



HAL
open science

Face à l'abandon de la planification des transports et au projet d'une hyper-gestion des mobilités, le réinvestissement des enquêtes

Fabrice Bardet

► To cite this version:

Fabrice Bardet. Face à l'abandon de la planification des transports et au projet d'une hyper-gestion des mobilités, le réinvestissement des enquêtes. *Mobilité en transitions: Connaître, comprendre et représenter*, 2015. hal-03106705

HAL Id: hal-03106705

<https://hal.science/hal-03106705>

Submitted on 12 Jan 2021

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.

Fabrice Bardet, « Face à l'abandon de la planification des transports et au projet d'une hyper-gestion des mobilités, le réinvestissement des enquêtes », in J. Armoogum, T. Guilloux, C. Richer (dir.), *Mobilité en transitions : Connaître, comprendre et représenter*, Cerema, 2015, 328 p.

Au XXe siècle, les ingénieurs du trafic automobile conquérir la conception des villes occidentales. La conquête commença aux Etats-Unis, dans le sillage du succès industriel de l'automobile, et de l'équipement progressif des ménages. En quelques années les automobiles envahirent les chemins. Il fallut en urgence adapter les routes et les rues des villes aux automobiles. La profession d'ingénieur de la circulation se développa très vite, avec l'appui des industries automobiles. La modélisation des transports automobiles devint la science de l'aménagement des villes. Et l'aménageur, celui qui savait enquêter sur les déplacements automobiles, prévoir les flux de circulation à venir, et proposer les redimensionnements des voies et carrefours capables d'écarter les risques de congestion des trafics et de promouvoir un développement économique optimal. Le phénomène très vite se développa en dehors des Etats-Unis. La France fut l'un des premiers pays importateurs de ces méthodes, du fait en particulier de l'intérêt qu'elles suscitèrent chez les ingénieurs du corps des ponts et chaussées.

Un modèle nouveau de ville émergea, fait d'autoroutes urbaines, périphériques circulaires ou pénétrantes jusqu'aux nouveaux centres d'affaires ou commerciaux implantés à l'écart des centres urbains historiques. Entre ces places et circulations névralgiques, les modélisateurs imaginèrent des zones fonctionnelles, uniformisées en leur sein, et reliées les unes aux autres de manière là aussi planifiée. C'était la ville des ingénieurs planificateurs.

Les ressemblances de la ville d'aujourd'hui avec celle de cette époque, pourtant récente, semblent ténues. La ville « durable », dans toutes les bouches, suggère bien une volonté de prise en compte du futur lointain. Mais les politiques de planification ont été largement redimensionnées à la baisse. Il reste certes quelques dispositifs qui portent l'héritage planificateur, comme les « schémas de cohérence territoriale » (SCOT) prévus par la loi SRU en 2000. Mais la réalité des activités de planification n'a plus grand-chose à voir avec la science des ingénieurs des trafics. Les bataillons de modélisateurs qui peuplaient les « centres d'études techniques de l'Equipement » (au nom de l'ancien ministère de l'Ecologie et du développement durable) ont disparu. Les enquêtes elles-mêmes sur lesquelles étaient produits ces modèles, les fameuses « Enquêtes ménages-déplacements » (EMD), peinent parfois à être financées. Leur financement par l'Etat avait été diminué de moitié, il y a vingt-cinq ans déjà, pour cause de décentralisation à l'époque, mais leur développement avait vocation à se poursuivre [Facq, 2006]. Or, si elles font encore l'objet de réflexions méthodologiques,

leur développement apparaît, aux yeux de certains spécialistes, compromis aujourd'hui du fait d'obstacles liés aux difficultés de production des enquêtes auprès des populations en général, à moins d'imaginer d'autres moyens de recueil, à l'aide notamment des nouvelles technologies [Stopher et Greaves, 2007].

Les obstacles à la relance des EMD pourraient pourtant être plus fondamentaux encore. Il est possible en tout cas de faire l'hypothèse que la crise de développement que rencontrent les EMD renvoie plus fondamentalement à une manière nouvelle des sociétés de se projeter dans le futur. Les modèles de planification à long terme ont, de fait, largement montré leurs limites : onéreux, imprécis, ils ont conduit à des programmes d'action qui, pour beaucoup, ont pêché par leur rigidité.

A l'inverse, les nouvelles technologies favorisent aujourd'hui des systèmes d'observation – notamment appelés "physical analytics" – qui permettent de réagir en temps réel. Pourquoi planifier des autoroutes urbaines, alors qu'il apparaît possible de connaître les conditions de trafic en temps réel et de proposer aux usagers des itinéraires alternatifs ?

Cette bascule de la manière de concevoir la ville qui s'est opérée au cours des dernières années n'a sans doute pas fait encore l'objet de réflexions complètes permettant d'identifier les conséquences que les changements opérés pourraient engendrer à long terme. Les élites urbaines contemporaines (élus et techniciens) s'appliquent à rentabiliser au maximum les configurations spatiales et fonctionnelles existantes. Les systèmes d'information se focalisent sur les données en « temps réel ». En matière de transport, les modèles visent à fournir des réponses instantanées et personnalisées aux possesseurs de « technologies embarquées ». Concernant la gestion du foncier, les modèles sont à peine moins instantanés, mais se concentrent sur la prévision des variations du marché de la promotion immobilière, beaucoup plus souvent établie à court terme, qui apparaît moins incertain. Mais comment les gestionnaires se projettent-ils à plus long terme ?

Dans cette partie, à rebours de cette bascule, et comme une invitation à s'interroger sur ses fondements et perspectives, les contributions présentées tentent au contraire de prolonger les réflexions de long terme pour permettre le réaménagement des villes, et nous projeter peut-être dans les temps lointains de la « ville durable ». La majorité des contributions proposées, dont la diversité constitue une grande richesse, propose de nouvelles exploitations du formidable outil que constituèrent les enquêtes ménages. Plusieurs d'entre elles caractérisent les usages – par les techniciens ou les usagers de la ville – qui pourraient en être fait pour progresser dans l'évaluation des pollutions liées aux transports urbains (3.1., 3.3. et 3.5). D'autres cherchent à faire émerger de nouvelles problématiques autour de l'usage des villes qui pourraient suggérer de nouvelles interventions aux gestionnaires urbains. La section 3.6. propose ainsi de s'interroger sur un possible indicateur de « marchabilité » des villes ; la section 3.7. avance sur la notion d'« emplois du temps localisés » des diverses populations de la ville qui permettrait de mettre en lumière des difficultés spécifiques rencontrées par

exemple par les populations retraitées ou âgées ; et la section 3.4. suggère de poursuivre la réflexion jusqu'à repenser les frontières de la ville.

Seule la section 3.2. n'est pas issue d'une exploitation renouvelée des EMD et propose une enquête qualitative conduite auprès d'accédants à la propriété dans les métropoles lilloise et lyonnaise, afin d'évaluer la place des critères énergétiques dans leur stratégie d'achat, et, de manière plus ambitieuse, d'appréhender la manière dont les futurs acheteurs envisagent la mobilité quotidienne familiale que leur choix de logement entraînerait. Mais dans cette section comme dans toutes les autres, l'idée d'enquête est au cœur de la problématique. L'enquête, quantitative (EMD) ou qualitative vise, selon l'expression consacrée par Alain Desrosières, à « explorer la société », à identifier de nouveaux chemins [Desrosières, 2005]. Ce grand historien de la quantification soulignait ainsi les qualités des enquêtes face aux registres ou aux fichiers, qui forment l'autre grande source de la statistique publique, et qui constituent à l'inverse le reflet de l'action des organisations.

Toutes les contributions de cette dernière partie démontrent combien la fonction d'exploration des enquêtes sociologiques reste cruciale pour penser différemment la ville d'aujourd'hui et préparer les villes de demain, les villes dont on espère le développement « durable », compatible avec les ressources naturelles.

Références

Desrosières Alain (2005), "Décrire l'Etat ou explorer la société : les deux sources de la statistique publique", *Genèses*, 58, p. 4-27.

Facq Benoît (2006), "Les fondements statistiques de la science française des déplacements urbains. L'histoire des enquêtes ménages déplacements", mémoire de master de science politique de Master de science politique, ENTPE / Université Lyon II, 233 p.

Stopher Peter et S. Greaves (2007), "Household travel surveys: Where are we going?", *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41, 5, p. 367-381.