HAL
open science

Formes et fonctions de l'idée de soutenabilité dans la mobilité urbaine au XXe siècle

Mathieu Flonneau, Maxime Huré, Arnaud Passalacqua

To cite this version:

Mathieu Flonneau, Maxime Huré, Arnaud Passalacqua. Formes et fonctions de l'idée de soutenabilité dans la mobilité urbaine au XXe siècle. Pour mémoire., 2018, 19, pp.120-132. hal-01764468

HAL Id: hal-01764468

https://hal.science/hal-01764468v1

Submitted on 14 Feb 2019

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.

Formes et fonctions de l'idée de soutenabilité dans la mobilité urbaine au XXe siècle

par **Mathieu Flonneau** *(maître de conférences, Université Paris I Panthéon-Sorbonne),*
Maxime Huré *(maître de conférences, Université de Perpignan Via Domitia),*
Arnaud Passalacqua *(maître de conférences, Université Paris Diderot)*

L'idée de soutenabilité est devenue l'une des notions centrales des discours politiques et de l'action publique depuis une quinzaine d'années, et même davantage puisque c'est le rapport Brundtland de 1987 *(Our common future)* qui a été à l'origine de la notion de *sustainable development* et d'un long processus de diplomatie multilatérale sur l'environnement et le développement.

Cette idée renvoie à la façon dont les acteurs projettent leur action dans le temps en la définissant comme pouvant garantir des formes de pérennité pour les générations futures. Malgré l'omniprésence actuelle du champ lexical de la soutenabilité et de la durabilité – jusqu'à la saturation – on peut s'interroger sur le fait que cette appréhension de l'action humaine soit spécifique à notre époque.

De ce point de vue, le passage d'une vision cyclique du temps – marquée par le rythme des journées et des saisons – à une vision d'un temps linéaire – notamment orientée par la logique de l'innovation technique et du capitalisme – met en jeu le rapport que les hommes entretiennent vis-à-vis de l'inscription temporelle de leurs actions et des *artefacts* techniques dont ils s'entourent. L'industrialisation a également produit un autre rapport aux ressources naturelles ainsi qu'à l'environnement, en plaçant un enjeu spécifique sur les questions d'externalités liées aux activités nouvelles.

Ainsi peut-on imaginer que l'époque industrielle pose la question de la soutenabilité de l'action humaine mais que, comme tout concept inscrit dans son temps, cette soutenabilité prend un sens dépendant du contexte dans lequel elle est évaluée et discutée. Il y aurait anachronisme à employer les termes de *durabilité* ou de *soutenabilité*, dans l'acception qu'ils ont prise aujourd'hui, pour traiter de périodes anciennes. Toutefois, cette préoccupation de formes de pérennité était tacitement ou explicitement abordée par les acteurs.

Tramway électrique de type G croisant un autobus Brillié-Schneider PB2, les deux de la Compagnie Générale des Omnibus (CGO) place de la République à Paris en 1913 © Collection AMTUIR - Le Musée des Transports Urbains de France

Le champ des mobilités urbaines est un terrain particulièrement fertile pour analyser les évolutions de ces acceptions successives de ce qu'est la soutenabilité de systèmes techniques :

★ D'abord le développement de l'industrialisation elle-même est largement tributaire de celui des réseaux de communication. Plus spécialement, l'explosion urbaine que connaît le XIXe siècle et qui se prolonge au XXe siècle n'a été rendue possible que par l'essor simultané de solutions techniques pour assurer le fonctionnement de ces agglomérations d'une taille inédite.

★ Ensuite, la diversité des systèmes ainsi élaborés pour se déplacer en ville font de ce monde un lieu d'intérêt pour l'étude des positionnements des différentes solutions au regard de la notion de *soutenabilité*.

★ Enfin, leur large diffusion, les coûts importants qui peuvent leur être associés et leur forte visibilité médiatique font des transports l'un des thèmes les plus débattus, dans les cénacles politiques et en dehors. Ils sont ainsi l'un des terrains d'observation possibles pour identifier les ressorts de la soutenabilité à l'œuvre à chaque époque.

Dans la mesure où elle touche notamment aux externalités des systèmes de transport, la soutenabilité de ces systèmes interroge le monde des mobilités dans ce qu'il présente comme interactions et solidarités entre ses différentes composantes. Elle pointe donc ce qui forme un écosystème dans lequel les différents modes de déplacement sont en interaction, inscrits dans un espace commun et usant de ressources communes et généralement limitées (espace public, personnes mobiles, énergie, crédits...). En ce sens, les acceptions successives de ce qu'a pu être la soutenabilité renvoient aussi à des configurations spécifiques de cet écosystème. En outre, les évolutions de facteurs connexes – comme l'échelle du territoire urbanisé – contribuent aussi à produire ces successions de moments historiques.

Nous proposons donc ici d'identifier trois temps successifs de soutenabilité dans le monde des mobilités urbaines :

★ Le premier, courant de la Belle Époque à la Deuxième Guerre mondiale, se caractérise plutôt par une acception économique de la durabilité.

★ Le deuxième, celui des « Trente glorieuses », est peut-être celui qui est le plus soucieux d'une acception sociale de cette durabilité, tout en s'étant forgé aujourd'hui l'image d'une période peu soucieuse de soutenabilité.

★ Enfin, le dernier, ouvert depuis les années 1970, prend la forme d'une transition vers ce qui pourrait être une mobilité explicitement désignée comme soutenable, notamment sous l'effet des préoccupations environnementales.

Ce sont ainsi les trois sphères classiques de la notion de développement durable qui seraient illustrées successivement par ces trois temps, chacune s'affirmant comme prédominante pour chacun de ces temps, qui sont autant de façon de situer chronologiquement des développements qui s'opèrent dans les faits d'une façon plus continue et superposée.

Premier temps : du cheval au carburant national, l'affirmation d'une forme économique de soutenabilité

Le premier temps que nous interrogeons est celui marqué par le passage d'une force motrice ancestrale, celle du cheval, à une forme motorisée qui renouvelle les termes d'une question qui n'était jusqu'alors pas véritablement explicite – les transports urbains sont-ils soutenables ? – mais qui, pourtant, par bien des aspects était finalement abordée.

C'est sur la culture du cheval*[1] que se forgèrent les premiers systèmes de transport urbain, aux côtés des chemins de fer à vapeur destinés aux liaisons interurbaines de voyageurs et de fret. Les omnibus puis les tramways hippomobiles furent ainsi d'abord des adaptations au contexte urbain de systèmes de diligences ou de chemins de fer, dont la principale caractéristique était de reposer sur la force animale.

Nécessitant peu de capital et permettant des tarifs assez abordables, ces systèmes utilisaient le cheval selon un mode industriel : des écuries réparties dans tous les quartiers, comportant même des étages à Londres ou à Paris, des haras en périphérie pour le repos et la reproduction des chevaux, de vastes exploitations agricoles pour leur alimentation...[2] Il s'agissait bien d'un système aux formes de vulnérabilité spécifiques, notamment celles liées aux maladies et à la fatigue qui touchait bon nombre de chevaux d'omnibus, exténués par le poids des véhicules surchargés.

Bien que le tramway ait permis de dépasser certains de ces blocages, il ne fut pas adopté partout, si bien que l'omnibus complet, malgré de hautes fréquences, devint un véritable leitmotiv des grandes agglomérations, comme l'illustrent plusieurs dessins de Daumier pour Paris. Alors que l'omnibus fut l'un des systèmes qui rendit possible l'extension urbaine des années 1830-1840, ce mouvement l'avait rendu donc progressivement obsolète, même s'il se maintint jusqu'à la Belle Époque.

La motorisation, nouvel horizon des années 1890, conduisait ainsi à balayer, en quelques années, ce qui semblait être un système éternel.

Elle se joua d'abord dans le monde des transports publics lui-même, par l'introduction des diverses formes de tramways motorisés (électricité, vapeur, air comprimé...), avant d'être largement stimulée par l'essor de l'automobile, qui conduisit à une rénovation complète de l'offre de transport.

Sur quelles bases se jouait-t-elle ? Le moteur permettait de se débarrasser du cheval et de ses méfaits : si les gains en capacité et en vitesse étaient les plus lisibles avantages du moteur, il ne faut pas oublier qu'il contribuait également à la dynamique hygiéniste qui marquait alors la société de la Troisième République. Le concours de pare-boue organisé en 1913[3] illustre bien l'idée que l'automobile se voulait plus propre que le

[1] Roche (D.), *La Culture équestre de l'Occident, XVIe-XIXe siècles*, Paris, Fayard, 2008-2015, 3 vol.
[2] Bouchet (G.), *Le Cheval à Paris de 1850 à 1914*, Paris, Droz, 1993.
[3] Flonneau (M.), *Paris et l'automobile : un siècle de passion*, Paris, Hachette, 2005, p. 104-106.

Tramway hippomobile de la Compagnie Générale Parisienne de Tramways (CGPT) place de Rennes (actuelle place du 18 juin 1940) à Paris en 1900. © Collection AMTUIR - Le Musée des Transports Urbains de France

cheval, responsable des boues qui couvraient une partie des chaussées et auxquelles les piétons avaient échappé grâce aux trottoirs introduits au cours du XIXe siècle.

Les nouveaux enjeux touchaient également au choix entre les différentes énergies, la distinction entre des systèmes routiers pétroliers et des systèmes ferrés électriques n'ayant rien d'impératif[4]. Les années 1890-1914 furent donc celles qui opérèrent ces choix fondamentaux pour la structuration des enjeux déterminant la durabilité des mobilités contemporaines. L'efficacité fut souvent jugée par le biais d'expérimentations comparatives – comme pour la motorisation des omnibus parisiens en 1905 – mais dans ce processus, les courses automobiles jouèrent un rôle central. Ce furent donc plutôt des situations d'exception qui orientèrent des choix destinés à orienter les usages quotidiens. Plus étonnant, pour suivre l'analyse de Gijs Mom[5], le manque de fiabilité des premiers moteurs thermiques joua probablement en leur faveur, car ils suscitèrent ainsi des débats, des pratiques, des réseaux de bricoleurs, autant de formes de sociabilités sur lesquelles ne purent compter des véhicules électriques bien plus durables et bien moins inscrits dans la généalogie des savoirs de la chaudronnerie.

C'est également une autre forme de durabilité que la motorisation introduisit, dans la mesure où le passage à de nouveaux systèmes plus lourds imposa une vision de temps long plus marquée, afin de garantir la rentabilité des investissements. Ce fut notamment le cas avec le développement des tramways motorisés, sous l'impulsion de Thomson-Houston[6], et le passage de concessions de long terme, assurant un retour sur investissement suffisant face aux coûts générés par les installations fixes (rails, sous-stations électriques) et le matériel roulant. Le moteur fit donc passer de la logique de temps court, qui était celle de l'omnibus hippomobile aux coûts d'investissement limités, à une projection de plus longue haleine. En souterrain, le développement de métros à travers le monde occidental dans les années 1890-1910 alimenta la même dynamique : les transports urbains devinrent alors un champ d'investissement de temps long. Le recours à des concessions supposait d'ailleurs qu'un regard précis soit porté aux questions de soutenabilité financière.

Simultanément, la motorisation introduisait de nouvelles formes de dépendances, qui étaient perçues comme pouvant mettre en péril la durabilité des services de transport. La Première Guerre mondiale opéra comme révélateur de cette dépendance nouvelle, au gré des suspensions de service. C'est

4 Passalacqua (A.), « Mobilité urbaine : une autre histoire d'énergies », *La Jaune et la Rouge*, n° 689, novembre 2013, p. 14-17.

5 Mom (G.), *The Electric Vehicle, Technology and Expectations in the Automobile Age*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2004.

6 McKay (J.), *Tramways and Trolleys. The Rise of Urban Mass Transport in Europe*, Princeton, Princeton University Press, 1976.

pourquoi, dès les années 1920, une dynamique nationale s'engagea autour de la recherche de carburants alternatifs à ceux utilisés jusque-là, essentiellement pour pouvoir faire face aux conditions d'une possible guerre. Si tramways et métros utilisaient une énergie électrique produite essentiellement par du charbon, c'est plutôt le monde de l'autobus qui dut réfléchir à des substitutions possibles au mélange ternaire alcool-essence-benzol, utilisé jusqu'alors.

Initialement bredouillante, cette recherche déboucha dans les années 1930 sur la mise en place d'une dynamique autour de la mise au point de carburants alternatifs. Le critère de la durabilité étant alors le caractère national de ces produits. Il faut y lire aussi bien l'idée d'un marché national échappant aux aléas des relations internationales que celle d'une proximité géographique. Toutefois, l'existence de colonies, potentiellement riches en ressources mais aux communications incertaines en période de guerre, brouillait la superposition entre national et local.

Il est intéressant de noter que ces solutions alternatives, réputées plus durables en cas de conflit, demeurèrent, en situation normale, complètement marginales, puisqu'elles n'étaient pas rentables économiquement et souvent moins efficaces techniquement. La pertinence d'un carburant ne pouvait donc être jugée qu'à partir d'hypothèses sur ce que serait une situation de pénurie : les solutions réputées les plus soutenables en cas de crise ne le sont pas en conditions normales. La durabilité économique l'emporte. Cette idée peut expliquer l'intervention de la puissance publique qui incita les acteurs du monde des transports à la recherche de carburants alternatifs, dès 1925, par la création de l'Office national des combustibles, puis, surtout en 1937, en imposant l'emploi de 10 % de carburant national par les plus gros parcs automobiles du pays, dont les autobus parisiens.

Les solutions envisagées furent multiples (gaz, charbon de bois, hydrocarbures synthétiques, huiles végétales...).

Parmi celles-ci, le bois put compter sur de nombreux défenseurs, en particulier l'Office général du gaz des forêts. Mais l'abondance de sa ressource et sa bonne répartition territoriale ne parvinrent pas à compenser ses défauts de puissance.

La solution qui avait la préférence de long terme des pouvoirs publics et des exploitants était l'électricité, pourvu qu'elle soit produite par des centrales hydroélectriques, voire par des centrales à charbon alimentées en minerai français. Toutefois, comme l'illustra la Deuxième Guerre mondiale, le trolleybus ne put compter, en France, sur un réseau industriel suffisamment étoffé avant la guerre pour s'imposer pendant le conflit. Il demeura une solution marginale : la dépendance aux conditions économiques de la notion de *soutenabilité* en temps de paix ne permit pas de réellement préparer les choix à venir.

Deuxième temps : les « Trente glorieuses » de l'automobile et les enjeux d'une soutenabilité sociale

Après la Seconde Guerre mondiale, s'ouvrait en Occident une phase d'universalisme des déplacements urbains, portée par une automobile comprise comme un vecteur de soutenabilité sociale. À une fixité obligée ou

Circulation Porte d'Orléans à 18h30, 1958 © Henri Salesse - Terra

à des déplacements contraints, qui avaient été le lot quotidien pendant la guerre, l'idéal quelque peu rêvé d'une liberté de mouvement *retrouvée*, mais en fait largement inédite, venait s'imposer. La mobilité a été l'un des piliers principaux du développement de cette société enthousiaste que connaissait alors le monde occidental.

On ne saurait ainsi passer sous silence la séduction exercée alors sur d'autres sociétés – songeons ici à celles d'Europe de l'Est – justement privées d'accès à la liberté de mouvement dont l'automobile dite individuelle était, peu ou prou, le parangon et le viatique. Sur ce point, *l'American way of life* paraissait l'emporter définitivement en Europe de l'Ouest.

Le développement de la motorisation individuelle, largement démocratisée désormais dans tous les secteurs ou mondes parfois parallèles de l'automobilisme (les univers agricoles, industriels, utilitaires, particuliers) a porté l'espoir durable d'une généralisation des bienfaits politiques et économiques d'une mobilité démocratisée et totale, tant physique que sociale.

La fin des assignations déterminées par les situations de classes ou la géographie était riche de nombreux espoirs. Diverses contributions internationales permettent de bien comprendre à quelle révolution ces années de miracle ici, de Wunder là, ou de miracolo ailleurs, ont correspondu[7]. Tant en Italie qu'en Allemagne ou en France, le credo productiviste, régulé par la main invisible du marché capitaliste, était largement partagé, explicitement ou implicitement, dans le spectre européen des forces politiques.

La large ouverture des villes, qui s'est parfois traduite en termes urbanistiques par l'éventrement des centres historiques après la péremption et la destruction des murs d'enceinte – le cas parisien lors de la conception du boulevard périphérique dès 1943 est à ce chapitre emblématique –, agissait alors à la manière de ressorts susceptibles de déplacer massivement les populations vers les périphéries. Pour les déplacements de travail, l'extension des zones urbanisée, avec quelques rares actions planifiées ou concertées par la puissance publique, est devenue la règle, une règle hélas dévoreuse d'espace.

7 Voir Vahrenkamp (R.), « Logistics and the Rise of Trucking in Europe, 1950-2000 » et Marchesini (D.), « L'*utilitaria* : une histoire italienne », *in* Flonneau (M.) & Passalacqua (A.) (dir.), *Utilités de l'utilitaire. Aperçu réaliste des services automobiles*, Paris, Descartes&Cie, 2010, p. 41-58 et 109-120.

Le volontarisme de l'État, porté au plus haut niveau des ministères successifs de l'Équipement et des Transports, a permis, en faisant des infrastructures routières une priorité dans les plans nationaux d'investissement successifs, la construction d'infrastructures dont la vertu résidait aussi dans l'aménagement d'un territoire équilibré et équitable. Dans chaque agglomération se faisaient jour des voiries neuves, d'autres étaient parfois provisoires, comme bon nombre d'autoponts, dédiées à la circulation et au désengorgement des points noirs et des périphéries. Il est arrivé cependant que, faute de moyens, le provisoire dure.

Il n'en demeure pas moins que nombre d'équipements moins voyants, quoique parfois très laids, s'inscrivaient dans le paysage. Les parkings, en élévation ou en souterrain, ressortent de ce registre : l'automobile exigeait des places de stationnement et la voirie de surface des chaussées – pourtant souvent élargie – n'y suffisait plus, d'où le recours à d'autres lieux en plus de ceux qui étaient déjà devenus saturés, notamment autour de toutes les places historiques ou des espaces monumentaux, très largement pollués par du stationnement diurne et nocturne plus ou moins sauvage.

Pour ce qui est des espaces périurbains et des banlieues galopantes, les potentialités des nouvelles mobilités (et notamment de l'automobile), enfin appréciées et exploitées, devaient même servir de *clé d'or* à la création des villes nouvelles et des quartiers d'affaires, comme La Défense.

Surnommé l'*Haussmann des faubourgs* par le député gaulliste Roland Nungesser (De Gaulle étant évidemment Napoléon III !), Paul Delouvrier, délégué général au District de la région parisienne, ancêtre du Grand Paris, en poste en 1961, entendait édicter une nouvelle norme d'urbanisme. Cette norme devait respecter, dans le schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la région parisienne, ce qu'il avait identifié comme la règle moderne du déplacement pour les habitants, soit, en automobile, la possibilité de se déplacer à une allure « comprise entre cinquante et soixante kilomètres/heure ». « Nous n'avons pas encore, si vous me permettez l'expression, "digéré" l'automobile », déclarait-il. Problématique et révélatrice d'un évident manque de soutenabilité par endroit, cette digestion se passa pourtant la plupart du temps de façon très sereine ; engageant ainsi de façon très cohérente la vie de millions de citadins occidentaux[8].

En définitive, des tentatives d'accommodements furent à l'œuvre pour créer un écosystème à l'incessant dynamisme, bientôt rééquilibré vers un usage accru des transports publics. En marge d'infrastructures spectaculaires, la doctrine urbaine nouvelle, désireuse de faire composer cette croissance avec une modernité raisonnée, mena à la révision de certains principes brutalistes de la Charte d'Athènes, récusés dans le rapport gouvernemental britannique dit rapport Buchanan[9].

Dès le mitan des années 1960, revenu d'illusions et d'utopies technicistes, une fenêtre s'ouvrait pour les opérateurs urbains afin de refonder un équilibre revu des politiques mobilitaires. Sous la pression des crises et de nouvelles aspirations sociétales, celui-ci s'imposa au cours de la décennie suivante.

Devenues un épisode historique, les « Trente glorieuses » sont progressivement devenues le support d'une distanciation, le plus souvent

8 *Flonneau (M.), L'Automobile au temps des « Trente glorieuses ». Un rêve d'automobilisme, Paris, Loubatières, 2016.*

9 *Traffic in Towns. A study of the long term problems of traffic in urban areas, Reports of the Steering Group and Working Group appointed by the Minister of Transport*, Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1963.

portée par une forme de condamnation au nom de leur manque de soutenabilité. La relecture à charge de cette phase historique, qui représente une expansion continue et, semble-t-il, illimitée de la carbonisation concomitante du monde ainsi que du développement de l'ébriété énergétique, ne laisse plus apparemment pour l'interprétation d'autre voie que celle de la condamnation rétrospective. Cette posture est cependant en porte-à-faux avec les réalités des sociétés qui s'édifiaient alors, riches de solides cohérences.

La soutenabilité à l'œuvre au cours des « Trente glorieuses » parvint à garantir une période de paix et de prospérité objectivement croissante. Elle ne saurait évidemment être mesurée à l'aune des critères contemporains, essentiellement écologiques ou environnementalistes, placés derrière cette notion. Sans doute, d'ailleurs, est-ce au cours de ce moment historique que le décalage fut le plus grand et aussi sans doute le plus inconscient entre les implications réelles du progrès enthousiasmant que les sociétés désormais dotées de classes moyennes consistantes éprouvaient, et la perception irénique de celui-ci. La réaction violente et souvent idéologique, qui a suivi au cours de la période suivante, y trouve certainement ses racines.

Troisième temps : la transition vers une soutenabilité environnementale depuis les années 1970 ?

Au cours des années 1970, on assistait effectivement à l'émergence d'un nouveau paradigme dans le domaine des transports urbains, dans lequel la suprématie de l'automobile individuelle – auto soliste – en ville[10] était remise en cause au profit des transports collectifs, du vélo, de la marche et des nouveaux usages de la voiture. L'automobile devenait un bouc-émissaire de la crise urbaine[11]. Dans un contexte théorique dominé par l'économie des transports, le système automobile était analysé comme un concentré d'externalités négatives, notamment en milieu urbain[12]. Mais la période était également marquée par une relance des transports collectifs, de la bicyclette ou encore de la marche dans un cadre institutionnel où la construction européenne, les États, mais aussi les collectivités, favorisaient l'expérimentation en matière de transport[13]. En France, le concours Cavaillé de 1975 incarnait cette recherche institutionnelle de solutions alternatives[14].

Ce changement s'opérait progressivement au sein des politiques publiques à partir du début des années 1970 en Europe, notamment pour répondre aux effets du choc pétrolier de 1973 puis aux États-Unis en 1979.

Mais le rapport aux transports urbains évoluait aussi significativement, dans les pratiques et les mentalités, vers une prise en compte globale des déplacements. Dans un contexte de décentralisation et de régionalisation en Europe, les transports urbains étaient dorénavant insérés dans les politiques d'aménagement urbain et dans une conception intermodale des transports. En termes d'action publique, le cercle restreint des décideurs dans le domaine des transports s'ouvrait progressivement aux usagers et aux citoyens, alors que se manifestait une montée en puissance des mouvements de défense des consommateurs[15]. Cette ouverture de la décision entraînait parfois des conflits et des controverses en légitimant la question des transports comme un objet politique.

[10] Dupuy (G.), *L'Auto et la Ville*, Paris, Flammarion, 1995.

[11] Flonneau (M.), *Paris et l'automobile*, *op. cit.*

[12] Sauvy (A.), *Les Quatre Roues de la fortune : essai sur l'automobile*, Paris, Flammarion, 1968. Plus récemment voir Dupuy (G.), *La Dépendance automobile, symptômes, analyses, diagnostic, traitements*, Paris, Anthropos Economica, 1999.

[13] Huré (M.) & Passalacqua (A.), « Un changement de braquet dans l'action municipale des années 1970 ? L'expérience des vélos en libre service de La Rochelle et les transformations de l'action publique urbaine », *Histoire urbaine*, 2015, n° 42, p. 121-140.

[14] Demongeot (B.), « "S'adapter à la ville telle qu'elle est". Les initiatives Cavaillé de 1975 ou le retour du tramway sur l'agenda national », *Revue d'histoire des chemins de fer*, n° 45, 2011, p. 115-142.

[15] Voir notamment Chatriot (A.), Chessel (M.-E.) & Hilton (M.) (dir.), *Au nom du consommateur : consommation et politique en Europe et aux États-Unis au XXe siècle*, Paris, La Découverte, 2005.

Dans ce contexte, on a assisté à un changement de vocable, d'abord avec l'institutionnalisation du terme de *mobilité* dans l'action publique[16], comme dans la recherche en sciences sociales[17]. Puis, plus récemment, les innovations technologiques, l'impératif de la lutte contre le changement climatique et le nouveau paradigme de la ville durable ont érigé la mobilité dite *durable* comme notion pour qualifier les modes de transport et les comportements réputés vertueux en matière de déplacement (physique ou virtuel). Ce changement de vocable a aussi profité d'un mouvement de renforcement du pouvoir des élus locaux dans la mise en œuvre des politiques publiques de transport[18].

L'utilisation du vocable de la durabilité dans les politiques de mobilité à partir des années 1970 semble ainsi amorcer une nouvelle période de développement des transports où la question environnementale viendrait s'ajouter aux préoccupations économiques et sociales des périodes précédentes. Mais la forte politisation de la durabilité environnementale, ainsi que les contradictions prégnantes entre les préoccupations environnementales et économiques, voire sociales, indiquent que la période qui s'est ouverte à partir des années 1970 jusqu'à nos jours, incarne une transition vers un changement de modèle, une transition encore aujourd'hui mouvante et débattue. Pour bien comprendre ce qui s'est joué à partir des années 1970, il convient de revenir sur les origines de ce changement de paradigme dans les transports.

La question des mobilités durables était pleinement mise à l'agenda dans les villes européennes au cours des années 1970-1980 grâce aux mobilisations des mouvements écologistes locaux. Ce renouvellement des acteurs et des paradigmes se déployaiten s'appuyant sur une critique écologique du capitalisme[19], dont le rapport des experts du Club de Rome The Limits to Growth (traduit en français « Halte à la Croissance »), diffusé à plus de 30 millions d'exemplaires, est un des symboles internationaux de cette nouvelle pensée[20]. Ce rapport pointait notamment cinq grands problèmes à traiter pour la fin du XXe siècle : l'accélération de l'industrialisation, la croissance forte de la population mondiale, l'épuisement des ressources naturelles non renouvelables, la persistance de la malnutrition et la dégradation de l'environnement.

Le rapport inspirait plusieurs organisations et les incitait à s'engager dans l'écologie, notamment dans le domaine des transports. Au même titre que Les Amis de la Terre prônaient la *vélorution* en 1976[21], de nombreux groupes protestataires se constituaient pendant cette période pour porter une critique virulente contre la société de consommation et le régime de croissance des « Trente glorieuses ». En France, les événements de Mai 1968 avaient été un catalyseur de cette pensée, qui s'est ensuite théorisée en s'inspirant des penseurs de l'écologie politique, comme André Gorz ou Ivan Illich. Nombres d'expériences dans les transports sont issues de cette nouvelle pensée critique. Les utilisations partagées du vélo ou de l'automobile (vélos en libre service, autopartage) trouvent ainsi leurs origines dans les utopies des mouvements écologistes et des nouveaux entrepreneurs de l'économie sociale et solidaire des années 1970[22].

Enfin, à l'écologie politique naissante, s'ajoutaient de nouvelles préoccupations urbaines liées au cadre de vie[23] comme

[16] La genèse de l'usage du terme mobilité date plutôt des années 1950-1970. Sur ce point, voir de Montlibert (C.), « Éléments de sociogénèse d'une catégorie idéologique : la mobilité, années 50-70 », Regards sociologiques, n° 45-46, 2013, p. 17-31.

[17] Flonneau (M.) & Guigueno (V.) (dir.), De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ?, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2009.

[18] Voir Jouve (B.) (dir.), *Les Politiques de déplacements urbains en Europe. L'innovation en question dans cinq villes européennes*, Paris, L'Harmattan, 2003.

[19] Selon Ève Chiapello, la critique écologique du capitalisme souligne notamment l'impossibilité d'étendre le modèle du capitalisme occidental au reste du monde. Voir Chiapello (E.), « Capitalism and its critism », *in* G. Morgan (G.) & Du Gay (P.) (dir.), *New Spirits of Capitalisms*, Oxford, Oxford University Press, 2013.

[20] Meadows (D. H.), Meadows (D. L.), Randers (J.) & Behrens

[21] Les Amis de la Terre, *Le Manifeste vélorutionnaire*, Paris, Pauvert, 1977.

[22] Huré (M.), *Les Mobilités partagées. Nouveau capitalisme urbain*, Paris, Publications de la Sorbonne, 2017.

[23] Voir Join-Lambert (O.) et Lochard (Y.), "L'invention du cadre de vie" dans la France des années 1960 et 1970 », *in* Chatriot (A.), Chessel (M.-E.) & Hilton (M.) (dir.), *Au nom du consommateur*, *op. cit.*, p. 295-311.

Vélos en libre service à Paris, 2017 © Mathieu Flonneau

le bruit ou la pollution atmosphérique, qui entraient d'ailleurs, en 1971, dans les premières compétences du nouveau ministère de l'Environnement en France, en sus de la gestion des parcs nationaux ou de la politique de l'eau. Même si les politiques publiques des années 1980 ne faisaient guère écho à ces nouvelles préoccupations, la mobilité durable s'est imposée progressivement dans certains mouvements citoyens avant de s'institutionnaliser depuis les années 1990-2000 à travers la diffusion du tramway, des vélos en libre service, des zones piétonnes ou apaisées (zone 30 par exemple) et des nouveaux usages de l'automobile comme l'autopartage et le covoiturage).

L'utilisation de la notion de *mobilité durable* pour qualifier les politiques de transport n'est cependant pas neutre. La mobilité est devenue un impératif dans l'action publique urbaine qui, à la fois, cache des rapports de domination et des inégalités sociales et légitime l'ordre économique établi sur la libre circulation. Dès lors, elle peut être perçue comme une astuce lexicale visant à maintenir la légitimité du capitalisme contemporain[24]. De plus, en associant l'adjectif *durable* à la mobilité, on observe les mêmes contradictions contenues dans la notion de *développement durable* apparue à la même période, à savoir assurer un développement croissant et accessible des mobilités, tout en réduisant leur impact sur l'environnement[25]. Tandis que la dimension sociale, celle d'un meilleur partage de ces mobilités, pose question à l'heure de la congestion des systèmes individuels comme collectifs.

Si l'impact des politiques de mobilité durable sur l'environnement semble parfois positif[26], leur développement n'a que très rarement remis en cause l'hégémonie des déplacements automobiles. Historiquement certains dispositifs de piétonnisation ou de politiques en faveur du vélo, ont aussi été pensés pour maintenir le système automobile en place[27] et lui permettre de respirer là où il était jugé le moins pertinent, c'est-à-dire dans les centres-villes. Si les déplacements automobiles ont pu être contenus, parfois même diminués, dans certains centres urbains européens (Amsterdam, Copenhague et dans une moindre mesure Paris et Lyon), ces derniers ont continué de croître dans les espaces périurbains et dans les grandes métropoles des pays émergents (Chine, Inde et Brésil notamment). Cet écart témoigne des fractures territoriales extrêmement prégnantes dans les politiques de transport contemporaines.

Les politiques de mobilité durable et leur soutenabilité économique et sociale peuvent également être interrogées. Sur le plan économique, il est permis de discuter de la pertinence d'investissements particulièrement lourds comme les tramways. Sans négliger les apports indéniables qu'ils peuvent procurer aux mobilités urbaines, il convient de rappeler que les ordres de grandeur financiers qu'ils portent sont très importants. De ce point de vue, le cas du tramway parisien T3 est probablement le plus criant : le coût de son actuel prolongement à la porte d'Asnières, comme celui de son futur prolongement à la porte Dauphine, s'élève à environ 55 millions d'euros du km, loin des 14 millions réputés être un objectif atteignable[28]. Il y a là un élément qui pèse sur les finances locales et qui a pu contribuer à faire de ces projets des solutions uniques sur la voie d'une mobilité plus durable, aux dépens d'autres options.

Dans un autre contexte, la diffusion des dispositifs de mobilité partagée gérés par des grandes firmes, a généré de nombreuses inégalités sociales et spatiales[29]. Par exemple, les vélos en libre service ont renforcé les logiques de compétition interurbaine, principal moteur des inégalités entre les villes, même si ce processus s'inscrit dans une histoire des infrastructures de transport marquée par le développement de nombreuses inégalités socio-spatiales au cours du XXe siècle[30]. Les vélos en libre service sont ainsi essentiellement implantés dans les grands centres urbains disposant de suffisamment de ressources économiques pour assurer la pérennité financière de leur fonctionnement. En outre, ces processus engendrent une forte hiérarchisation internationale des villes, en fonction de leur potentiel de marché et de leur capacité à accompagner l'effet vitrine recherché par des

[24] Borja (S.), Courty (G.) & Ramadier (T.), « "Mobilité" : la dynamique d'une doxa néolibérale », *Regards sociologiques*, n° 45-46, 2013, p. 5-10.

[25] Les partisans de la décroissance se sont engouffrés dans cette brèche pour asseoir leur critique du développement durable. Voir Duverger (T.), *La Décroissance, une idée pour demain : une alternative au capitalisme. Synthèse des mouvements*, Paris, Sang de la Terre, 2011.

[26] Concernant les systèmes de vélos en libre service, voir sur le cas de Lyon : Maizia (M.) & Dubedat (E.), « Analyse quantitative d'un service de vélos en libre-service : un système de transport à part entière », *Flux*, vol. 71, n° 1, 2008, p. 73-77. Sur le cas de Londres, voir Lathia (N.), Ahmed S.) & Capra (L.), « Measuring the impact of opening the London shared bicycle scheme to casual users », *Transportation Research Part C*, vol. 22, 2012, p. 88-102.

[27] Huré (M.) & Passalacqua (A.), « Un changement de braquet dans l'action municipale des années 1970 ? », *op. cit.*

[28] Bazard (J.), *Quatorze millions d'euros*, Paris, Ateliers des nouvelles mobilités, 2017.

[29] Huré (M.), *Les Mobilités partagées*, *op. cit.*

[30] Graham (S.) & Marvin (S.), *Splintering Urbanism, Networked Infrastructures, Technological Mobilities and the Urban Condition*, Londres et New York, Routledge, 2001.

entreprises privées pour garantir leur notoriété mondiale. De nombreux territoires sont donc exclus du club des grandes villes mondiales.

La montée en puissance des enjeux environnementaux dans les politiques de transport à la fin du XXe siècle – accentuée récemment par la problématique du réchauffement climatique – laisse apparaître une situation d'incertitude dans le développement futur des mobilités.

D'une part, le nouveau paradigme de la mobilité durable peut parfois donner l'impression de simplifier les visions du monde autour de la question environnementale et donc de réduire la complexité des systèmes de transport contemporains. D'autre part, les mobilisations politiques en faveur de l'environnement n'ont pour le moment eu que très peu d'impact par rapport à la croissance des distances parcourues, à l'augmentation du nombre de déplacement par personne dans les pays riches, dans un contexte d'explosion démographique mondiale et d'avènement des mobilités de loisir (longue distance).

Il est ainsi stupéfiant d'observer que la question de la réduction de l'impact des transports aériens ne soit quasiment jamais débattue, ni dans les grandes manifestations politiques internationales, ni dans les assemblées nationales, ni dans les scènes d'expression citoyenne. La captation ou l'évitement des débats par les institutions posent, enfin, la question de la démocratie dans la mise en œuvre des politiques de mobilité durable[31], encore trop souvent renvoyée au paradigme techniciste qui accompagne les politiques de transport depuis la révolution industrielle. Toutes ces contradictions montrent que les politiques de transport se trouvent aujourd'hui à la croisée des chemins dans un contexte où la durabilité représente un moyen d'assurer une transition vers un nouveau modèle de société.

Conclusion

Ainsi, la notion de soutenabilité, parfois jugée comme récente, peut être un outil pertinent pour comprendre la façon dont se sont construites les mobilités urbaines depuis leur motorisation à l'aube du XXe siècle.

Explicitement ou implicitement, cette recherche de formes de soutenabilité est bien à l'œuvre dans les différentes configurations historiques que nous avons identifiées. Si les trois sphères – sociale, économique et environnementale – sont probablement lisibles dans chacune de ces périodes, nous avançons ici l'idée que l'une de ces sphères l'emporte sur les deux autres dans chaque période. D'une soutenabilité économique, fondée sur les modifications du rapport au temps qu'introduisent le capitalisme et le moteur, on est passé à une soutenabilité sociale, marquée par l'accès à tous des formes les plus modernes de mobilité urbaine au cours des « Trente glorieuses », avant que la soutenabilité environnementale, négligée pendant la période précédente, ne ressorte comme une problématique centrale, au moins dans les discours, sinon dans les pratiques de tous les citadins.

On peut s'interroger sur la pérennité du modèle issu du tournant des années 1970 : l'environnement sera-t-il longtemps le moteur principal de la notion de soutenabilité ? La crise économique de 2008-2009 illustre par exemple le retour des enjeux économiques et sociaux et la relégation d'enjeux environnementaux, un temps éclipsés. Vers quelle acception de la soutenabilité s'orientent

[31] Flonneau (M.), Laborie (L.) & Passalacqua (A.) (dir.), *Les Transports de la démocratie. Approche historique des enjeux politiques de la mobilité*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2014.

les mobilités urbaines ? Dans quelle mesure peut-on penser que l'émergence de politiques de décroissance des mobilités – une véritable révolution à l'aune de la dynamique historique ici analysée – puisse faire basculer vers une nouvelle acception du terme de mobilité soutenable, plus proche des idées de proximité et d'accessibilité, voire d'immobilité ?★

Autobus Brillié-Schneider ©»Collection AMTUIR - Le Musée des Transports Urbains de France