place privilégiée. Son articulation vise à harmoniser, de façon cohérente et durable, les différents modes de déplacements, avec un souci de la cohésion sociale et de la qualité de vie.”*

La démarche et l'objectif sont clairement énoncés, le “souci de cohésion sociale” peut-il, doit-il, être entendu comme équité ?

Conclusion : L'équité comme condition de " durabilité " où l'opportunité de repenser les transports urbains, apports et difficultés posés par les termes

Le fil directeur que nous avons choisi de suivre pour étudier la pertinence des transports urbains durables est l'équité. Envisagée dans son rapport à la mobilité et à l'accessibilité dans une dimension théorique en première partie puis dans une dimension pratique en seconde partie, l'équité s'est révélée être une nécessité difficilement saisissable.

Sorte de paradoxe, le pari de l'équité sociale génère des contradictions tant au niveau des logiques d'échelles, qu'au niveau de son rapport au "durable". Acceptée ici dans ce qu'elle offre en terme de choix et donc de liberté, l'équité se marie non sans dysfonctionnement avec la notion de durable. Car si l'évolution et l'application progressive du principe de développement durable induit davantage d'équité, la réciproque n'est pas aussi évidente.

En s'intéressant aux PDU nous avons cherché à donner un contenu à l'équité, du moins tenter de comprendre ce qu'elle peut représenter spatialement. Or il s'avère que la traduction de ce qui est plus couramment appelé "la cohésion sociale" n'est pas aussi évidente qu'il n'y paraît. Encore trop floue, trop engageante ou peut être tout simplement impossible à réaliser, l'équité ne trouve pas d'application satisfaisante, du moins dans les exemples étudiés.

Les exemples de Saint-Etienne et de Strasbourg nous permettent de mettre à jour des pistes, des principes, préalables à une éventuelle et future évaluation, à retenir pour rechercher l'équité dans l'accès à la mobilité : la recherche de conditions tarifaires pour tous, la multiplication des dessertes, l'extension des amplitudes des horaires, en sont des exemples.

Ce qui semble se dessiner au regard de cette étude c'est la nécessité de penser l'équité à tous les niveaux d'intervention, macro comme micro. Ainsi l'équité se travaille-t-elle aussi bien lors de la genèse des politiques et des projets urbains, qu'au quotidien dans leurs applications. L'équité se révèle être au final non pas un but à atteindre car impossible à réaliser et d'ailleurs pas souhaitable pour notre évolution, mais bien plus un idéal, une utopie. En quelque sorte l'équité doit rester un éclairage pour les politiques publiques et leur mise en oeuvre. Envisagée comme une ligne de conduite, l'équité dans l'accès à la mobilité pourra générer des réalisations intéressantes.

L'équité peut et doit se poser comme un levier pour penser les transports non plus dans une vision fonctionnaliste qui repose sur un effet structurant, mais dans une conception urbanistique et sociale des déplacements.

Les politiques devront, si leur but est de mettre en place un transport urbain durable, s'inscrire dans une gestion sociale et durable, et donc équitable, c'est-à-dire dans une gestion qui réfléchit à la bonne mobilité des personnes, aux bons accès à tous les services et différents secteurs urbains et aux répercussions de la création d'infrastructures sur la qualité de vie urbaine.

C'est un véritable défi qui se pose là, la notion de projet devient alors des plus fondamentale. L'équité doit être au centre du projet de durabilité qui doit parvenir à préserver les chances de changement et de dynamisme, conditions de notre développement.

Notes

1) - The Center for Sustainable Transport

2) - Cyria Emelianoff, Comment définir une ville durable ?, Villes et Développement durable, des expériences à échanger, Ministère de l'Ecologie et du Développement durable

3) - Jacqueline Beaujeu-Garnier, Géographie urbaine, cinquième édition, chapitre 8, page 103

4) - Ludwig von Bertalanffy, Théorie générale des systèmes

5) - CIF, Classification Internationale du Fonctionnement du handicap et de la santé, Organisation Mondiale de la Santé, 2001

6) - Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996, Sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, Loi n° 82-153 du 30 décembre 1982, Sur l'orientation des transports intérieurs,

7) - Cf. Albert Hirschmann

8) - Ivan Illich, Energy and Equity, Harper and Row, New York, 1974

9) - Jean-Pierre Orfeuil, L'automobile en question, 2001, pages 20-21

10) - Serge Wachter, L'aménagement durable : défis et politiques, 2002, page 202

11) - FNAU, Programme CERTU, Déplacements et Politique de la ville, ligne thématique 6 : services à a mobilité, expertise et mission d'approfondissement méthodologique, 1. Bilan exploratoire des méthodologies et des outils pour caractériser les services à la mobilité, 2002, pages 81 à 86

12) - FNAU, Programme CERTU, Déplacements et Politique de la ville, ligne thématique 6 : services à a mobilité, expertise et mission d'approfondissement méthodologique, 1. Bilan exploratoire des méthodologies et des outils pour caractériser les services à la mobilité, 2002, pages 38 à 39

13) - Transports, n°422, novembre-décembre 2003, page 375

14) - Aristote, Ethique à Nicomaque

15) - John Rawls, La théorie de la justice, 1987

16) - Mélanie Jumel, Mémoire de recherche de DEA, L'information, équité spatiale, équité sociale, les implications en aménagement du territoire, 2000, page 29

17) - Commission mondiale sur l'environnement et le développement, Notre avenir à tous, Montréal, 1988, page 10

18) François Perroux, L'économie du XXème siècle, 1991, 1961(1ère édition)

19) Henri Bartoli, Repenser le développement, 1999

20) Ce constat est le fruit d'une discussion avec Denis Martouzet, professeur au CESA

21) Amartya Sen, Repenser l'inégalité,

22) La rédaction de ce paragraphe est la retranscription d'entretiens que j'ai eus avec Cyria Emelianoff

23) Selon les enquêtes de l'INED, Cf. C Bonvalet, Les tendances séculaires de la démographie résidentielle, 2001

24) Serge Wachter, L'aménagement durable : défis et politiques, 2002, page 292

Notes

(25) CERTU, Le guide des PDU, 1996, page 14

(26) "une nouvelle ambition donnée aux politiques de déplacement mises au service du développement durable" à propos des mesures essentielles de la loi SRU, in Loi Solidarité et Renouvellement Urbains, des nouveaux outils pour les collectivités locales, Direction générale de l'Urbanisme, de l'Habitat et de la Construction, Ministère de l'Équipement des Transports et du Logement, secrétariat d'Etat au Logement, avant-propos, page 2

(27) CERTU, Le guide des PDU, 1996, page 15

(28) Les PDU ne tiennent pas toutes leurs promesses, article paru dans Le Moniteur du 27 février 2004, d'après : L'élaboration des PDU de la loi sur l'air de 1996, le nécessaire renouveau des politiques locales de transport, Latts, février 2003

(29) STAS, Service des Transports de l'Agglomération Stéphanoise

(30) TCU, Transports Collectifs Urbains

(31) Plan de Déplacements Urbains, document voté par le comité syndical du SIOTAS du 16 mars 2000, pages 26 et 27

(32) Plan de Déplacements Urbains, projet arrêté le 7 juin 2003 par le conseil de communauté de Saint-Etienne Métropole, page 40

(33) plus connu sous le sigle "VAL"

(34) intervention publique de Catherine Trautmann en 1991, maire de Strasbourg et présidente de la CUS

(35) Plan de Déplacements Urbains, CUS, CETE, ADEUS, juin 2000, page 18-19

Bibliographie

Sites Internet

http://cities21.com/europractice	http://www.oecd.org
http://www.agora21.org	http://www.polis-online.org
http://www.cstctd.org	http://www.iclei.org
http://www.ecoplan.org	http://www.uidd.org
http://www.espon.lu	http://www.uneu.org
http://www.europa.eu.int	http://www.worldenergy.org
http://www.civitas-initiative.org	
http://www.tc.gc.ca/quebec/fr/environnement/durable.htm	

Ouvrages

Bailly JP, Heurgon E, *Nouveaux rythmes urbains : quels transports ?*, Conseil national des transports, éditions de l'aube, 2001, 221 pages

Barrel Y, *La ville médiévale, système social, système urbain*, tomes 1 et 2, Presses universitaires de Grenoble, 19 ??, 702 pages

Bertalanffy L, *Théorie générale des systèmes*, Dunod, réédition 1993, 308 pages

Camagni R, Gibelli M.C (dirigé par), *Développement urbain durable : Quatre métropoles européennes*, DATAR, éditions de l'aube, 1997, 176 pages

Choay F, *L'urbanisme, utopies et réalités, une anthologie*, collections Points Essais, éditions du Seuil, 1979, 445 pages

Conférence européenne des Ministres des Transports, *Transports urbains durables : la mise en oeuvre des politiques*, Examen national par les pairs : Pays-Bas, OCDE, 2001, 95 pages

Conseil économique et régional de la région Centre, *Enjeux et propositions pour une politique soutenable des transports en région Centre*, avis, région Centre, 1999, 77 pages

Commission européenne, *Villes durables européennes*, groupe d'experts sur l'environnement urbain, Rapports, 1994, 1996

- Dron D, Cohen de Lara M (cellule de prospective et stratégie), *Pour une politique soutenable des transports*, Rapport au ministre de l'Environnement, Collection des rapports officiels, La documentation Française, 2000, 413 pages
- Duthion B, *Quand les transports urbains seront " durables "...*, Géographie et territoires d'un service public, Université de Cergy-Pontoise, 2003, 435 pages
- Dimelanianoff C, *La ville durable, un modèle émergent, géoscopie du réseau européen des villes durables Porto, Strasbourg, Gdansk*, thèse de doctorat en Géographie, Université d'Orléans, janvier 1999, 746 pages
- Ernst I (sous la direction de), *Cultures urbaines et développement durable*, coordonné par Nedialka Bougareva, Ministère de l'aménagement du territoire et de l'environnement, 2002, 215 pages
- NAU Services, *Transports collectifs et développement durable*, Ministère de l'Équipement, des transports et du Logement, programme PREDIT, 1998
- Godard X (sous la direction de), *Les transports dans les villes du Sud, la recherche de solutions durables*, Actes de la conférence CODATAVU VI, Karthala, 1994, 358 pages
- Imel M, *L'information, équité spatiale, équité sociale, les implications en aménagement du territoire*, Mémoire de recherche de DEA, 2000, 106 pages
- de Moigne JL, *La théorie du système général, théorie de la modélisation*, PUF, 1994, 338 pages
- Stéphanne E, *Géographie des transports, contraintes et enjeux*, collection didact géographie, Presses Universitaires de Rennes, 2003, 279 pages
- Terlin P, *Les transports en France, collection les études*, La documentation Française, 1994, 176 pages
- Ministère de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement, *La prise en compte du développement durable dans les directives territoriales d'aménagement*, 1998
- Ministère de l'Équipement du logement, des transports et du tourisme, Certu, *Plans de déplacements urbains, Guide*, 1996, 263 pages
- Ministère de l'Équipement, des transports et du tourisme, CETUR, *Les enjeux des politiques de déplacement dans une stratégie urbaine*, CETUR, 367 pages, 1994

Orfeuil JP, *L'automobile en question, collection problèmes politiques et sociaux, dossiers d'actualité mondiale*, La documentation Française, n°851-852, 115 pages, 2001

Prud'homme R (et alii), *Notre système de transport actuel est-il durable ? Is our present transport system sustainable ?*, Presses de l'école nationale des Ponts et chaussées, 1999, 91 pages

4 D, Duhamel B, Emelianoff C, Heland, Menneghin C, Piéchaud JP, *Les villes françaises et le développement durable*, Rapport de synthèse, fiches de cas et fiches techniques, 1996

Rouxel F, Rist D, *Le développement durable*, Approche méthodologique dans les diagnostics territoriaux, Certu, 2001

SITCAT, ISIS, Agence d'Urbanisme de l'Agglomération de Tours, *Plan de Déplacements Urbains Agglomération Tourangelle*, Projet, 2002, 102 pages

Spector T, Theys J, Ménard F (sous la direction de), *Villes du XXIème siècle, Quelles villes voulons-nous ? Quelles villes aurons-nous ?*, Tome II, , Actes du colloque de La Rochelle, Collection Débats, CERTU, 2001, 815 pages

Verchère A, *Essais sur le lien entre développement durable et équité intergénérationnelle, une approche par la modélisation*, thèse de doctorat en Sciences Economiques, Université de Strasbourg, décembre 2002, 217 pages

Wachter S (directeur d'ouvrage), *L'aménagement durable : défis et politiques*, bibliothèques des territoires, éditions de l'aube, datar, 2002, 195 pages

Zuindeau B (sous la direction de), *Développement durable et territoire*, Presses Universitaires du Septentrion, 2000, 289 pages

Revue

Cahiers français (revue), *La société française et ses fractures*, La documentation Française, n°314, mai-juin 2003, 102 pages

La Lettre du Groupement des Autorités Responsables de Transport (revue), Semaine du transport public 21-27 septembre 98, *La vie autrement*, numéro spécial 21 au 27 septembre 1998, 12 pages

Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment (revue), *Aménagement 2002, quartiers neufs ou restructurés, transports...*, numéro spécial édition 2002, 146 pages

Les Annales de la Recherche Urbaine (revue), *Mobilités, la mobilité intra urbaine* (pages 109 à 118), *l'homme de la mobilité* (pages 197 à 202), n°59-60 juin-septembre 1996

Sciences Humaines (revue), dossier *Les nouveaux visages des inégalités*, n°136 mars 2003, page 23 à 39

Transports (revue), *Prospective pour une mobilité durable*, pages 413 à 424, n°416 novembre-décembre 2002

Urbanisme (revue), *Villes en mouvement stratégies urbaines et transports*, actes de la 19ème rencontre nationale des agences d'urbanisme, hors série

