

**Peut-on faire l'impasse  
sur les enjeux de justice sociale et environnementale  
dans l'évaluation des politiques de transport ?**

Caroline Gallez

Université Gustave Eiffel, Laboratoire Ville Mobilité Transport

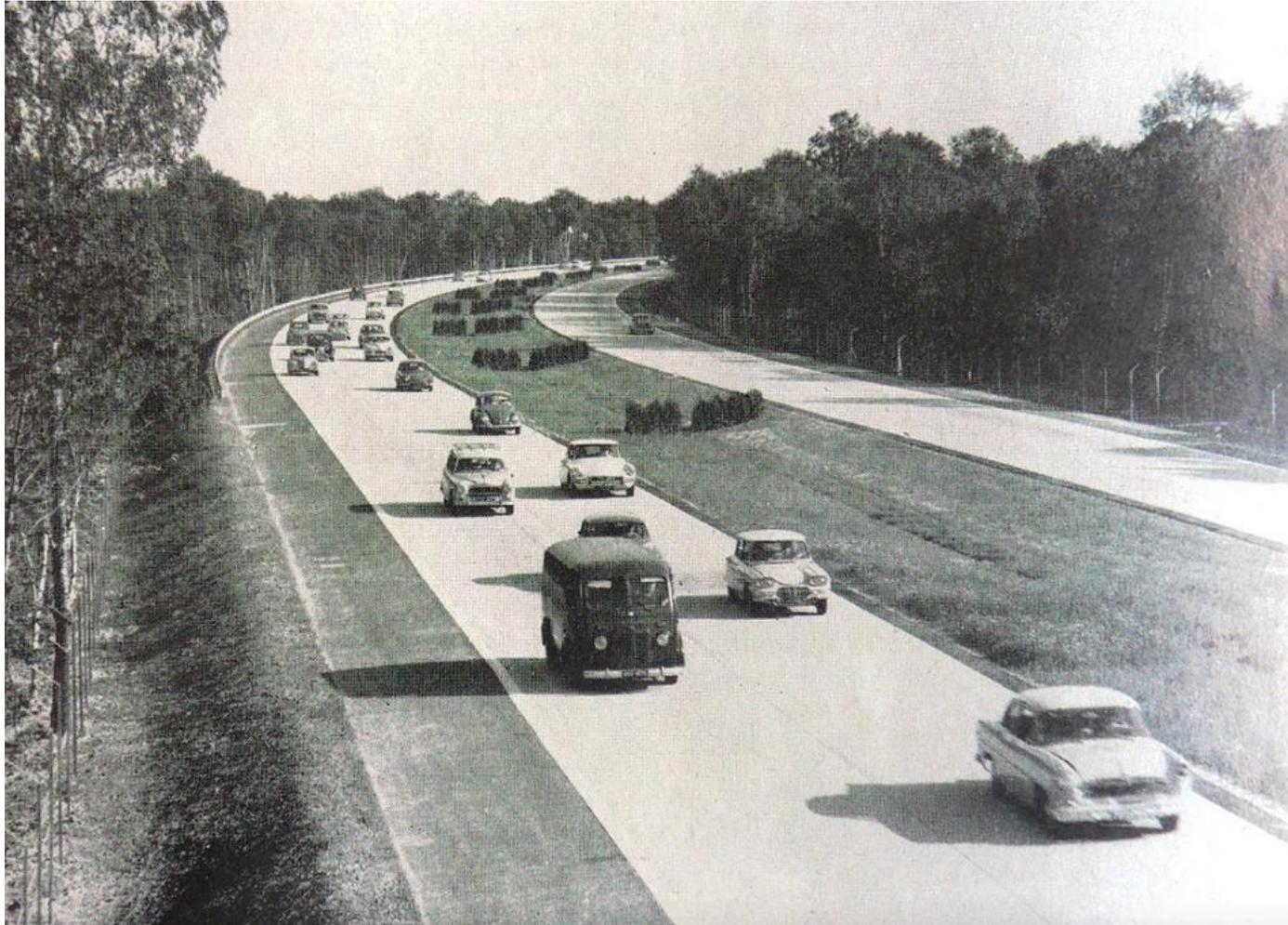
[caroline.gallez@univ-eiffel.fr](mailto:caroline.gallez@univ-eiffel.fr)

# Plan de l'intervention

1. L'évaluation socio-économique, une approche située socialement et politiquement
2. Prendre en compte l'équité sociale et environnementale : les limites des méthodes actuelles
3. Face aux enjeux d'une transition écologique juste, quelles pistes de réflexion ?

1. Les approches socio-économiques, outils scientifiques et instruments politiques

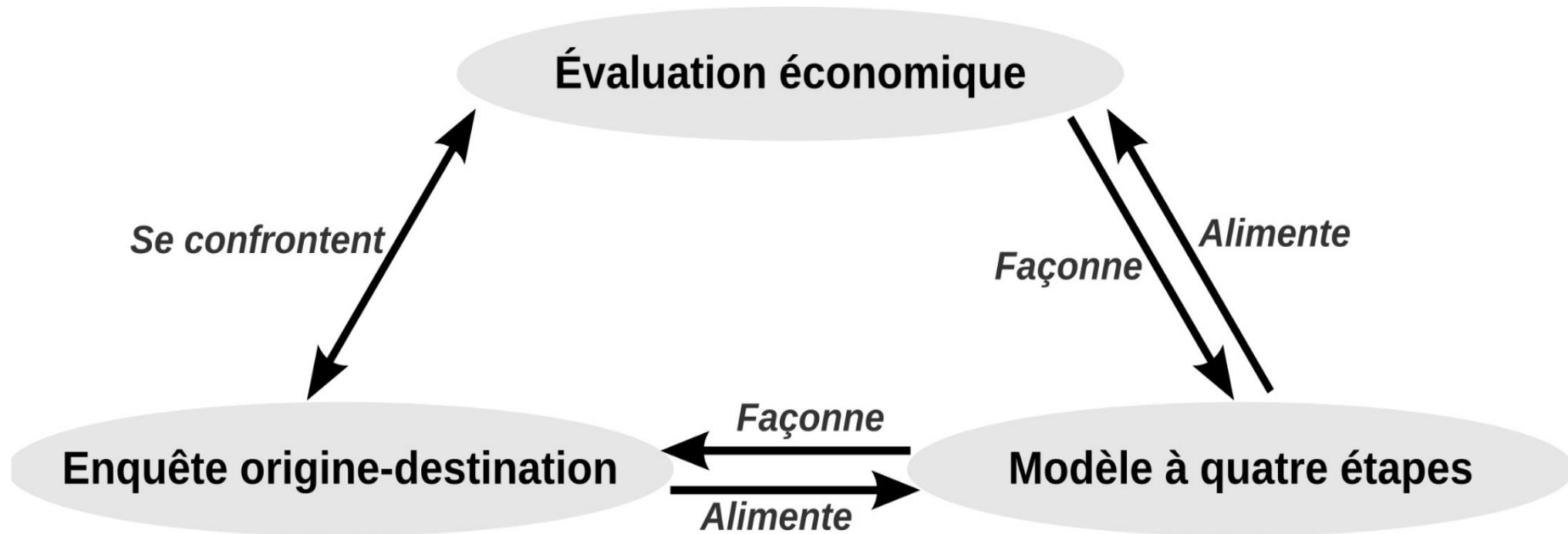
## Années 1960, le paradigme « *predict and provide* »



L'autoroute A6 près d'Arbonne-la-Forêt, 1963

*Source: WikiSara*

# La « matrice technique » de la mobilité quotidienne (Hadrien Commenges, 2013)



# Des modèles de trafic orientés vers la croissance automobile

## Gabriel Dupuy, 1975

- Des modèles essentiellement routiers

« Tous les modes de transports dont l'emploi ne conduit pas à une utilisation nécessitant des investissements routiers sont donc sans intérêt. D'un point de vue statistique, ils peuvent devenir gênants s'ils ne permettent pas de calibrer les modèles » (Dupuy, 1975, 39)

- Des modèles auto-prédictifs

Les prévisions de trafic ne sont pas des données extérieures au modèle, « [e]lles sont calculées, par le modèle, de telle sorte qu'elles conduisent à un réseau assurant à long terme un développement de la circulation automobile »

Ex : hypothèses de croissance de la motorisation individuelle intégrées à l'étape de génération

# Années 2000s : le financement des grands projets de transport en question

- Des débats politiques à différentes échelles
  - « Découplage » entre croissance des transports et croissance économique (Livre blanc EU, 2001)
  - Politique nationale de rééquilibrage modal (schémas de services multimodaux)
  - Rentabilité des grands projets d'infrastructures et financement public
- Des réflexions croissantes sur l'équité
  - Tarification des transports en milieu urbain (péage urbain)
  - « Même lorsque les impacts négatifs d'un projet sont sans effets notables sur les indicateurs statistiques d'équité, ils ont souvent une ampleur considérable pour un nombre limité d'individus ou de groupes d'individus. Essayer de convaincre ces personnes que c'est le bilan global de l'action publique qui doit être regardé et non les effets de tel ou tel projet particulier n'est généralement pas très opérant »

(Gressier in CGPC & Inspection générale des finances (coll.), 2003, *Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport*, Paris, La Documentation Française, p. 33.

2. Prendre en compte l'équité sociale et environnementale :  
les limites des méthodes actuelles

# Principales limites de l'évaluation socio-économique

- Un cadre d'analyse statique :
  - Raisonnement à demande de transport constante (Koenig, 1974)
  - Le mythe des gains de temps (Metz, 2008)
  - Pas de distinction entre court et long terme
- Un cadre d'analyse « hors sol » :
  - Pas de prise en compte des interactions entre transport et usage des sols
  - Hypothèse des rendements croissants contradictoire avec l'approche de l'équité spatiale (Bonnafous et Masson, 2003; Martens, 2006)
- Une absence de prise en compte des effets redistributifs
  - Approche utilitariste et maximisation du bien-être global
  - Hypothèse de la répartition optimale des revenus ne permet pas de prendre en compte l'équité sociale (Martens, 2006; 2017)

# Critique des gains de temps

Jean-Gérard Koenig, *Théorie de l'accessibilité urbaine* (1974)

Traditionnellement, on mesure l'efficacité d'un système de transport en utilisant des variables (...), telles que temps par déplacement, vitesses moyennes, ou temps total passé par la population en transport. **L'idée implicite dans une telle approche est que le service rendu aux usagers par un réseau se mesure au gain global de temps de transport (ou de coût généralisé) qu'il procure (...)** Or ce postulat est faux. Il est facile de trouver des cas où le service rendu augmente, bien que le temps global de transport se soit accru. (...)

*(Koenig J.G., Revue Economique, 1974, p. 276)*

# Spatialisation des sociétés et norme sociale de mobilité

- Spatialisation des sociétés et inégalités sociales
  - Transformations des modes d'habiter et réversibilisation des mobilités (Kaufmann, 2005)
  - Des capacités inégales d'appropriation des potentiels de vitesse
  - De fortes inégalités des « positions résidentielles »
- La mobilité comme norme sociale
  - Des injonctions croissantes à la mobilité (travail, loisirs)
  - La mobilité comme pré-supposé et comme objectif (ambiguïtés du droit à la mobilité)
  - Des inégalités profondes selon les groupes sociaux et à l'échelle internationale

# L'hypothèse de la « dépendance à la mobilité » (Gallez, 2015)

- Les politiques d'aménagement, de logement, de transport, d'emploi participent d'une transformation de l'organisation spatiale qui accroît les besoins de déplacement des personnes
- La *dépendance à la mobilité* correspond au préjudice subi par :
  - les personnes non mobiles (perte d'accessibilité)
  - les personnes fortement contraintes dans leurs déplacements quotidiens
- L'augmentation de la *dépendance à la mobilité* n'est soutenable ni sur le plan social, ni sur le plan environnemental

# Réguler la mobilité

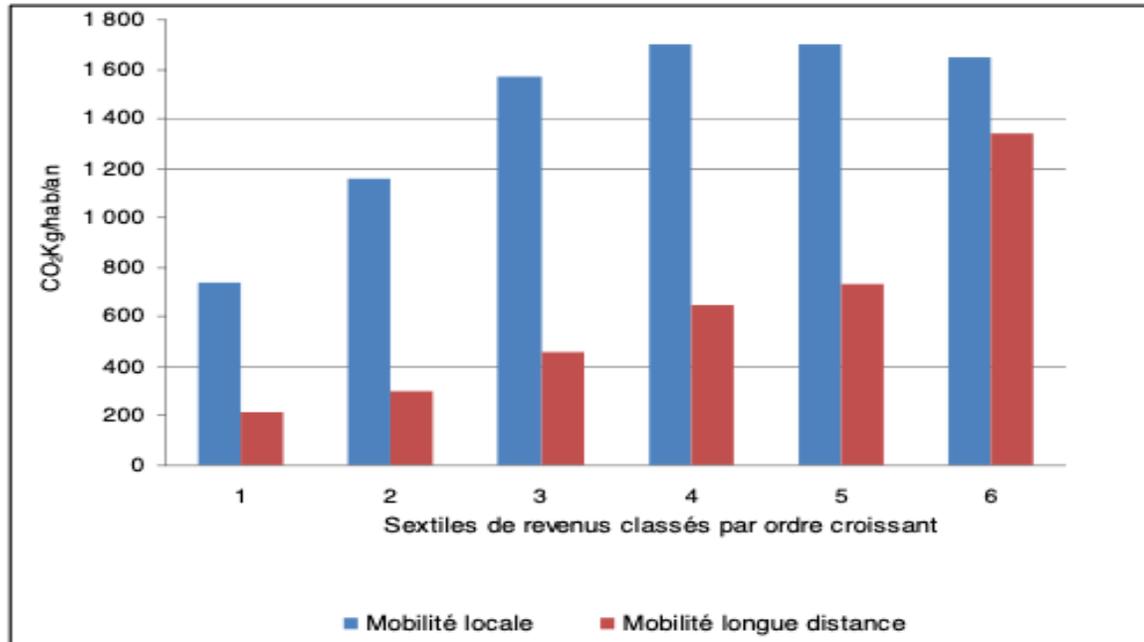
## Quels enjeux de justice sociale et environnementale ?

- Les populations modestes ont peu de prise pour modérer la dépendance à la mobilité
  - Faible marge de manœuvre sur la localisation résidentielle ou de l'emploi
  - Surimposition de contraintes inter-individuelles ou liées aux ruptures dans les parcours de vie (ex: inégalités entre les femmes et les hommes)
  - Répétition ou pérennisation des situations de dépendance tout au long du parcours de vie
- Des politiques de régulation environnementale aux impacts régressifs
  - Les classes modestes contribuent moins au bilan carbone que les classes aisées
  - Les mobilités à longue distance échappent aux régulations environnementales
  - Les politiques de régulation de la mobilité locale pénalisent fortement les plus modestes (cf. ZFE)

# Des contributions inégales au « bilan carbone »

## Mobilité locale et à longue distance des français.es

**Graphique 3 : Émissions annuelles de CO<sub>2</sub> liées aux déplacements des résidents selon le niveau de revenus des ménages, par habitant (revenus par unité de consommation)**



Source : CGEDD-SOeS, 2010, p. 169

Champ : individus âgés de 6 ans ou plus résidant en France métropolitaine.  
Source : SOeS, Insee, Inrets, enquête nationale transports et déplacements 2008, traitement LET-Certu

3. Face aux enjeux d'une transition écologique juste, quelles pistes de réflexion ?

# Croiser les enjeux de justice sociale, environnementale et climatique

- La prise en compte des crises environnementales nécessite
  - une vision de long terme, rétrospective et prospective, à plusieurs échelles (Sheller, 2018)
  - l'intégration de l'ensemble des limites planétaires
  - une prise en compte des problématiques d'inégalités sociales et environnementales (cf. dernier rapport du GIEC)
- Les justices environnementale et climatique invitent à
  - Reconnaître les préjudices subis par les populations précaires (Young, 2001)
  - Donner la parole aux personnes impactées ou susceptibles de l'être (Fraser, 2011)
  - Engager des politiques d'adaptation (Schlosberg et Collins, 2014)
  - Développer des *capabilités* aux échelles individuelles et collectives (écosystèmes) (Sen, 2010; Schlosberg, 2012)

# S'appuyer sur la notion d'accessibilité pour renouveler les méthodes d'évaluation et l'action publique

- Utiliser des indicateurs d'accessibilité basés sur l'utilité (Martens, 2006)
- Informer le débat public sur les inégalités socio-spatiales (Fol et Gallez, 2014)
  - Spatialiser des gains d'accessibilité et désagréger ces gains selon différents groupes sociaux
  - Identifier des gagnant.es et des perdant.es
  - Améliorer la participation des habitant.es et des usager.es du territoire
- Favoriser une approche multi-sectorielle de l'accès aux opportunités
  - Accessibility planning (Grande-Bretagne)
  - Ouvrir la question de l'accès aux ressources au-delà des politiques de transports : logement abordable, aménagement et offre de services publics, insertion sociale, etc.
  - Réintégrer les questions de mobilités résidentielles et d'habitabilité des territoires au cœur d'une réflexion dynamique de l'aménagement des territoires

# Repenser la place du temps dans les politiques d'aménagement

- Dans les espaces d'urbanisation diffuse
  - Inverser les priorités de développement des modes de transport en commençant par les modes actifs (marche, vélo)
  - Restaurer les accessibilités de proximité aux biens & services essentiels par les modes actifs ou grâce à des services & commerces itinérants
- Partout
  - Réfléchir l'aménagement en questionnant l'habitabilité et les capacités d'accueil du territoire plutôt qu'à partir de la seule mobilité quotidienne
  - Développer l'offre de logement abordable à proximité des établissements de formation, des équipements publics
  - Développer une réflexion sur l'accessibilité d'échelle « intermédiaire » et la desserte locale et maillée en transports publics ( $\neq$  logique de rabattement)
  - Intégrer la question du temps dans la régulation des mobilités de marchandises, etc.

# Références bibliographiques

- Bonnafeux A. & Masson S., 2003, Evaluation des politiques de transports et équité spatiale, *Revue d'Economie Régionale et Urbaine*, 4, 547-572.
- Commenges H., 2013, Une lecture conjointe des instruments et des concepts. Cybergeographie <https://journals.openedition.org/cybergeographie/25750?lang=en>
- CGPC & Inspection générale des finances (coll.), 2003, *Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport*, Paris, La Documentation Française
- Fol S. & Gallez C., 2014, Social inequalities in urban access: better ways of assessing transport improvements, In Sclar E., Lönnroth M., Wolmar C. (eds.), *Getting There/Being There: Financing Enhanced Urban Access in the 21st Century City*, New York, Routledge, 46-86.
- Fol S. et Gallez C., 2017, Evaluer les inégalités sociales d'accès aux ressources. Intérêt d'une approche fondée sur l'accessibilité. [En ligne] *Riurba* 2017/4, URL : <http://riurba.net/Revue/evaluer-les-inegalites-sociales-daccès-aux-ressources-interet-dune-approche-fondée-sur-laccessibilité>.
- Fraser, N. (2011). Qu'est-ce que la justice sociale ? Reconnaissance et redistribution. *La Découverte* ; Cairn.info. <https://www.cairn.info/qu-est-ce-que-la-justice-sociale--9782707167897.htm>
- Gallez C., 2022, La justice de la mobilité comme objet politique. In *Drevon G. et Kaufmann V. (sous la direction de), Penser ensemble les échelles de la mobilité*, Paris, ISTE
- Gallez C., 2019, L'équilibre habitat-emploi, entre idéal dépassé et vision anticipatrice, *Urbanisme*, Numéro 411, pp. 79-80. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02053308/document>
- Gallez C., 2015, La mobilité quotidienne en politique. Des manières de voir et d'agir, HDR en aménagement de l'espace et urbanisme, Université Paris-Est, <https://halshs.archives-ouvertes.fr/tel-01261303v1>.
- Illich Y., 1973, Energie et équité, Première édition parue dans Le Monde (3 parties) en mai 1973. En ligne : https://www.infokiosques.net/IMG/pdf/Ivan\_Illich\_Energie\_et\_equite.pdf.*
- Kaufmann V., 2005, Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ? *Cahiers internationaux de sociologie*, 118(1), 119-135.
- Koenig J.G., 1974, Théorie économique de l'accessibilité urbaine, *Revue Economique*, 25(2), 275-297.
- Martens K., 2006, Basing transport planning on principles of social justice, *Berkeley Planning Journal*, 19(1), 1-17.
- Martens, K. (2016). *Transport Justice. Designing fair transportation systems*. Routledge, New York/London
- Metz D., 2008, The myth of travel time saving, *Transport Reviews*, 28(3), 321-336.
- Schlosberg, D. (2012). Climate justice and capabilities: A framework for adaptation policy. *Ethics & International Affairs*, 26(4), 445-461.
- Schlosberg, D., Collins, L.B. (2014) From environmental to climate justice: climate change and the discourse of environmental justice. *WIREs Clim Change*, 5, 359-374.
- Sen, A. (2010) *L'idée de justice*. Paris, Flammarion.
- Young, I. (2001) Equality of Whom? Social Groups and Judgments of Injustice, *The Journal of Political Philosophy*: Volume 9, Number 1, 2001, pp. 1-18