



HAL
open science

Une gouvernementalisation néohygiéniste et néolibérale des conduites

Hélène Reigner

► **To cite this version:**

Hélène Reigner. Une gouvernementalisation néohygiéniste et néolibérale des conduites. Jérôme Boissonade. La ville durable controversée. Les dynamiques urbaines dans le mouvement critique, Pétra, pp.171-195, 2015, Pragmatismes, 9782847430974. hal-01630625

HAL Id: hal-01630625

<https://hal.science/hal-01630625>

Submitted on 21 Aug 2018

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

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

CHAPITRE 5

Une gouvernementalisation néo-hygiéniste et néolibérale des conduites

Hélène REIGNER

Au sein de la communauté scientifique, les interrogations sur la « ville juste » se font saillantes¹ et les effets sociaux et spatiaux des transformations des villes à l'ère post-industrielle ou post-fordiste font l'objet d'une littérature abondante. Les termes disponibles pour qualifier ces évolutions ne manquent pas : dualisation², division³, gentrification⁴, ségrégation⁵, clubbisation⁶, ou encore injustice spatiale⁷.

1. S. FAINSTEIN, *The Just City*, Ithaca, New York, Cornell University Press, 2010.

2. S. SASSEN, *La Globalisation. Une sociologie*, Paris, Gallimard, 2009.

3. S. FAINSTEIN, I. GORDON, M. HARLOE (dir.), *Divided Cities: New York & London in the Contemporary World*, Oxford, Blackwell, 1992.

4. N. SMITH, *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*, London, Routledge, 1996; L. LEES, T. SLATER, E. WYLY (dir.), *The Gentrification Reader*, New York, Routledge, Taylor and Francis Group, 2010 ; « Gentrification. Discours et politiques », *Sociétés contemporaines*, n° 63, 2006/3 ; « La Gentrification urbaine », n°s 132-133, *Espaces et sociétés*, 2008/1-2.

5. « Espace et ségrégations », *Revue française de sociologie*, vol. 50, 2009/3.

6. E. CHARMES, *La Ville émietlée. Essai sur la clubbisation de la vie urbaine*, PUF, coll. La ville en débat, 2011.

7. « Justice spatiale », *Annales de géographie*, n°s 665-666, 2009.

Quel rôle les politiques urbaines jouent-elles dans ces processus ? Pour les géographes et sociologues radicaux, ces politiques, loin de compenser les effets socio-spatiaux liés à la transition post-fordiste, les auraient plutôt accentués, et seraient ainsi devenues intrinsèquement génératrices d'injustice. On assisterait à un phénomène de néolibéralisation des politiques urbaines, caractérisé par la priorité donnée à des politiques proactives d'offre visant à attirer les capitaux de l'économie post-industrielle et les emplois métropolitains stratégiques⁸. Dans ce contexte, le développement urbain durable (DUD), avatar post-fordiste de la protection de l'environnement, serait au service d'un agenda qui le surplombe : garantir un climat urbain favorable aux affaires et au commerce⁹.

Nous souhaitons dans ce chapitre tester la validité de ces cadres d'analyse radicaux, essentiellement issus de travaux anglo-saxons, en les confrontant à l'analyse des politiques urbaines françaises. L'hypothèse est faite que les villes françaises n'échappent pas à ce mouvement de fond. Cette dernière est confortée par des travaux récents qui insistent sur l'économisation des réponses aux questions environnementales dans les années 1990 et 2000¹⁰, et qui défendent l'idée selon laquelle l'objectif central des politiques publiques se réclamant du DUD serait de renforcer l'attractivité territoriale par l'image et la promotion d'une certaine

8. D. HARVEY, « From Managerialism to Entrepreneurialism: The Transformation of Urban Politics in Late Capitalism », *Geografiska Annaler*, vol. 71, n° B, 1989, pp. 3-17 ; J. PECK, A. TICKELL, « Neoliberalizing Space », *Antipode*, vol. 34, n° 3, 2002, pp. 380-404 ; J. HACKWORTH, *The Neoliberal city. Governance, Ideology and Development in American Urbanism*, Ithaca, New York, Cornell University Press, 2007.

9. N. BRENNER, *New State Spaces: Urban Governance and the Rescaling of Statehood*, Oxford, Oxford University Press, 2004.

10. Y. RUMPALA, *Régulation politique et environnement. Questions écologiques, réponses économiques*, Paris, L'Harmattan, 2003.

qualité de vie en ville¹¹. Ainsi, le DUD permettrait de légitimer un modèle esthétique et économique qui encourage la présence de certains groupes socio-professionnels dans la ville au détriment d'autres. Cette gestion différenciée de l'espace urbain et des groupes sociaux qui y circulent serait, en outre, justifiée en convoquant la notion d'« effet de ruissellement », selon laquelle cette concentration de l'investissement public sur des places stratégiques produit des bénéfices qui profitent à tous.

Une des facettes de cette néolibéralisation, moins instruite par les travaux français, a trait aux mécanismes visant à assainir et discipliner certains types d'usages et d'usagers de la ville dans certains espaces urbains. Ainsi, les politiques urbaines « durables » auraient pour fonction cruciale de limiter les risques dans la ville, de combattre ses dysfonctionnements, voire même de la nettoyer de ses populations et de ses pratiques indésirables¹². La quête du « *good business climate* » s'accompagnerait de la mise en place de mécanismes de contrôle social de l'espace et des populations qui y circulent. Cette volonté d'assainissement peut être directe et explicite ; elle peut se faire plus

11. B. JOUVE, C. LEFÈVRE, « Métropoles confisquée : élites économiques et grands élus aux commandes », in A. DA CUNHA, P. KNOEPFEL, J.-P. LERESCHE, S. NAHRATH (dir.), *Les Enjeux du développement urbain durable. Transformations urbaines, gestion des ressources et gouvernance*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2005, pp. 405-424 ; V. BÉAL, « Politiques urbaines et développement durable : vers un traitement entrepreneurial des problèmes environnementaux ? », *Environnement Urbain/Urban Environment*, n° 3, 2009, pp. 64-82 ; V. BÉAL, M. GAUTHIER, G. PINSON (dir.), *Le Développement durable changera-t-il la ville ? Le regard des sciences sociales*, Saint-Étienne, PUSE, 2011, pp. 7-30.

12. L. WACQUANT, « Relocating Gentrification: The Working Class, Science and the State in Recent Urban Research », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 32, n° 1, 2008, pp. 198-205.

insidieuse et diffuse à travers la promotion de « bons » comportements individuels¹³. La *safe city*, sûre, propre, durable, compacte, deviendrait un modèle à atteindre, une réponse aux désordres urbains, en offrant un environnement attractif pour les classes moyennes et supérieures, tout en contrôlant les comportements incivils¹⁴. Avec quelle intensité et selon quels mécanismes cette gouvernementalisation des conduites est-elle à l'œuvre en France ? Certainement moins explicites et moins assumées que dans le contexte anglo-américain, nous faisons cependant l'hypothèse que les politiques urbaines contemporaines déployées en France sont porteuses d'une intense normalisation des comportements et de puissants mécanismes de sélection et de tri des usagers.

Le champ des politiques urbaines de transport et de déplacements fournit un bon terrain d'application pour opérationnaliser cette entreprise. En effet, ces politiques donnent à voir, au sens propre, les stratégies de développement des villes par le biais de l'évolution projetée des réseaux, des flux et des mobilités. Elles donnent lieu en France à un exercice obligatoire de planification dans les agglomérations de plus de 100 000 habitants (les Plans de Déplacements Urbains – PDU) qui projette sur le sol un avenir souhaitable explicité (le tracé du tramway, la requalification

13. R. COLEMAN, « Images From a Neoliberal City: The State, Surveillance and Social Control », *Critical Criminology*, vol. 12, n° 1, 2003, pp. 21-42 ; R. COLEMAN, « Reclaiming the Street: Closed Circuit Television, Neoliberalism and the Mystification of Social Divisions in Liverpool UK », *Surveillance & Society*, vol. 2, n°s 2-3, 2004, pp. 293-309.

14. S. DOOLING, « Ecological Gentrification: A Research Agenda Exploring Justice in the City », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 33, n° 3, 2009, pp. 621-639 ; G. HELMS, R. ATKINSON, G. MAC LEOD, « Securing the City: Urban Renaissance, Policing and Social Regulation », *European Urban and Regional Studies*, vol. 14, n° 4, 2007, pp. 267-276.

de tel boulevard urbain, le périmètre du futur péage urbain, la nouvelle desserte offerte par le bouclage de la rocade routière, les pôles d'échange multimodaux – ou « *hubs* »), en même temps qu'il livre le « mode d'emploi » attendu en termes d'usages et d'usagers de ces réseaux et équipements publics. Cet exercice de planification est commenté, débattu, argumenté, légitimé. Il produit du discours et de l'action publique, déployée sur les territoires. Bref, ces politiques fournissent au chercheur un ensemble de matériaux permettant d'objectiver les arbitrages opérés et les priorités effectives de gouvernements urbains affichant des intentions consensuelles autour du triptyque « attractivité, durabilité et cohésion sociale ». De fait, ce chapitre s'appuie sur un ensemble d'opérations de recherche, menées depuis 2005 qui, tour à tour, ont mobilisé ces différents matériaux disponibles : les conflits entre acteurs sur la question de l'usage des réseaux¹⁵, l'action publique effectivement produite¹⁶, la sémantique légitimante mobilisée¹⁷, ainsi que l'iconographie des plaquettes pédagogiques accompagnant la planification urbaine. Ce chapitre tentera d'en faire une synthèse en quatre temps pour rendre compte et qualifier la dynamique des processus de gouvernementalisation des conduites à l'œuvre dans les politiques urbaines contemporaines de transport et de déplacements.

15. H. REIGNER, F. HERNANDEZ, « Les Projets des agglomérations en matière de transport : représentations, projets, conflits et stratégie de “détournement” des réseaux », *Flux*, n° 69, juillet-septembre 2007, pp. 21-34.

16. H. REIGNER, F. HERNANDEZ, T. BRENAC, « Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables », *Métropoles*, n° 5, 2009.

17. H. REIGNER, F. HERNANDEZ, T. BRENAC, *Nouvelles idéologies urbaines. Dictionnaire critique de la ville mobile, verte et sûre*, Presses Universitaires des Rennes, 2013.

Nous insisterons en premier lieu sur le fait que la thématique de la responsabilité individuelle est centrale, d'une part, dans la communication institutionnelle déployée par les acteurs des politiques urbaines de transport et de déplacements durables et, d'autre part, dans certains principes qui guident plus généralement l'action publique. Ces politiques sont porteuses d'une vision atomisée du social de plus en plus critiquée par les travaux académiques. Ainsi cadrées, nous verrons alors comment elles distillent des normes par le biais d'un travail de catégorisation des usagers : aux usagers idéaux vertueux et urbains répondent un gradient de figures repoussoirs irresponsables et inciviles. Cette catégorisation des « bons » et des « mauvais » usagers va alimenter le déploiement d'opérations de tri que l'analyse de la mise en œuvre des politiques publiques donne à voir. On insistera enfin sur le fait que la contestation légitime peine à exister en matière de mobilité durable. En effet, face à la grandeur de la justification écologique, les voix de la discorde ont du mal à se faire entendre. En conclusion, nous reviendrons de manière réflexive sur les apports et les limites des approches radicales anglo-saxonnes relatives à la néolibéralisation de l'action publique urbaine.

1. « Bougez mieux, soyez éco-mobiles »

La mise en avant de la responsabilité individuelle

En matière de mobilité, chacun d'entre nous a-t-il vraiment la responsabilité, comme nous le dit le GART¹⁸, de changer ses comportements pour utiliser des modes de transport non polluants et pour « bouge[r] mieux » ? Cet accent mis sur la responsabilité individuelle n'est pas spécifique au champ des transports et des déplacements. On

18. « Je deviens acteur de la mobilité durable », *Groupement des Autorités Responsables des Transports*, plaquette pédagogique, 2010. Disponible en ligne : <http://www.gart.org>.

serait face à une tendance lourde qui traverse les débats et espaces publics contemporains¹⁹, caractéristique d'un projet politique néolibéral dans lequel les citoyens sont considérés comme responsables de leur sort, et où les inégalités structurelles sont dépolitisées pour être interprétées comme la conséquence de choix individuels imprudents ou irresponsables²⁰. Comme cela a été bien montré dans le cas de la « consommation durable »²¹, la promotion de la « mobilité durable » combine les registres de l'individualisation, de la responsabilisation individuelle et de la pédagogie pour permettre aux individus de faire les « bons » choix.

Ce cadrage des problèmes publics, qui fait la part belle à la responsabilité individuelle des usagers, est particulièrement net dans le traitement des questions du développement de modes de transport alternatifs à l'automobile où prévalent des politiques fondées sur le principe de libre choix modal. Selon ce principe, le développement des transports collectifs et des modes non motorisés (vélo, marche) est pensé dans une logique d'amélioration de l'offre en faisant l'hypothèse que l'automobiliste opérera un transfert vers ces modes alternatifs devenus plus performants. L'individu, par ses choix en matière de modes de transport, détiendrait les clés de la diminution du trafic automobile et des nuisances qu'il engendre. Dès lors, la communication institutionnelle devient stratégique pour veiller à ce que les individus soient bien informés,

19. B. FRANÇOIS, E. NEVEU, « Pour une sociologie des espaces publics contemporains », in B. FRANÇOIS, E. NEVEU (dir.), *Espaces publics mosaïques. Acteurs, arènes et rhétoriques des débats publics contemporains*, Rennes, Presses Universitaires de Rennes, 1999, pp. 13-58.

20. L. BRAWLEY, « The Practice of Spatial Justice in Crisis », (« La Pratique de la justice spatiale en crise », traduction : Ninon Vinsonneau, Bernard Bret), *Spatial justice/Justice spatiale*, 1^{er} septembre 2009.

21. Y. RUMPALA, « La “Consommation durable” comme nouvelle phase d'une gouvernementalisation de la consommation », *Revue Française de Science Politique*, vol. 59, n° 5, 2009, pp. 967-996.

grâce à des campagnes d'information et de sensibilisation. En effet, c'est grâce à ce travail pédagogique que les individus, considérés comme des acteurs clé du développement durable et de la lutte contre le réchauffement climatique, pourront être convertis aux bonnes pratiques de l'écomobilité.

Ce paradigme du libre choix est en réalité très contestable tant l'organisation des activités sur le territoire laisse peu de marges de manœuvre à des individus dépendants d'un système automobile. Ce dernier a façonné la ville et les modes de vie contemporains et exerce un monopole radical par rapport aux autres modes de déplacements.

Tout se passe comme si la concurrence était faussée au détriment de modes non automobiles par leur difficulté à assurer des déplacements trop longs et trop dispersés dans le temps et dans l'espace. [...] Il résulte évidemment de cette situation une absence de choix réel entre modes, c'est-à-dire une quasi-obligation du recours à l'automobile, une dépendance²².

Plus encore, ce cadrage des politiques visant à « limiter la place de la voiture en ville », à « modérer la circulation automobile », à « lutter contre le tout automobile » sans interroger plus globalement la fonction de la mobilité dans la ville des flux est de plus en plus critiqué par des travaux académiques appréhendant les enjeux de mobilité comme un enjeu social crucial²³ et insistant sur l'importance du capital mobilitaire pour tirer le meilleur avantage de la ville²⁴. En

22. G. DUPUY, *La Dépendance à l'égard de l'automobile*, Paris, PREDIT/La Documentation française, 2006, p. 39.

23. J.-P. ORFEUIL, « La Mobilité, nouvelle question sociale ? », *SociologieS*, 2010 ; D. MIGNOT, S. ROSALES-MONTANO, *Vers un droit à la mobilité pour tous. Inégalités, territoires et vie quotidienne*, Paris, PUCA/La documentation française, 2006.

24. V. KAUFMANN, « La Motilité : une notion-clé pour revisiter l'urbain ? », in M. BASSAND, V. KAUFMANN, D. JOYE (dir.), *Enjeux de la sociologie urbaine*, Lausanne, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2001, pp. 87-102.

effet, dans un contexte contemporain marqué par la fragmentation des territoires de la vie quotidienne (qui implique de parcourir des distances croissantes) et la fragmentation du travail (temps partiel non choisi, intérim, contrats précaires, horaires décalés), les enjeux de mobilité et d'accessibilité apparaissent plus que jamais comme des dimensions structurantes de l'insertion sociale²⁵. La capacité à être mobile dans nos sociétés contemporaines est devenue un prérequis de l'intégration sociale. Or, les situations où la mobilité est soit impossible, soit difficile, soit très coûteuse, sont assez répandues. L'usage ou non de la voiture est le facteur le plus discriminant des inégalités en matière de déplacements et le revenu du ménage est déterminant pour expliquer cet inégal accès à la voiture particulière²⁶. Logiques sociale et spatiale se combinent donc pour assigner territorialement les ménages dépourvus de voiture dans un système de déplacement marqué par la dépendance automobile²⁷.

L'accent mis sur la responsabilité des individus en matière d'écomobilité vient gommer l'inscription de ce problème public dans une structure sociale complexe. Ce faisant, la voie est ouverte pour opérer un travail de catégorisation des « bons » et des « mauvais » usagers.

25. E. LE BRETON, *Bouger pour s'en sortir, mobilité quotidienne et intégration sociale*, Paris, Armand Colin, 2005.

26. Les ménages dont le revenu est inférieur à la moitié du revenu moyen sont majoritairement dépourvus d'automobile : 55 % contre 23 % dans l'ensemble de la population. Source : G. CLAISSE *et al.*, *Inégalités de déplacement et équité sociale : la donne*, recherche pour le programme « Déplacements et inégalités » du PREDIT et PUCA, LET/ENTPE, 2002.

27. G. DUPUY *et al.*, *La Pauvreté entre assignation territoriale et dépendance automobile : comparaison France/Royaume-Uni*, recherche pour le programme « Déplacements et inégalités » du PREDIT et PUCA, Université de Paris X, LATTs/ENPC, Université de Manchester, 2002.

2. Le travail politique de catégorisation : les « bons » et les « mauvais » usagers

D'un point de vue spatial, les politiques urbaines de transport et de déplacements promeuvent l'urbanité des (centres) villes, par l'organisation des déplacements et l'aménagement, et valorisent la ville dense et sa diversité fonctionnelle. Mais elles s'appuient aussi sur une certaine représentation de l'urbanité des comportements individuels, entendue cette fois comme un ensemble de comportements positifs et de bonnes mœurs citadines en matière de choix résidentiels, de déplacements, de comportements sociaux citoyens, civils et conviviaux. La planification de ces politiques publiques va alors être l'occasion de projeter un idéal à atteindre et des images repoussoirs. Ce faisant, elle va dessiner les contours de catégories d'usagers-citadins vertueux « éco-responsables » fantasmés et en creux, d'usagers-citadins « éco-résistants » stigmatisés. Logique sociale (rôles sociaux, pratiques) et logique spatiale (lieux, types et qualité de l'espace) sont combinées pour suggérer qui peut circuler dans les différents lieux de la ville idéale projetée.

Parmi les figures les plus emblématiques de l'urbanité, on trouve au coude à coude le cycliste et le marcheur. Grâce à eux, il s'agit de « libérer » la ville de l'automobile, de ses nuisances et de faire d'une pierre deux coups pour la santé publique en limitant à la fois la pollution et les conséquences négatives de la sédentarité. De fait, l'iconographie des Plans de Déplacements Urbains nous immerge dans une ville idéale, investie par des cyclistes épanoui(e)s, permettant aux piéton(ne)s citadin(e)s blanc(he)s en pleine santé et dans la force de l'âge de promener leurs enfants en poussette, dans un décor de ville historique et patrimoniale avec ses terrasses de café et ses commerces. Cette représentation des « modes doux » n'a pas grand-chose à voir avec la

réalité statistique. La dernière enquête nationale transports déplacements (ENTD) de 2007-2008 montre, par exemple, que la bicyclette obtient son meilleur score chez les garçons de 11 à 17 ans et les hommes de 65 à 74 ans. Les piétons et les cyclistes sont avant tout des inactifs, retraités et étudiants. Du côté des actifs, l'utilisation du vélo est la plus élevée chez les ouvriers agricoles et les personnels de service aux particuliers²⁸. Comment expliquer ce hiatus entre les usagers fantasmés des « modes doux » et les usagers des enquêtes statistiques ? Les caractéristiques sociologiques des usagers de la marche et de la bicyclette semblent être considérées comme des images négatives qui freineraient leur essor. Ceci est très net pour le vélo où le marketing urbain déployé vise explicitement à changer l'image populaire associée à la pratique du vélo²⁹. C'est toute la fonction du marketing urbain que de la gommer au profit d'une image positive, d'une bonne image des « modes doux », et plus largement d'une bonne image de la ville « où il fait bon vivre ».

La promotion de ces figures vertueuses s'accompagne d'une stigmatisation de catégories qui, *a contrario*, viennent perturber le bon fonctionnement de la ville. Nettement, le

28. F. PAPON, R. DE SOLÈRE, « Les Modes actifs : marche et vélo de retour en ville », *Revue du Commissariat Général au développement durable*, Service de l'observation des statistiques, mars 2009.

29. « Dès lors que le vélo, abandonné par elles, n'est plus associé aux catégories populaires ouvrières et paysannes, il peut redevenir un signe de distinction sociale pour les populations plus aisées. Enfourné par les cadres en costume ou les fameux « bobos », le vélo est en passe de retrouver une image plus moderne et bourgeoise, auprès d'usagers détenteurs du permis de conduire et souvent d'un véhicule automobile ». Source : ADEME, cycle d'urbanisme de Sciences Po, *Vers une pratique quotidienne du vélo en ville. Au-delà de la piste cyclable, comment favoriser le choix individuel pour le vélo*, juillet 2004, pp. 9-10. En ligne : www2.ademe.fr.

mode de vie périurbain est sur la sellette. Si la croissance démographique urbaine est perçue comme un atout, un signe de rayonnement des villes dans une économie globalisée organisée autour de grandes métropoles, la façon dont cette croissance s'inscrit spatialement sur le sol, de façon diffuse, étalée et discontinue, est considérée par les planificateurs comme faisant problème : la ville durable se doit d'être compacte. La mobilisation du mot d'ordre de densification s'accompagne, plus ou moins explicitement, d'une représentation négative de l'univers périurbain en tant qu'espace sans qualité peuplé d'automobilistes éco-résistants ayant fui la ville, la vraie, pour privilégier l'entre-soi communautaire. Les habitants des zones pavillonnaires périurbaines, en plus d'avoir fait un choix résidentiel inconséquent (les ménages périurbains n'anticiperaient pas correctement leurs dépenses de transport), seraient des individus égoïstes et repliés sur eux-mêmes. En caricaturant à peine, le cycliste et le marcheur urbains pratiquant la ville dense renverraient à l'être-ensemble généreux et citoyen là où le mode de vie périurbain de la ville étalée serait associé aux écarts microcommunautaires et à l'entre-soi antiurbain. Cette catégorisation binaire repose sur des présupposés fragiles de plus en plus contestés au sein de la sphère académique³⁰. En premier lieu, l'affirmation selon laquelle l'étalement urbain accélérerait les processus ségrégatifs n'est pas démontrée. Certes, l'abondance foncière peut permettre de se regrouper « entre-soi » dans des quartiers plus ou moins fermés mais, à l'inverse, cette abondance tend à atténuer la ségrégation en influençant à la baisse le niveau

30. D. MIGNOT, « Infrastructures de transport : investir dans les banlieues et les espaces périphériques ? », *Pouvoirs Locaux*, 2008, pp. 67-72 ; E. CHARMES (dir.), « La Densification en débat », *Études foncières*, n° 145, mai-juin, 2010, pp. 19-38 ; M. VANIER, « La Périurbanisation comme projet », *Métropolitiques*, 23 février 2011.

des prix fonciers permettant ainsi l'accèsion à la propriété des classes sociales pauvres et moyennes³¹. On sait que les espaces périurbains les plus lointains accueillent une bonne part des populations précarisées³². On sait aussi que, de manière générale, le mètre carré habitable vaut plus cher dans les zones denses que dans les zones d'urbanisation diffuse. Autrement dit, le marché immobilier témoigne de choix de localisation qui font apparaître une préférence pour la centralité et pour ses corrélats : densité, desserte en transport collectif, accès à des commerces et services de proximité. Vu sous cet angle, on mesure à quel point le choix de la localisation périurbaine est le fruit d'arbitrages entre les aspirations et les contraintes des ménages. De fait, l'arbitrage périurbain est une des étapes de la majorité des trajectoires résidentielles des ménages, qui correspond à leur période familiale. L'interpréter, en mobilisant l'exemple des banlieues américaines, comme une fuite alimentée par une idéologie antiurbaine est inexact dans le cas français. Par ailleurs, célébrer, en l'opposant à l'univers périurbain, une urbanité centrale, ouverte, généreuse et cosmopolite relève largement d'une mythologie urbaine qui minimise les phénomènes, historiques ou plus récents, de ségrégation intra-urbaine. De ce point de vue, la mobilisation des arguments de la durabilité et de la lutte contre le tout-automobile se traduit par un déploiement d'aménagements, prioritairement dans la ville-centre dense, visant la qualité urbaine qui alimente la gentrification de certains quartiers. Cela profite à des groupes sociaux favorisés pouvant par ailleurs se parer des vertus du citoyen éco-responsable.

31. G. POUYANNE, « Étalement urbain et ségrégation socio-spatiale. Une revue de la littérature », *Les Cahiers du GRES*, n° 7, février 2006.

32. L. ROUGÉ, *Accession à la propriété et modes de vie en maisons individuelles des familles modestes installées en périurbain toulousain. Les « captifs » du périurbain*, thèse de doctorat, Université de Toulouse II, 2005.

D'aucuns vont plus loin en affirmant que le modèle de la ville dense et compacte se réfère à une « citadinité » et à une « socialité » culturellement dominantes (re)produites par l'autorité édilitaire et le savoir urbanistique, autrement dit par les classes sociales culturellement dominantes qui font la ville³³.

Cette catégorisation en figures vertueuses ou repousseurs, très présente dans la communication associée aux politiques urbaines de transport et de déplacements dites durables, véhicule des attributions de causalités et des imputations de responsabilité. Ce travail politique de catégorisation des « bons » et des « mauvais » usagers va prendre corps par le biais du déploiement d'opérations de tri que l'analyse de la mise en œuvre des politiques publiques donne à voir.

3. Mise en œuvre et mise en ordre. Des politiques urbaines sélectives

Clairement, la planification urbaine des transports et des déplacements est au service de l'attractivité urbaine par le biais d'une optimisation de la circulation des flux dans la ville. L'équation à résoudre est la suivante : comment faire cohabiter les flux rapides et performants des biens, des services et des personnes considérés comme nécessaires et inhérents au bon fonctionnement métropolitain et les flux plus lents de la déambulation urbaine associés à l'identité, à l'image et à la qualité de la ville européenne historique ? Cette équation est résolue grâce à des opérations de tri et de spécialisation des espaces et de leurs usages.

D'une part, la métropole attractive doit être bien connectée aux réseaux de transport et être accessible rapidement.

33. P. GENESTIER, « Ville mixée et compacte contre urbanisation diffuse et polarisée ? Les figures urbaines du débat idéologique », *Pouvoirs Locaux*, n° 45, 2000, pp. 104-108.

Il faut pour cela capter sur le territoire métropolitain les nœuds de la grande vitesse : aéroport, gare TGV, échangeurs autoroutiers. Il faut également, à l'échelle de l'aire urbaine, un réseau routier performant qui puisse supporter des flux importants, sans être congestionné. Cela se traduit par des projets de grandes infrastructures dédiées à l'automobile, assurant des hauts niveaux de vitesse. Simultanément, la ville, pour être attractive et figurer en bonne place dans les palmarès des « villes où il fait bon vivre », doit aussi être le lieu privilégié de la déambulation piétonne du chaland, du touriste, de la mobilité « douce ». Cela se traduit aujourd'hui en France par une restriction des flux automobiles au sein de certains espaces urbains *via* la réalisation d'aménagements mobilisant la sémantique de la qualité urbaine, limitant les possibilités d'utilisation de l'automobile en ville (partage de la voirie, transport en commun en site propre, limitation du stationnement en surface...) ou visant à en modérer la vitesse (zones de circulation dites apaisées).

En pratique, cette volonté d'optimisation des flux et des mobilités est mise en œuvre grâce à un partage territorial : aux centres-villes historiques et aux centralités secondaires la protection vis-à-vis de l'automobile ; aux périphéries urbaines les grandes infrastructures performantes et les grands nœuds routiers. La régulation de la place de l'automobile répond ainsi à un partage territorial horizontal et graduel du centre vers la périphérie. S'y ajoute un partage territorial vertical : en surface les voiries offrent une large part aux modes non motorisés, elles sont aménagées en boulevard urbain possédant couloirs de bus et pistes cyclables ; en souterrain les tunnels s'allongent, les voies rapides se creusent et les parkings souterrains se multiplient.

La voiture continue de traverser les centres-villes, mais cachée, enfouie, presque honteusement³⁴.

Les politiques contemporaines de transport et de déplacement ne cherchent donc pas tant à freiner globalement les mobilités polluantes qu'à les canaliser sur des infrastructures routières de contournement pour en limiter les impacts négatifs dans les hauts lieux de la ville. Les nuisances automobiles (bruit, congestion, pollution, insécurité) sont considérées comme des menaces qu'il faut limiter et écarter de certains micro-territoires urbains stratégiques et symboliques. La sémantique de la mobilité durable est mobilisée pour légitimer ces traitements différenciés de l'espace public, ces stratégies insulaires socialement sélectives³⁵.

Le traitement de la question du stationnement témoigne bien de l'ambivalence des politiques publiques en matière de lutte contre l'automobile. L'objet de la lutte n'est pas l'automobile, toutes les automobiles, ce sont certains types d'usages. En effet, les opérations urbaines de mise en valeur de l'attractivité commerciale des centres-villes s'accompagnent toujours d'une amélioration de l'offre de stationnement, souvent dans des parcs souterrains. Cette accessibilité automobile est considérée par les acteurs locaux comme un instrument déterminant largement le dynamisme et l'attractivité des espaces urbains, y compris centraux. Ce contre quoi porte l'effort public, c'est la lutte contre la « voiture ventouse », celle qui n'a pas un bon taux de rotation, celle qui prend la place du chaland, du visiteur, du touriste ; celle, souvent, du salarié pendulaire par ailleurs sommé de

34. F. HERNANDEZ, *Le Processus de planification des déplacements urbains entre projets techniques et modèles de ville*, thèse de doctorat en Aménagement de l'espace et urbanisme, Université d'Aix-Marseille III, décembre 2003.

35. H. REIGNER, F. HERNANDEZ, T. BRENAC, « Circuler dans la ville sûre et durable : des politiques publiques contemporaines ambiguës, consensuelles et insoutenables », *Métropoles*, n° 5, 2009.

covoiturer ou de laisser son véhicule dans un parking relais périphérique ; celle, enfin, du résident ne disposant pas de parking privé. Les politiques actuelles ne s'opposent à l'automobile que dans certains espaces, pour certains usages et contraignent seulement ceux qui n'ont pas les moyens de s'assurer de passe-droits. La ville étant décongestionnée de ces usages et usagers surnuméraires (grâce à une tarification de l'accès à la ville par le biais du stationnement mais aussi du péage urbain), ces politiques favorisent alors un système automobile considéré comme moteur de croissance et de dynamisme urbains dans un contexte de compétition entre territoires.

On le voit, les opérations de tri spatial des usages sont indissociables d'opérations de tri social des usagers, et ce couplage entre tri spatial et tri social est particulièrement visible dans les lieux les plus stratégiques de la ville des flux. Les nœuds des réseaux de transport public, pour être attractifs et constituer des alternatives à la mobilité automobile, doivent ainsi être protégés de catégories d'individus qui viennent perturber le bon fonctionnement des lieux en même temps que l'image de la ville. Des stratégies sont ainsi mises en œuvre pour chasser les franges marginalisées de la population et les disperser hors des gares³⁶. Les évolutions récentes du design du mobilier urbain présent dans l'espace public attestent par ailleurs d'une volonté explicite d'acteurs publics et privés de concevoir des lieux inhospitaliers pour les « mauvais » usagers. Un design hérissé se diffuse dans les paysages urbains, assumé par ses initiateurs et concepteurs³⁷. Il est par exemple clairement affirmé dans le

36. F. BONNET, « Managing Marginality in Railway Stations: Beyond the Welfare and Social Control Debate », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 33, n° 4, décembre 2009, pp. 1029-1044.

37. G. PATÉ, S. ARGILLET, « “Bancs publics”. Regard sociologique sur l'ordinaire des espaces urbains », *Actes de la Recherche en Sciences*

cahier des charges de la RATP que, dans un contexte concurrentiel entre différents moyens de transport, l'attractivité du réseau implique un mobilier urbain conçu pour accueillir les voyageurs et eux seuls. Le même souci de se prémunir contre les individus indésirables tels que les mendiants ou les sans-domicile fixe apparaît également dans la sémantique de politiques urbaines qui se donnent pour objectif de « lutter contre les appropriations abusives de l'espace public » pour « restaurer le sentiment de sécurité auprès des riverains ». Le capitalisme contemporain, fondé sur l'accumulation flexible du capital, la forte mobilité des capitaux, des biens et des personnes, produit des exclus dont le point commun, à l'échelle de la ville, est d'être des spectateurs de la ville des flux³⁸. Les politiques de transport et de déplacements déployées dans cette ville des flux témoignent d'un certain renoncement à s'attaquer aux causes structurelles des situations de pauvreté et d'exclusion au profit d'un traitement individualisé de situations considérées comme s'éloignant de la norme sociale attendue. Et la durabilité qui fonde cette rationalisation des flux vient légitimer une politique de sélection des usagers en fonction du caractère stratégique de leur activité pour l'image et l'attractivité de la ville.

Finalement, n'assiste-on pas à l'élimination physique des surnuméraires dans les hauts lieux de la ville post-fordiste néolibérale ? La mise en œuvre des politiques urbaines de transport et de déplacement organisant la circulation dans la ville témoigne d'une mise en ordre des usages et des usagers, d'un gouvernement néohygiéniste des conduites dont une des fonctions centrales est d'opérer un tri social

Sociales, n° 159, 2005/4, pp. 117-118.

38. M. ROUSSEAU, « La Ville comme machine à mobilité. Capitalisme, urbanisme et gouvernement des corps », *Métropoles*, n° 3, 2008.

et spatial des usagers pour préserver l'image et l'attractivité de la ville. La durabilité, convoquée pour justifier ces politiques publiques, agit comme un puissant mot d'ordre qui vient dissoudre les prises de la contestation.

4. Résister à la requalification verte et socialement sélective : les prises fragiles de la contestation

Nous avons insisté sur les processus lourds de la fabrique contemporaine de l'action publique (responsabilisation individuelle, catégorisation des usagers, opérations de tri social et spatial) qui concourent à éluder structurellement les aspects socio-spatiaux de la planification urbaine contemporaine. Qu'apporte la sémantique de la « durabilité » à l'édifice ? Haussmann n'a pas eu besoin d'attendre la durabilité pour pratiquer le tri social et spatial dans le Paris modernisé³⁹. La thèse radicale d'Erik Swyngedouw est que le développement urbain durable serait le nouvel opium du peuple, un anesthésiant démocratique qui viendrait verrouiller les espaces de litiges, d'expressions de contradictions et d'opposition⁴⁰.

La dépolitisation des enjeux de la mobilité durable est réelle. Les politiques publiques étudiées ici sont en effet communément présentées comme étant au service de nobles

39. D. HARVEY, *Paris, capitale de la modernité*, Paris, Les Prairies ordinaires, 2012.

40. E. SWYNGEDOUW, « The Antinomies of the Postpolitical City: In Search of a Democratic Politics of Environmental Production », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 33.3, 2005, pp. 601-620 ; E. SWYNGEDOUW, « Les Contradictions de la ville postpolitique. À la recherche d'une politique démocratique de production environnementale », in V. BÉAL, M. GAUTHIER, G. PINSON, *Le Développement durable changera-t-il la ville ? Le regard des sciences sociales, op. cit.*, Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Étienne, 2011, pp. 129-158.

causes : la lutte contre le changement climatique, la santé et la sécurité des citoyens, la qualité urbaine se côtoient au service d'un environnement sûr et sans nuisances. Il est difficile, en conséquence, de se montrer critique vis-à-vis d'une politique évaluée mois par mois en nombre de vies sauvées (c'est le cas pour la sécurité des déplacements) ou beaucoup moins précisément (mais de façon encore plus intimidante) dans sa capacité à assurer un avenir décent aux générations futures. L'appel à la responsabilité individuelle et à la citoyenneté se double d'une stigmatisation et d'une condamnation des comportements incivils et déviants. Logiquement, l'individu par ses comportements et ses choix est tout à la fois considéré comme étant à l'origine de ces problèmes en même temps que détenteur des clés pour les résoudre. Ainsi, ces enjeux de mobilité durable donnent lieu à une forte médiatisation en même temps qu'à une relative absence de débat politique sur le cadrage du problème. Si les enjeux de mobilité durable sont à l'agenda de tous les gouvernements urbains, force est de constater que le consensus domine autour de leur prise en charge. La contestation est étouffée par cette naturalisation et cette dépolitisation des enjeux.

Dans ce contexte, et en dépit des procédures participatives de débat public qui accompagnent l'élaboration des Plans de Déplacements Urbains, les voix de la discorde sont fragmentaires, peu publicisées, voire discréditées et marginalisées. De nombreux travaux insistent sur le fait que la principale innovation du développement durable ne serait pas de nature substantielle mais procédurale. Le développement durable serait une illusion certes, mais une illusion motrice, porteuse d'innovations et de phénomènes d'apprentissage⁴¹, notamment à travers les procédures

41. P. LASCOUMES, « Le Développement durable, un vecteur d'innovations politiques ? », in M.-C. SMOUTS (dir.), *Le Développement durable : les termes du débat*, Paris, Armand Colin, 2005, pp. 95-107.

participatives et délibératives qui l'accompagnent et qui déboucheraient sur la production d'une intelligence collective⁴². Nos observations des diverses scènes d'action intégrées à la démarche participative d'élaboration des Plans de Déplacements Urbains nous font plutôt dire que si les agglomérations utilisent efficacement la procédure participative, c'est plutôt dans le but d'éviter les blocages et les conflits. En effet, en multipliant les groupes de travail thématiques, en énonçant des priorités d'action par mode de transport, la démarche permet l'avancement différencié de projets très liés sans avoir à en dévoiler la cohérence d'ensemble. Ce faisant, les agglomérations concrétisent leur projet urbain pas à pas, en restreignant les possibilités de contestation par la fragmentation des enjeux et des objets mis au débat⁴³. Ainsi, l'élargissement des scènes de décision (de nombreuses associations prennent part à la procédure de débat public) n'a, de fait, que peu d'influence sur la construction des choix collectifs. L'espace des débats est restreint, la procédure formatée, la concertation réduite à un prérequis de l'acceptabilité sociale des décisions⁴⁴, et les

42. A. FAURE, P. TEILLET, « La Durabilité urbaine au travers des conseils de développement : une démocratie d'agglomération recomposée ou réenchantée ? », in V. BÉAL, M. GAUTHIER, G. PINSON, *Le Développement durable changera-t-il la ville ? Le regard des sciences sociales, op. cit.*, Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Étienne, 2011, pp. 211-238.

43. H. REIGNER, F. HERNANDEZ, « Les Projets des agglomérations en matière de transport : représentations, projets, conflits et stratégie de "détournement" des réseaux », *Flux*, n° 69, juillet-septembre 2007, pp. 21-34.

44. S. FRÈRE, « Développement urbain durable et démocratie participative dans l'agglomération lilloise : une transformation des rapports entre politique et société ? », in V. BÉAL, M. GAUTHIER, G. PINSON (dir.), *Le Développement durable changera-t-il la ville ? Le regard des sciences sociales, op. cit.*, Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Étienne, 2011, pp. 105-121.

acteurs sociaux en sont quasi systématiquement absents⁴⁵. Le conflit a donc toutes les chances d'être tué dans l'œuf. S'il lui arrive de surgir sur le volet routier et périphérique des PDU⁴⁶, la grandeur de la justification écologique semble rendre quasiment intouchables les projets plus centraux associés à la promotion de la mobilité durable⁴⁷. Le point commun de ceux qui s'entêtent à critiquer le déploiement des instruments de la mobilité durable est d'être discrédités et illégitimes : pro-automobilistes au service des lobbies de la route, du pneu et du pétrole (les automobiles-clubs), égoïstes défendant des intérêts particuliers (les taxis), poujadistes conservateurs (les commerçants). Les paroles divergentes mais néanmoins considérées comme légitimes sont rares en matière de requalification verte et de mobilité durable.

5. Conclusion

Il est souvent reproché, parfois à juste titre, aux travaux, de plus en plus nombreux, s'inscrivant dans des approches

45. F. PAULHIAC-SCHERRER, « Les Politiques de mobilité urbaine durable à la recherche de l'équité sociale : le rôle du débat public dans les PDU », in V. BÉAL, M. GAUTHIER, G. PINSON (dir.), *Le Développement durable changera-t-il la ville ? Le regard des sciences sociales*, op. cit., Saint-Étienne, Publications de l'Université de Saint-Étienne, 2011, pp. 277-297.

46. Typiquement sur les projets d'achèvement des rocadés urbains dont les tronçons manquants impliquent le creusement de tunnels coûteux (Grenoble), la traversée de vignobles prestigieux (Bordeaux).

47. Le dispositif parisien Vélib' a donné lieu à de vives controverses entre la mairie de Paris et certains membres du parti des Verts, ces derniers dénonçant un dispositif coûteux au service de la privatisation de l'espace public et du marché publicitaire. Les Verts ont cependant renoncé à voter contre le projet Velib' face à la difficulté d'assumer un vote incompris, interprété comme défavorable à la pratique du vélo en ville. M. TIRONI, « Comment décrire les infrastructures de vélo en libre-service ? La mise en œuvre controversée du dispositif Vélib' parisien », *CSI working papers series*, n° 22, 2011.

radicales néomarxistes d'avoir une ambition théorique globale séduisante sans pour autant être toujours convaincants du point de vue de l'administration de la preuve. Menés pour une majorité d'entre eux dans une perspective d'économie politique et de géographie critique, ces travaux mettent l'accent sur le lien entre les transformations du capitalisme et l'importance nouvelle qu'y ont les villes d'une part, et les politiques publiques menées par les États et les gouvernements locaux d'autre part. Ils mettent en lumière le fait que les villes sont devenues les lieux privilégiés de l'accumulation d'un capitalisme globalisé, les lieux aussi à partir desquels s'élaborent les politiques de développement et de compétitivité. Ce cadre macro-analytique mérite d'être appuyé par des approches plus micro pour identifier et qualifier les processus et les mécanismes concrets par lesquels la néolibéralisation prend corps et forme dans les politiques urbaines.

C'est précisément l'ambition de ce chapitre que de poser des jalons pour soumettre cette métacritique néomarxiste à une microanalyse des politiques urbaines, ici en l'occurrence de transport et de déplacements durables. Nous avons ainsi successivement synthétisé les processus combinés de responsabilisation individuelle qui caractérisent le cadrage des problèmes, de catégorisation normative des usages et des usagers lors de l'étape de planification, de tri social et spatial au moment de la mise en œuvre et enfin, de délégitimation des oppositions qui accompagne le gouvernement de l'écomobilité. Cette entreprise s'avère parfois délicate parce que non dénuée d'une dimension évaluative technique de l'action publique. Deux voies complémentaires ont été explorées pour surmonter cette difficulté. La première a consisté à mener des opérations de recherche correspondant aux différentes phases de la production de l'action publique,

phases qui font souvent l'objet de sous-spécialisations disciplinaires, l'émergence des problèmes appelant une planification, la mise en débat des projets, leurs mises en forme dans des documents validés, leur mise en œuvre et leur évaluation. La seconde a consisté à s'appuyer sur des travaux produits par des disciplines connexes (aménagement-urbanisme, sociologie, socio-économie des transports, ingénierie). Il est en effet loin d'être inutile d'avoir accès à un ingénieur en génie civil au moment des justifications techniques des projets⁴⁸, de même que la littérature en socio-économie des transports est riche d'enseignements pour l'évaluation *ex-post*⁴⁹. Ces accès (directs, c'est-à-dire en collaboration dès l'enquête, ou indirects *via* des états de la littérature) ont été facilités par mon appartenance à un institut de recherche appliqué pluridisciplinaire dans le champ des transports⁵⁰. Néanmoins, l'absence de structuration d'un champ académique en « études urbaines » en France rend finalement assez coûteux les travaux critiques qui se veulent étayés empiriquement, tout en n'étant pas trop fragmentaires.

48. H. REIGNER, « Déconstruire les légitimations techniques de l'action publique », in A. FAURE, E. NÉGRER (dir.), « Critiques de la territorialisation. Les politiques publiques à l'épreuve de l'action locale », Paris, L'Harmattan, coll. Logiques politiques, 2007, pp. 114-119.

49. Cf. S. WENGLANSKI, *Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France*, thèse de doctorat en urbanisme et aménagement, Université de Paris XII, Institut d'Urbanisme de Paris, 2003 ; D. CAUBEL, *Politique de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*, thèse de doctorat en sciences économiques, Université de Lyon II, 2006 ; C. JEMELIN *et alii*, « Inégalités sociales d'accès : quels impacts des politiques locales de transport ? », *Textuel*, 8 mai 2007. En ligne : *EspacesTemps.net*.

50. INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité), devenu début 2011, l'IFSTTAR (Institut Français des Sciences et Technologies des Transports, de l'Aménagement et des Réseaux) suite à sa fusion avec le LCPC (Laboratoire Central des Ponts et Chaussées).

Au final, cette somme d'opérations de recherche conduites sur les politiques urbaines contemporaines de transport et de déplacements tend à asseoir la thèse d'un développement urbain durable mis au service d'un ordre urbain néolibéral, d'un gouvernement néohygiéniste des conduites, dans des villes françaises que les travaux relevant de la gouvernance urbaine pensaient en partie protégées par l'histoire longue d'une régulation publique, tant locale que nationale, au service d'un « *welfare-mix* »⁵¹.

51. P. LE GALÈS, *Le Retour des villes européennes. Sociétés urbaines, mondialisation, gouvernement et gouvernance*, Paris, Presses de Sciences Po, 2003 ; Y. KAZEPOV (dir.), *Cities of Europe: Changing Contexts, Local Arrangements, and the Challenge to Urban Cohesion*, Oxford, Blackwell, 2004.