

# VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement

Hors-série 11 (mai 2012)

La mobilité urbaine durable : du concept à la réalité

---

Jade Bourdages et Eric Champagne

## **Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport**

---

### **Avertissement**

Le contenu de ce site relève de la législation française sur la propriété intellectuelle et est la propriété exclusive de l'éditeur.

Les œuvres figurant sur ce site peuvent être consultées et reproduites sur un support papier ou numérique sous réserve qu'elles soient strictement réservées à un usage soit personnel, soit scientifique ou pédagogique excluant toute exploitation commerciale. La reproduction devra obligatoirement mentionner l'éditeur, le nom de la revue, l'auteur et la référence du document.

Toute autre reproduction est interdite sauf accord préalable de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France.

**revues.org**

Revues.org est un portail de revues en sciences humaines et sociales développé par le Cléo, Centre pour l'édition électronique ouverte (CNRS, EHESS, UP, UAPV).

---

### Référence électronique

Jade Bourdages et Eric Champagne, « Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Hors-série 11 | mai 2012, mis en ligne le 07 mai 2012, consulté le 28 août 2012. URL : <http://vertigo.revues.org/11713> ; DOI : 10.4000/vertigo.11713

Éditeur : Les éditions en environnements VertigO

<http://vertigo.revues.org>

<http://www.revues.org>

Document accessible en ligne sur :

<http://vertigo.revues.org/11713>

Document généré automatiquement le 28 août 2012. La pagination ne correspond pas à la pagination de l'édition papier.

© Tous droits réservés

Jade Bourdages et Eric Champagne

# Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport

## Introduction

- 1 Loin de signifier un simple changement ou déplacement syntagmatique sans conséquence, l'apparition du concept de mobilité durable révèle qu'il ne s'agit plus simplement d'améliorer l'efficacité – optimisation de l'usage – des technologies et des équipements de transport existants afin d'assurer un niveau acceptable de coûts sociaux, environnementaux et économiques associés aux déplacements physiques et géographiques des biens et des individus. Selon notre analyse, la mobilité durable soulève de nouveaux questionnements qui renouvellent et remettent même en cause le paradigme du « transport durable », les approches qui lui sont liées et les moyens divers que nous avons connus et acceptés jusqu'alors pour identifier et évaluer les problèmes devant être résolus par la planification et de la gestion des transports.
- 2 Le système actuel de gestion et de planification des transports comporte plusieurs bénéfices, mais cause aussi un certain nombre de problèmes qui deviennent de plus en plus éclatants. Au nombre de ces problèmes, on compte la congestion routière, les émissions de gaz à effets de serre et autres polluants locaux et globaux, le bruit, les accidents, la dégradation des ressources et du territoire, l'inaccessibilité ou la faible adaptation des équipements et des services.
- 3 Le présent article vise à contribuer à la compréhension des différentes dimensions qu'intègre et couvre ce concept polysémique de mobilité durable qui exige aujourd'hui un effort de clarification. L'objectif général est de contribuer à cet effort par la mise en lumière de la singularité du concept de mobilité durable et ses implications par rapport à celui de transport durable sur lequel nous reviendrons brièvement. Seront ainsi identifiées de manière systématique les relations qui unissent ces deux concepts qui se chevauchent. L'objectif plus spécifique de cet article est de mettre l'accent sur les tensions différentielles entre les deux. Seront ainsi dégagées les dimensions peu explorées dans la littérature francophone à ce jour, mais qui tendent pourtant à induire une nouvelle ligne de partage net entre eux nous autorisant à considérer la mobilité durable en termes de changement paradigmatique.
- 4 Par paradigme, nous entendons ici ce qui depuis Thomas Kuhn est compris comme une matrice avec ses lois propres. Dans le domaine de la recherche fondamentale ou appliquée, cette matrice doit être comprise comme un système de représentation avec ses propres postulats, ses présupposés et ses assumptions qui délimitent et autorisent une certaine manière de définir un problème, de communiquer à propos de celui-ci, de le comprendre, de le prévoir et même d'anticiper les manières de le résoudre (Kuhn, 1970). Un paradigme, même s'il ne peut être réduit à une interprétation univoque ou à des règles fixes sur un plan formel, oriente l'ensemble de la recherche dans une certaine direction et guide ses conditions d'élaboration dans un contexte donné. Conséquemment, nous entendons par changement paradigmatique, ce qui vient éventuellement faire intrusion dans un tel système dont les prémisses étaient jusqu'alors acceptées, soit pour prendre en charge les anomalies qui lui sont propres, soit pour élargir le champ d'investigation couvert par celui-ci et déplacer partiellement ou entièrement les orientations. Un changement paradigmatique détermine ainsi une façon nouvelle de poser et évaluer un problème ou un ensemble des problèmes et d'entrevoir une série de solutions potentielles jusqu'alors inaperçues. Il va s'en dire qu'un tel changement ne va pas sans entraîner son lot de tensions, de résistances et de contradictions inéluctables.
- 5 Considérant cette définition du paradigme et du changement paradigmatique, il est essentiel pour notre propos, soit pour la clarification du concept de mobilité durable et la compréhension de ses implications du point de vue de l'évolution épistémologique dans le domaine de la planification du transport, d'effectuer en premier lieu un bref retour sur les fondements du transport durable. Si les deux concepts se chevauchent et entretiennent quelques relations en

ce qui a trait à l'urbanisme et la planification des transports, ils ne peuvent être identifiés symétriquement l'un et l'autre. C'est plutôt dans leur opposition que leurs significations propres s'offrent à la compréhension. À travers ces oppositions peu explorées de manière systématique et théorique dans la littérature francophone à ce jour, nous verrons donc comment le concept de mobilité durable vient questionner et graduellement remettre en cause le paradigme du transport durable pour finalement renverser les priorités théoriques et pratiques. Prenant en compte ce renversement de priorités, nous concluons enfin sur quelques interrogations et recommandations pour des recherches à venir.

## Anomalies dans l'activité normale du système de transport

- 6 Le transport traditionnel de planification des transports que l'on a connu à partir de la Seconde Guerre mondiale fut considéré comme une réponse à un certain nombre de problèmes routiers, dont la congestion routière. L'objectif des politiques de transports consistait alors en une gestion efficace du flux de circulation en augmentant la capacité autoroutière afin de gagner en fluidité et en vitesse. En d'autres termes, pour diminuer la congestion, la solution est d'accroître la capacité du système routier et autoroutier et la rapidité des flux.
- 7 Un peu plus tard dans les années 1980, le concept de transport durable a pour sa part cherché à tenir compte des impacts environnementaux sans compromettre les objectifs économiques. Problème qu'on demandait aux spécialistes du transport de résoudre par un ensemble de solutions : la coordination par exemple des feux de circulation, des changements au Code de la route et aux lois de zonages, l'aménagement de corridors, la construction et l'optimisation de nouvelles infrastructures, l'aménagement de voies rapides, l'augmentation des services de transports en commun et le développement de réseaux intermédiaires (Wiel, 2005).
- 8 Le langage qui structure le paradigme du transport durable demeure toutefois celui de l'efficacité et de l'évaluation sur la base des impacts directs et à court terme dans le but d'offrir des services plus fiables et plus performants. Ici, tous développements routiers en faveur de l'augmentation de la performance ou de l'innovation des capacités d'équipements – routes, stationnements – sont évalués en termes d'optimisation et amélioration des services alors qu'envisagés et analysés sous d'autres perspectives, ils peuvent représenter une nette dégradation pour les piétons, les cyclistes, la qualité de vie des résidents, l'esthétique urbaine, la protection environnementale, etc. Bien que ces politiques de transport ne soient pas les seules imputables des problèmes auxquels les milieux urbains sont aujourd'hui confrontés, ces techniques de résolution de problème fondées sur la primauté de « l'équilibre de l'offre et de la demande » ont toutefois largement contribué à stimuler l'étalement urbain, l'accroissement des distances, la dépendance automobile et sa part toujours croissante de marché (Fouchier, 1999). Or, les bénéfices liés à ces mesures techniques de réductions des émissions des véhicules ont été devancés et dépassés par la croissance du nombre de véhicules et de véhicules lourds en circulation, les fréquences de déplacements et les distances encourues (Köhler et al., 2009 : 2986). Le système de planification, de gestion et d'évaluation du système de transport tel que nous le connaissons ne peut donc être considéré comme durable (Nykvist et Whitmarsh, 2008), et ce malgré l'épithète dont il est fait usage pour le désigner depuis les deux dernières décennies. Dans la perspective du développement durable, est considéré comme une activité non durable « ce qui ne peut continuer à être maintenu dans l'état actuel sans entraîner des difficultés et des problèmes sévères » (Organisation de coopération et de développement économiques, 1997).
- 9 Le système traditionnel de planification des transports et celui de transport durable qui se fondent essentiellement sur l'approche de résolutions de problèmes ne parviennent donc plus à ordonner toute la variété des problèmes auxquels il fait face sur le plan environnemental, social et même économique. Cette incapacité peut être considérée comme la source de plusieurs anomalies dans la planification et la gestion des transports. On reconnaît généralement les liens entre système de transport et changement climatique ou pollution de l'air qui s'expliquent par une forte dépendance à l'utilisation de l'automobile. Toutefois, plusieurs autres problèmes sont associés au domaine du transport (Chapman, 2007). Bien que ces problèmes demeurent souvent sous-évalués par les « professionnels du transport » (Banister,

2008), la reconnaissance graduelle de ces anomalies extensives et des impacts indirects et cumulatifs liés au transport suscite chez les chercheurs un changement inévitable de perspectives qui engendrent elles-mêmes des résistances sur le plan de la recherche et de la praticabilité. Ce dynamisme, que vient désormais couvrir un champ de recherches transversales aux disciplines uniquement concernées par le transport, avec ses tensions inévitables, ses distorsions et ses résistances, forme ensemble l'arrière-plan de l'apparition du concept de mobilité durable.

- 10 Le concept de mobilité durable vient, dès son avènement en 1992, tenter de déplacer non seulement les prémisses théoriques et renverser les priorités au niveau de la praticabilité, mais remettre graduellement en cause l'autorité des seuls ingénieurs en matière de planification des transports. En effet, si le concept de transport durable pointe manifestement vers un problème pensé et analysé en termes de progrès des mesures techniques, le concept de mobilité durable vise à introduire des dimensions éthiques et sociales qu'aucune connaissance exclusivement technique, aussi sophistiquée soit-elle, ne peut venir conjurer. Comme nous le verrons, le concept de mobilité durable implique non seulement un renouvellement des pratiques de l'urbanisme, mais plus promptement une démocratisation de la question du transport, la nécessité d'innovation et de changements radicaux et systémiques (Nykvist et Whitmarsh, 2008) dans l'objectif de rétablir la capacité d'agir sur l'urbanisme et la maîtrise du développement des milieux urbains.

**Tableau 1. Liste des impacts directs, indirects et cumulatifs du système de transport traditionnel**

L'épuisement des réserves de pétrole qui sont non renouvelables
L'impact des émissions de gaz sur la qualité atmosphérique et l'environnement
Nombre élevé de blessures et de décès
La congestion routière
La croissance et l'étalement urbain
La pollution sonore
Les dommages structuraux dus aux vibrations
Pollution de l'eau due au ruissellement
La perte de zones humides et marécageuses
La perte des espaces naturels ( <i>open spaces</i> )
Perte de bâtiments patrimoniaux
La pollution marine due à des déversements d'hydrocarbures
Les pertes de productivité dues aux accidents
Diminution de la valeur des propriétés
Préoccupations pour la sécurité nationale

Source : Black, 1996 cité par Oswald, 2008. Traduction libre par les auteurs.

- 11 Dans la prochaine section, nous verrons donc comment le concept de mobilité durable tel qu'il se déploie dans la littérature scientifique de la dernière décennie<sup>1</sup> est à l'urbanisme et au domaine de la planification et la gestion des transports ce que la médecine préventive est à la santé (Litman, 2003). Il permet d'abord aux chercheurs de différentes disciplines d'apporter un regard nouveau et plus holistique sur le problème et la manière de traiter celui-ci. Il permet ensuite d'anticiper autrement et tenter de résoudre des problèmes avec des solutions techniques et économiques, mais plus significativement des solutions innovantes et désormais préventives d'ordre politique, organisationnel, institutionnel et social (Banister, 2008). Ainsi, la mobilité durable doit d'abord être comprise comme un avènement conceptuel qui vient contraindre le système de planification traditionnelle, remettre en cause les manières de faire largement acceptées et partagées jusqu'alors et graduellement renverser les priorités. Elle prend sa source dans un souci partagé de développement de stratégies communes en faveur du développement d'une nouvelle culture du transport avant qu'une crise se développe au sein du système, que ses impacts sociaux et environnementaux – indirects et cumulatifs – (Supra : Tableau 1) ne deviennent de nouveaux problèmes cette fois insolubles (Litman, 2003) et que les collectivités en soient réduites à administrer des soins palliatifs en matière de transport et d'urbanité. En

d'autres mots, et bien que les théoriciens et les différents chercheurs ne s'entendent pas sur une définition univoque du concept de mobilité durable, celui-ci viendra renouveler l'intérêt sur les problèmes de transport urbain aujourd'hui et les moyens de les résoudre afin d'opérer le passage entre la société industrielle<sup>2</sup> telle que nous la connaissons et une nouvelle société dite urbaine<sup>3</sup> qui reste à penser.

## Avènement du concept de mobilité durable

- 12 L'avènement récent du concept de mobilité durable dans le langage technique, politique, scientifique et citoyen peut d'abord être compris comme l'émergence d'un nouveau cadre de réflexion qui s'impose graduellement dans le système des transports. Ce cadre vise essentiellement à rétablir la capacité d'agir sur l'urbanisme et la maîtrise du développement des milieux urbains. Les sciences naturelles, techniques et gestionnaires produisent et fonctionnent généralement à partir des concepts éprouvés dont les définitions sont devenues si formelles qu'elles permettent de rendre ceux-ci plus circonscrits et aisément opérationnels. Or, puisque son concept « mère », le développement durable, pose lui-même des problèmes de définition et de sens (Beatley, 1995), on ne peut se surprendre que le concept de mobilité durable impose, dès son avènement un certain nombre de problèmes de compréhension. Il ne se prête pas aisément à une définition univoque et à l'opérationnalisation systématique même s'il est dès son origine intégré à une rhétorique politique. Il appartient en effet à un tout autre type ou genre de concept qui se caractérise d'abord par l'absence de définition formelle de la même manière que sont par exemple les concepts de « démocratie », de « liberté », de « justice », d'« éthique » ou encore de « bien commun » dont on fait usage quotidiennement malgré leur plurivocité.
- 13 On n'aura ici nullement de mal à comprendre que loin d'être une tare de la mobilité durable ou du développement durable comme le suggère par exemple Vickerman (1998), cette absence de définition formelle et univoque assure à ces concepts une place de grande importance dans l'économie d'ensemble de la société. Dans une certaine mesure, c'est même ce type particulier de concept qui suscite au plan politique, social et scientifique un dynamisme et un certain niveau de vitalité (Kuhn, 1970) pour l'ensemble d'une société donnée. À défaut d'une définition formelle et de rigorisme scientifique, ces concepts aux contours flous sont ceux qui permettent en effet de comprendre, d'évaluer, d'appréhender, de discourir et même de débattre collectivement<sup>4</sup> autour d'enjeux et de problèmes qui sont bien réels et qui évoluent pourtant constamment.

## Le Livre vert de la Commission européenne de 1992

- 14 La première occurrence du concept de *mobilité durable* est repérable historiquement. Celui-ci apparaît et est sanctionné pour la première fois politiquement dans *Le Livre vert de la Commission européenne sur l'impact du transport sur l'environnement* de 1992. Ce document jette un regard rétrospectif sur les implications des systèmes modernes de transport et leurs liens inexorables avec le développement de problèmes et des impacts environnementaux toujours croissants. La *mobilité durable* est ainsi immédiatement mise en relation avec le système de transport qui y occupe une place prépondérante et fait l'objet d'une large investigation sur le plan global. Ce document reconnaît les échecs caractérisés de l'activité normale de résolutions de problèmes dans le domaine du transport, et ce malgré les tentatives de transformer celui-ci en termes de *transport durable* sur le plan local, régional ou national (Whitelegg, 1993).
- 15 Le *Livre vert* de 1992 souligne par ailleurs l'insuffisance des stratégies et mesures existantes et la nécessité de développer une nouvelle génération de stratégies. Bien que le concept de *mobilité durable* n'y soit pas clairement défini, ce document offre une certaine orientation ou du moins un point saillant et deviendra le catalyseur parfois controversé des recherches postérieures dans le domaine de la planification des transports :

In order to reinforce (these) initiatives, public and private investment should be guides towards collective transport, whereas urban, industrial and commercial as well as regional development planning should be geared towards reducing the need for mobility. At the same time infrastructure planning should be made subject to restriction on land intrusion as well as to strict environmental

impact assessment procedures at both the strategic and project stages, including evaluation of alternative options. (EUCOM, 1992 :51)<sup>5</sup>

- 16 Le *Livre vert* de 1992 suggère deux choses. Premièrement, de contrôler ou même réduire les volumes de véhicules routiers par la diminution des besoins en automobilité à la faveur du transport en commun, la réduction des distances à parcourir par une meilleure planification urbaine et un contrôle plus strict de l'étalement urbain, ou même la diminution du nombre de personnes à transporter tenant compte des nouvelles technologies qui permettent à un plus grand nombre de gens de travailler sans se déplacer physiquement à un bureau. Cette idée de contrôle ou de réduction du volume des transports motorisés caractérisé par le transport individuel par automobile nous semble relativement nouvelle par rapport à la planification traditionnelle des transports et par rapport au transport durable. Deuxièmement, le livre suggère de mieux planifier le développement des infrastructures urbaines dans une optique de transport collectif et d'opérer en même temps des évaluations environnementales plus strictes sur le développement des infrastructures.
- 17 L'idée de contrôler et de réduire les flux et le transport actif peut sembler quelque peu réductrice et difficile à mettre en œuvre dans un contexte nord-américain. Mais c'est de cette manière que l'on a commencé à réfléchir, par le biais du concept de mobilité durable, à une manière différente de concevoir la planification des transports en Europe lors de la publication du *Livre vert*.

## Quatre implications majeures dans le domaine du transport

- 18 Le concept de mobilité durable vient ainsi fournir un levier en vue d'une transformation de la société afin de favoriser l'émergence d'une culture et d'habitudes autres de consommation et de mobilité sur le plan local, national et global. Dans le domaine des transports, cela implique l'émergence d'une rationalité absolument nouvelle. Karl G. Høyer, qui a dégagé dans une thèse de doctorat remarquable (1999) les implications normatives<sup>6</sup> du concept de mobilité durable, souligne que cette nouvelle orientation a en effet quatre implications majeures dans le domaine du transport :

1. Une réduction plus large et substantielle des activités liées au transport ;
2. Le développement de modes de mobilité alternatifs ;
3. La participation aux changements fondamentaux dans les modèles et les habitudes de consommations ;
4. L'implication de tous les acteurs concernés dans la transformation des modèles et des systèmes de transport.

- 19 Si donc ce concept a bien des implications majeures au niveau du transport, à partir de 1992 ce n'est plus le terme de transport qui sera privilégié pour prendre en charge et conjurer les impacts et les coûts environnementaux, sociaux et économiques liés à son activité, mais bien celui de mobilité. Le chercheur européen Emin Tengström (1999) souligne que les ambiguïtés devront même être levées, qu'une distinction claire devra désormais être établie entre un système de transport durable et la mobilité durable. L'emploi désormais privilégié du terme de mobilité plutôt que celui de transport n'est pas futile ni même sans conséquence. Il ne s'agit pas de synonymes même si les deux sont alors encore largement utilisés comme tel dans la littérature. Le privilège accordé au terme de mobilité vient en effet signifier que les principes et les défis à relever seront désormais beaucoup plus fondamentaux (Litmann, 2003) et impliqueront à l'avenir bien plus que de simples ajustements modaux – *modal shift* – dans et entre les différents modes de transports (Høyer, 1999) comme ce fut par exemple le cas dans le système de transport durable.

## Mobilité et mouvement

- 20 Au sens le plus courant, la « mobilité » signifie l'habileté et la capacité d'un individu ou de toutes autres formes de vie à se mouvoir. Au sein de notre culture, la mobilité est même perçue comme une condition sine qua non à la reproduction des espèces et à l'évolution des communautés et des sociétés. En 1927, le sociologue américain d'origine russe Pitirim

Sorokin, à qui l'on doit par ailleurs la première occurrence du terme de « mobilité sociale », identifie plus spécifiquement la mobilité à cette caractéristique la plus remarquable des sociétés occidentales (Cf. Sorokin, 1927). On reconnaît en effet aujourd'hui que ces sociétés sont fondées et pénétrées par la mobilité qui se reflète dans les structures sociales, politiques et économiques. La mobilité, entendue comme capacité à se mouvoir et se déplacer, est ainsi sujette à plusieurs usages métaphoriques qui sont devenus familiers, mais viennent du même coup en complexifier le sens courant que nous offre l'usage. Sur le plan métaphorique, on parle par exemple de mobilité sociale, de mobilité de la main-d'œuvre, des populations, des capitaux ou des entreprises, de mobilité géographique (résidentielle et migratoire) ou encore de mobilité politique. En tant que métaphore, le terme de mobilité est ainsi lié à celui de flexibilité et à celui de changements – abrupts ou lents. Ces usages métaphoriques expriment non plus simplement les formes du mouvement physique dans l'espace et leurs impacts sociaux par exemple, mais visent à expliquer inversement les changements sociaux en termes de mouvement dans le temps.

- 21 À ces villes anciennement construites sur une vaste culture de l'immobilité et de la stabilité spatiale (Rousseau, 2008) sont donc venues, avec le fordisme du XX<sup>e</sup> siècle et ces multiples usages métaphoriques de la mobilité, se substituer ces villes mobiles ou dites hypermobiles<sup>7</sup> de l'occident où sociologiquement et anthropologiquement parlant « il fait bon circuler ». La mobilité s'y présente généralement comme un gage de santé et de salubrité publique, comme une dimension essentielle à la qualité de vie des milieux urbains et ruraux voir même comme un droit fondamental de l'individu considéré au plan de l'ensemble de l'activité humaine. Dans ce système de représentation, c'est essentiellement la positivité du concept de mobilité qui est mis au premier plan. Ainsi, accroître la mobilité se présente par exemple comme quelque chose de désirable et même souhaitable dans la mesure où ces gains en mobilité sont perçus comme la juste expression d'un progrès au niveau des conditions de vie sociales et culturelles.
- 22 C'est pourtant cette même culture de la mobilité qui aujourd'hui dans nos sociétés urbaines contemporaines donne lieu aux grands paradoxes et à toutes sortes de distorsions économiques, sociales, culturelles et environnementales. Si elle est bien une caractéristique remarquable des sociétés occidentales, voir un droit fondamental de l'individu dans les sociétés démocratiques au même titre que la liberté d'expression et la liberté de choix, sur le plan sociétal les chercheurs reconnaissent aujourd'hui que du point de vue des mouvements physiques dans l'espace, la mobilité présuppose et implique la mobilisation et la consommation de ressources naturelles et énergétiques. La mobilité implique nécessairement aussi des changements environnementaux qui ne peuvent plus être ignorés. Aussi fondamentale puisse être la mobilité dans le développement des sociétés et la survie des espèces, le niveau de celle-ci induit également des impacts sociaux et participe notamment de la massification des nuisances environnementales, de l'expansion désordonnée de l'environnement urbain – urban sprawl ou périurbanisation – et des mutations urbaines incontrôlées (Wiel, 2005). Or, lors de son apparition dans le vocabulaire institutionnel et politique en 1992, le concept de mobilité durable met l'emphase sur les aspects négatifs de la mobilité urbaine sur le développement actuel et futur des sociétés et la survie des espèces (humaines et vivantes) et des écosystèmes.

## Le paradigme de la mobilité durable

- 23 Le concept de mobilité fait l'objet de différentes formes de compréhension dans le temps, mais aussi à travers les différentes disciplines scientifiques qui se l'approprient. Outre les multiples usages métaphoriques énumérés dans la section précédente, en économie par exemple, la relocalisation des facteurs de production et de la main-d'œuvre est désignée comme mobilité. En sciences sociales, la mobilité est plus généralement comprise comme la capacité des individus et des groupes à se mouvoir entre diverses positions sociales, politiques ou simplement résidentielles.

**Tableau 2. Écarts paradigmatiques entre *transport durable* et *mobilité durable* identifiés**

Transport durable	Mobilité durable
Densité	Volume de mouvements (motorisés ou non)

Fluidité et rapidité	Rapprochement et ralentissement
Offre de transport efficace et capacité accrue (quantité)	Offre de transport satisfaisante, mais fiable (qualité)
Distance/temps	Proximité/accessibilité
Centré sur les véhicules (privés et collectifs) et les déplacements physiques	Centré sur l'accessibilité et les dimensions sociales
Automobilité (privée et collective)	Substitution vers les technologies offrant les meilleurs rendements énergétiques
Modèle de Gestion de l'offre/demande	Modèles de réduction des besoins en automobilité
Dépendance aux solutions techniques	Solutions éthiques et sociales
Large échelle	Échelle locale
Rue vue comme un corridor de transport	Rue vue comme un espace de vie (circulation, habitat, socialisation, consommation, etc.)
Déplacements comme un mal nécessaire (demande dérivée)	Déplacements comme une valeur ajoutée (ex. exercice physique ; faire les courses)
Centré sur la circulation routière	Centré sur le déplacement des personnes
Centré sur le transport motorisé	Inclusif à tous les modes de transports (y compris les modes non motorisés/plus lents)
Prévision de la circulation routière (ingénieurs)	Vision plus intégrée de la ville (urbanisme)
Centralisation du savoir	Décentralisation de la connaissance
Expansion des systèmes de production	Régionalisation des systèmes de production
Participation du public aux décisions limitée	Participation active du public aux décisions
Processus de planification des transports	Intégration de la planification du territoire urbain (urbanisme) et des transports (ingénieurs)
Changement modal (modes de transport)	Changement culturel (attitude citoyenne)
Changement d'habitudes minimal	Changements radicaux et systémiques des habitudes
Expansion de l'espace/territoire	Contraction de l'espace/territoire
Gestion et développement de la société industrielle	Gestion et développement des sociétés urbaines
Évaluation des coûts économiques	Analyses des coûts indirects et cumulatifs (ex. environnementaux et sociaux)
Vision à court et moyen terme	Vision à moyen et long terme

Source : Jade Bourdages et Éric Champagne, École d'Études Politiques, Université d'Ottawa, 2010

- 24 Dans le domaine de la recherche et de la planification des transports, la mobilité est un concept qui vient exprimer la locomotion et le déplacement dans une société. Sans la flexibilité exprimée par et dans ces différentes formes de compréhension du concept de mobilité, la société démocratique moderne ne serait pas ce qu'elle est. Généralement, ces formes sont d'ailleurs considérées comme en interrelations. Toutes défaillances ou limitations de la flexibilité dans l'une ou l'autre de ces dimensions peuvent éventuellement entraîner des conséquences non désirables sur les autres. Ainsi, une limitation par exemple au niveau de la locomotion peut devenir un obstacle à la mobilité sociale ou économique et vice-versa. C'est d'ailleurs à ce niveau d'interrelations que le paradigme de mobilité durable rencontrera les plus grandes résistances. Dans sa désignation restreinte au domaine des transports, le concept de mobilité durable réfère en effet à la possibilité de réduire le niveau actuel de mobilité physique dans l'espace. Dans nos sociétés, on ne saurait toutefois empêcher le mouvement, comme on ne saurait remettre en cause le droit fondamental à la liberté d'expression de chaque individu. Toute limitation ou atteinte à la mobilité entendue comme flexibilité du mouvement serait à juste titre considérée comme une entrave aux droits fondamentaux. Cette apparente contradiction ne sera pas sans soulever de nombreuses controverses. Le problème que soulève la mobilité durable pour les sociétés, les politiques, les professionnels du transport et les chercheurs est considérable puisqu'il leur faudra désormais trouver les moyens de braver cette apparente contradiction.
- 25 Considérant l'interrelation des différentes formes de mobilité, la question ainsi soulevée par le concept de mobilité durable dans le domaine du transport ne peut être raisonnablement appréhendée en termes de mouvement ou non-mouvement. Il serait absolument impensable de faire cesser le mouvement en soi. La perspective de base au cœur du concept de mobilité

durable doit donc se trouver ailleurs, soit dans ce qui sera considéré comme le problème du volume de mouvements (Høyer, 1999 ; Banister, 2008). Du point de vue paradigmatique, la mobilité durable se déclinera en effet comme une question et un problème de volume de mouvements en concordance avec les principes du développement durable. Il ne fait aucun doute que l'individu doit être en mesure de préserver la capacité de se mouvoir afin de survivre et participer au développement de sociétés qui offrent des niveaux satisfaisants de qualités de vie sociale, culturelle et économique. Høyer, à qui l'on doit l'étude la plus rigoureuse et exhaustive du concept à ce jour, souligne cependant que vue sous l'angle du développement durable cela ne peut plus impliquer un volume de mouvements par un choix multimodal privilégiant l'automobile qui détruisent largement les conditions de vie de ces espèces (humaines et vivantes) et des écosystèmes et affectent les potentialités et les opportunités effectives des générations présentes et futures.

26 Le tableau 2 fait la synthèse des écarts paradigmatiques entre le transport durable et la mobilité durable. Il s'agit d'une synthèse à partir de la littérature scientifique de la dernière décennie.

### Comment préserver les bénéfices liés à la *mobilité* tout en réduisant les impacts liés au transport ?

27 C'est cette contraction des impacts et des dimensions économiques, sociales et environnementales qui donne d'ailleurs lieu à une définition minimaliste (Tableau 3) largement admise du concept de mobilité durable bien que la question plus complexe de la mobilité demeure quant à elle largement discutée – disputée – selon les disciplines et les points de vue adoptés dans la société. Le World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) définit ainsi la mobilité durable comme « *the ability to meet the needs of society to move freely, gain access, communicate, trade, and establish relationship without sacrificing other essential human or ecological values today and in the future* ».

**Tableau 3. Dimensions et enjeux de la *mobilité durable* d'après une compréhension conceptuelle minimaliste.**

Dimensions		
Économique	Environnementale	Sociale
Accessibilité	Usage des ressources	Accessibilité
Coût des opérations du transport	Intrusion directe sur l'écologie	Sécurité
Productivité/efficacité	Émissions polluantes (air)	Santé
Coûts économiques	Bruit	Viabilité
Bénéfices pour l'économie	Gaspillage	Équité
		Cohésion sociale

Source : SUMMA, SUSTainable Mobility, policy Measures and Assessment, 2005, p. 32.

28 Ce qui à partir de cette définition et cette compréhension minimalistes du concept deviendra l'exigence forte du paradigme de la mobilité durable dans le domaine du transport c'est la question de fond qu'il présuppose et qui mettra tous les acteurs impliqués face à des défis et des enjeux de taille probablement jamais inégalés. Cette question peut être résumée comme suit : comment préserver désormais les bénéfices sociaux et économiques associés à la mobilité tout en réduisant les impacts économiques, sociaux et environnementaux liés au transport (Köhler et al., 2009) ?

### Un problème de volume de mouvements motorisé, un objectif de réduction

29 Pour comprendre le paradigme de mobilité durable et plus spécifiquement les nombreuses implications qu'il soulève dans le domaine de la recherche, la planification et la gestion du transport, il faut d'abord élucider ce dont il est question par volume de mouvements motorisés. Un volume de mouvements est d'abord étroitement lié aux genres de systèmes ou plus précisément aux modes de transports utilisés pour effectuer des déplacements (Høyer, 1999). C'est ce qu'on appelle les systèmes ou, plus précisément, les différents modes de

transports. Si on prend par exemple la bicyclette ou la marche comme modes de déplacements, la motorisation est nulle, mais la distance qui pourra être parcourue par l'un ou l'autre de ces transports actifs est somme toute limitée. Le transport en commun permet de limiter le volume de motorisation, car on retrouve plus de personnes circulant par véhicule motorisé. L'automobile individuelle est celle qui provoque le plus de volume de mouvements motorisés. Si on intègre au système de transport actif des possibilités de combinaison de transports – transport multimodal – via l'autobus, le métro, le train et le tramway, etc. il y a de fortes chances que le volume des déplacements non motorisé via la marche et le vélo tendra à augmenter.

- 30 La mobilité durable consiste donc à trouver des moyens de réduire les volumes de mouvements motorisés par d'autres alternatives. Cela signifie la possibilité et les conditions à mettre en œuvre dans l'objectif de réduire à terme le volume de mouvements actuels des biens et des individus porté principalement par les modes de transports motorisés individuels et l'automobilité (Gilbert, 2000; Paterson, 2007).

### **Liens déterminants entre système de transport et volume de mouvements motorisés**

- 31 Les chercheurs reconnaissent aujourd'hui que les liens entre un système de transport et un volume de mouvements ne sont pas neutres selon les priorités sur lesquelles se fonde un tel système. Une société structurée essentiellement sur l'automobilité produira par exemple un volume de mouvements motorisés beaucoup plus élevé qu'une société où la marche, le vélo et les transports collectifs sont possibles, encouragés et soutenus par des politiques publiques conséquentes. Cette dernière remarque pourrait bien apparaître banale. Or, considérée du point de vue théorique, celle-ci vient marquer plus promptement le présupposé au cœur même du paradigme de la mobilité durable, présupposé qui aura des conséquences inéluctables en termes d'identifications de problèmes, d'analyses et des moyens à mettre en œuvre pour venir conjurer ceux-ci. Dans le paradigme de la mobilité durable, la mobilité ou le volume de mouvements motorisés ne sont en effet plus considérés comme quelque chose qui relève du choix modal strictement individuel et volontaire. Le niveau de mobilité ou le volume de mouvements motorisés sont au contraire considérés comme le résultat d'une prescription de la société (Orfeuil, 2004), une détermination de son architecture et de sa morphologie spatiale.

### **La mobilité durable et la nécessité d'un changement culturel**

- 32 Le présupposé théorique au cœur du paradigme de mobilité durable peut donc se résumer de la manière suivante : les milieux urbains déterminent de facto les besoins en déplacements des biens et individus. En matière de transports, ces milieux urbains et leurs fonctionnalités contraignent et déterminent largement les rationalités d'usage des individus et des communautés et l'usage intensif et encore croissant des moyens de mobilité motorisée. La mobilité durable met la prépondérance sur ce lien indéniable entre morphologie spatiale et choix modaux (Pouyane, 2007). D'un tel présupposé théorique émerge un ensemble de conséquences pratiques afin de réduire le volume de mouvements largement dû à l'*automobilité* comme culture dominante de la société (Newman et Kenworthy, 1999; Paterson, 2007). Avec la mobilité durable, il ne s'agira plus simplement d'élaborer des moyens techniques afin de favoriser des transferts modaux, mais bien de repenser plus largement les manières d'intervenir sur l'organisation et le développement du milieu (Gilbert, 2000) pour réduire la dépendance à la mobilité motorisée.
- 33 L'intention urbanistique au cœur même du paradigme de mobilité durable est rendue explicite par David Banister (2008). L'intention n'est pas d'interdire l'usage de l'automobile, dit-il. Cela serait de toute façon à la fois difficile à achever, car perçut comme une orientation à l'encontre des notions de liberté et de choix. L'intention est plutôt de développer des villes de manière à ce que les gens n'aient plus besoin de posséder une automobile ou à tout le moins qu'il ne soit plus avantageux ou nécessaire de posséder une voiture. Dans cet esprit, il ne s'agit plus seulement d'agir sur l'offre de transport, mais il importe également de rétablir la

capacité d'agir d'une part sur l'urbanisme et la maîtrise du développement des milieux urbains et d'autre part sur un changement culturel plus profond à l'égard de la mobilité des populations.

## Conclusion : sauver la ville de son malheur de ville

- 34 Les liens entre un type de société et le type de mouvement et de mobilité qu'elle autorise ou détermine sont inexorables. Il faut bien admettre par exemple qu'une société de l'automobile est différente d'une société basée principalement sur la marche, le vélo ou les transports en commun. La « Ville cohérente » (Korsu et Massot, 2004) de demain doit ainsi être pensée et construite afin de favoriser moins de dépendance à l'égard de l'automobilité comme mode de mobilité dominant. Bien qu'il ne soit pas exclusif, le transport demeure en ce sens une dimension absolument importante du concept de mobilité durable. Cette dernière fait pourtant de celui-ci une question qui impose de nouvelles exigences aux façons de penser et se représenter le système de transport et plus largement la ville qui l'accueille. À l'aune du XXI<sup>e</sup> siècle, penser la « ville cohérente » (Korsu et Massot, 2004) en termes de mobilité durable implique des transformations radicales de pratiques tout en s'assurant de préserver l'équité dans le droit à la ville, c'est-à-dire adopter de nouvelles formes et modèles<sup>8</sup> d'urbanisation sans toutefois créer de nouvelles inégalités au niveau de l'accessibilité. L'innovation cohérente dans le domaine des transports dépend largement de cette prise en compte des dimensions autres que vient introduire graduellement le paradigme de la mobilité durable au sein du débat public.
- 35 S'il nous faut bien admettre que nous sommes encore loin de ce qu'on pourrait appeler une révolution « copernicienne » dans le domaine de la planification des transports et de l'urbanisme, un bref regard sur le développement conceptuel et théorique de la dernière décennie permet pourtant d'entrevoir que le concept de mobilité durable, qui vient se substituer graduellement à celui de transport durable, marque une ouverture. Il vient contraindre l'exclusivité de ce qui fut jusqu'alors notre manière d'aborder le transport et tendre vers un changement paradigmatique inéluctable. L'apparition du concept de mobilité qui vient en quelque sorte prendre en charge la complexité du phénomène n'autorise plus de se satisfaire de solutions vieillies pour conjurer l'impact de problèmes d'un ordre nouveau. Suivre l'évolution de ce concept, comment il circule, les tensions qu'il ne manque pas de soulever dans le cadre des résolutions de problèmes et les résistances qu'il rencontre doit devenir une préoccupation à privilégier par les chercheurs et les différents acteurs. La présente étude tend en effet à mettre au jour le fait qu'une seule technologie ne permet pas de répondre à la multiplicité des défis que soulève la question du transport et les enjeux sociaux et environnementaux les plus divers. En fait, elle montre même qu'il ne s'agit plus simplement d'une question technique, mais bien d'un problème d'ordre éthique et culturel. Les solutions à court terme, dans le secteur des transports, nécessitent donc une intégration des objectifs à long terme, ce qui implique une prise en compte de la mobilité durable telle que nous l'avons déclinée sur le plan paradigmatique jusqu'ici.
- 36 Si les sociétés industrielles ont bien ouvert la « boîte de pandore de la mobilité » (Marzloff, 2004), il faut maintenant admettre que celle-ci se débride. « La mobilité se débride, elle s'éparpille. La mobilité revendique, la mobilité décroïsonne [...] les récurrences d'hier laissent place à une mobilité zigzagante, labile, tributaire d'un système de lieux dont le réseau se recompose en permanence et un principe de temps sans cesse bouleversé » (Marzloff, 2004). Si l'on s'accorde ici avec Marzloff, l'on ne peut continuer à se satisfaire de solutions vieillies pour affronter des problèmes d'ordre nouveau. À ce titre et dans ce contexte, des auteurs comme Banister (2008), Litman (2003) ou Kaplan et Marzloff (2009), pour n'en nommer que quelques-uns, soulignent que l'un des défis majeurs pour la communauté des chercheurs est de briser les présomptions de « sacrifices » et rendre la mobilité durable désirable pour les individus, les collectivités, les politiques, les investisseurs et les professionnels de l'urbanisme et du transport. Il s'agit donc de favoriser des changements d'habitudes en matière de transports en proposant des alternatives et une offre attrayantes pour la société. Ces là le véritable défi qui se pose pour le courant de pensée et de recherche sur la mobilité durable.
- 37 Simultanément, comme la mobilité durable suppose une transformation et la promotion d'une nouvelle culture de la mobilité qui requièrent plus que de simples changements

minimaux du point de vue des habitudes, certaines options peuvent s'avérer controversées. Dans cette perspective, il s'agit d'orienter la recherche en direction de l'étude des liens entre formes urbaines et comportements de mobilité pour participer à la promotion et surtout à l'acceptabilité sociale (Banister, 2008) du changement et des orientations nouvelles afin d'assurer la légitimité en matière d'investissements de fonds publics dans la planification, la gestion des transports et des formes urbaines. « *To improve urban sustainability in transport terms*, indique Banister, *the main challenges remains relate to the necessary conditions for change* » (Banister, 2008). Rendre ainsi désirables des orientations nouvelles peut bien paraître difficile. On arguera par exemple que de telles transformations rencontrent trop de résistances immédiates pour avérer leurs effectivités du point de vue de la praticabilité. Or, dans des sociétés démocratiques, de telles résistances n'ont pas toujours des conséquences indésirables. Elles rappellent par exemple qu'il faut préserver l'accessibilité et les bénéfices économiques, sociaux et environnementaux liés à la mobilité et que l'enjeu politique et scientifique demeure celui de réduire les impacts liés au transport.

38 La mobilité durable désigne avant tout la nécessité de rétablir à terme la capacité d'agir sur l'urbanisme et la maîtrise du développement des milieux urbains. En ce sens, elle n'est pas seulement quelque chose que l'on fait. La littérature scientifique de la dernière décennie l'aborde plus significativement comme un horizon (Curran, 2009) à atteindre, un horizon qui prend en charge certaines préoccupations, qui offre un nouveau regard, guide, délimite et oriente même vers une certaine forme d'actions et un renouvellement de choix et de stratégies pour conjurer un ensemble de problèmes. Entre autres choses, cela présuppose que les « ingénieurs traditionnels du trafic » préoccupés historiquement par la densité véhiculaire et le niveau de fluidité qu'offrent les infrastructures routières se transforment en nouveaux « architectes de l'espace public » soucieux de réduire à terme le volume des mouvements physiques des biens et individus dans l'espace. Des architectes de l'espace public qui participent donc à l'évaluation et l'analyse des problèmes de transport en fonction non plus seulement des flux de circulation, de l'accroissement des capacités et des solutions à court et moyen terme pour accroître la vitesse, mais en fonction des divers et souvent conflictuels usages de l'environnement routier (Litman, 2003) et de l'espace urbain.

39 Un regard sur l'histoire de l'industrialisation et de l'urbanisme des sociétés modernes et industrielles nous enseigne qu'une société fonctionne, bon an mal an, comme une prophétie auto-réalisatrice (Bourne, 1992). Elle prend graduellement la forme qu'elle désigne comme sa propre quête, « elle se forme en se cherchant » disait même Henri Lefebvre à qui l'on doit encore aujourd'hui le concept de droit à la ville. La littérature scientifique de la dernière décennie nous enseigne quant à elle qu'il n'en diffère en rien de la mobilité durable dans le devenir des espaces et des sociétés urbaines. C'est seulement en demeurant une aspiration pour les collectivités et en devenant progressivement un objectif clair et prioritaire dans la planification des transports et l'architecture des milieux urbains que la mobilité pourra y devenir réellement durable et que la ville pourra éventuellement être sauvée de son malheur de ville.

---

### **Bibliographie**

Beatley, T., 1995, « The Many Meanings of Sustainability », *Journal of Planning Literature*, vol. 9, No.4, pp. 339-342.

Banister, D., 2008, « The Sustainable Mobility Paradigm ». *Transport Policy*, No 15, pp. 73-80.

Bourne, L.S., 1992, « Self-Fulfilling Prophecies ? Decentralization, Inner City Decline and the Quality of Urban Life ». *Journal of the American Planning Association*, 58(4), pp. 509-513

Chapman, L., 2007, Transport and climate change: a review, *Journal of Transport Geography*, Vol. 15, No. 5, pp. 354-367

Curran, M., A., 2009, « Wrapping Our Brain around Sustainability », *Sustainability*, No1, pp. 5-13.

EUCOM, 1992, *Green Paper on the Impact of Transport on Environment. A Community Strategies for « Sustainable Mobility »*, Brussels, Commission of the European Community, 74 p.

- Fouchier, V. (1999). *Maîtriser l'étalement urbain : une première évaluation des politiques menées dans quatre pays (Angleterre, Norvège, Pays-Bas, Hong-Kong), 2001 Plus (Synthèse et Recherches)*, Ministère français de l'équipement, des transports et du logement, n°49, 59 p.
- Gilbert, R., 2000, *Sustainable Mobility in the City*, URBAN 21, Presentation to the Global Conference on the Urban Future, 23 p.
- Høyer, K. G., 1999, *Sustainable mobility: the concept and its implications*, Ph.D. Thesis, Institute of Environment, Technology and Society, Roskilde University Centre, Denmark. . [En ligne] URL : [http://dspace.ruc.dk/bitstream/1800/745/1/Sustainable\\_mobility\\_the.pdf](http://dspace.ruc.dk/bitstream/1800/745/1/Sustainable_mobility_the.pdf). Consulté le 4 mai 2012.
- Kaplan, D. et B. Marzloff, 2009, *Pour une mobilité plus libre et plus durable*, Paris, Éditions FYP, Collection : La fabrique des possibles, 86 p.
- Newman, Peter and J. Kenworthy, 1999, *Sustainability and Cities. Overcoming Automobile Dependence*. Island Press, 464 p.
- Kuhn, T., 1970, *The Structure of Scientific Revolutions*, 2nd. ed., Chicago, University of Chicago Press, 212 p.
- Köhler, J., L. Whitmarsh, B. Nykvist, M. Schilperoord, N. Bergman et A. Haxeltine, 2009, « A Transitions Model for Sustainable Mobility », *Journal of International Society for Ecological Economics*, no 68, pp. 2985–2995
- Korsu, E., et M.H. Massot, 2004, *Mise en cohérence des bassins d'habitat et des bassins d'emploi en Île-de-France : les enjeux pour la régulation de la voiture*. Bruxelles, XL, Colloque de l'ASRDLF, 20 p.
- Litman, T., 2003, *Reinventing Transportation : Exploring the Paradigm Shift Needed to Reconcile Transportation and Sustainable Objectives*, British Columbia, Victoria Transport Policy Institute, 12 p.
- Marzloff, B., 2004, « On a ouvert la boîte de Pandore de la mobilité », Dans, D. Kaplan D et H. Lafont (dirs). *Mobilités.net : Villes, transports, technologies face aux nouvelles mobilités*. Paris, LGDJ, p 25-29.
- Newman, P., & Kenworthy, J. R. (1999). *Sustainability and cities. Overcoming automobile dependence*. Washington, DC, Island Press, 464 p.
- Nykvist, B. et L. Whitmarsh, 2008, « A multi-level Analysis of Sustainable Mobility Transitions : Niche development in the UK and Sweden », *Journal of International Society for Ecological Economics*, no 75, vol. 9, pp. 1373–1387.
- Organisation de coopération et de développement économiques, 1997, *Vers des transports durables : La conférence de Vancouver, Points saillants de la conférence et aperçu des enjeux*, 206 p.
- Orfeuill J.-P., 2004, *La mobilité et sa dynamique sur longue période, du moyen âge à la société hypermoderne*, Paris, Institut d'urbanisme de Paris, 40 p. [En ligne] URL: <http://urbanisme.u-pec.fr/documentation/2004-la-mobilite-et-sa-dynamique-sur-longue-periode-du-moyen-age-a-la-societe-hypermoderne-69995.kjsp>. Consulté le 4 mai 2012.
- Oswald, M., R., 2008, *Rating the Sustainability of Transportation investments : Corridors as a case study*, PhD Thesis, Faculty of Civil Engineering, University of Delaware, Fall 2008.
- Paterson, M., 2007, *Automobile Politics : Ecology and Cultural Political Economy*, Cambridge University Press, 284 p.
- Pouyane, G., 2007, « Une estimation du lien entre forme urbaine et choix modal : le cas de six aires urbaines françaises ». *Revue d'économie régionale et urbaine*, no 3, pp. 521-541.
- Rousseau, M., 2008, « La ville comme machine à mobilité ; Capitalisme, urbanisme et gouvernement des corps ». *Métropoles : Revue d'analyse interdisciplinaires de la ville et du fait urbain*, no 3, pp. 181-206.
- Sorokin, P., 1927, *Social Mobility*, New York, Harper.
- SUMMA, Sustainable Mobility, policy Measures and Assessment, 2005, *Final Publishable Report*, Deliverable 8, European Commission – Directorate General for Energy and Transport, 123 p.
- Tengström, E., 1999, *Towards Environmental Sustainability ? A Comparative Study of Danish, Dutch and Swedish Transport Policies in a European Context*, Aldershot : Ashgate, 241 p.
- Vickerman, R., 1998, *Sustainable Mobility in Europe : Problems in Defining and Implementing an Operational Measure*. Vienne : 38<sup>th</sup> Congress, European Regional Science Association, August 1998, 18 p.
- Whitelegg, J., 1993, *Transport for a Sustainable Future. The Case for Europe*. London : Belhaven Press, 224 p.
- Wiel, M., 2005, *Ville et automobile : Un couple infernal ?* Paris : Éditions de l'Aube, 90 p.

## Notes

1 La littérature scientifique de la dernière décennie est essentiellement de provenance européenne ou anglo-saxonne. Dans le cas des textes en langues étrangères, seront intégrées ici des traductions libres et soulignées dans le corps du texte certains termes théoriques conservés dans leur langue d'origine.

2 Modèle fondé sur le productivisme et la croissance – fordisme – qui a régné sans partage depuis la Seconde Guerre mondiale.

3 Si le concept de *mobilité durable* est fort récent, les préoccupations et débats liés aux moyens d'effectuer le passage entre la *société industrielle* et une *société urbaine* sont quant à eux anciens. Nous renvoyons notamment au Symposium du Museum of Modern Art qui a eu lieu à New York en 1972. Ce Symposium international et multi disciplinaires a rassemblé plus d'une trentaine de chercheurs américains et européens de grande renommée autour de cette question et de ce qu'ils appelaient alors des « villes expérimentales » ou « villes nouvelles » centrées sur les problèmes architecturaux et urbanistiques liés aux préoccupations environnementales et sociales.

4 Que ce soit dans un milieu scientifique, politique ou social, et ce, sur le plan local, national ou international.

5 Souligné par les auteurs.

6 Par implications normatives, nous entendons ici l'analyse des implications de ce qui constitue, crée ou énonce une norme qui n'est pas nécessairement un commandement ou une loi. La norme ainsi entendue peut être un idéal sans aucun caractère d'obligation bien qu'un idéal soit lui-même une forme de négation de la réalité défailante et insuffisante énoncée en tant que leitmotiv au profit d'une réalité perçue comme meilleure.

7 L'expression d'*hypermobilité* est aujourd'hui utilisée abusivement pour caractériser toutes sortes de faits urbains, sociaux ou autres complexités phénoménales en termes de « déracinement » alors que ceux-ci ne relèvent pas nécessairement de la problématique de la mobilité et que cette dernière ne relève pas forcément d'un principe de « déracinement ». La mobilité peut effectivement et au contraire prendre place à travers un principe de stabilisation spatiale élaborée et finement régulée, voire normative et limitative. Cette dernière remarque n'est d'ailleurs pas sans lien avec le concept de mobilité durable.

8 Pour un aperçu des différents modèles d'urbanisation pensés jusqu'à ce jour dans les termes du paradigme de la mobilité durable, on consultera par exemple les recherches comparatives de Guillaume Pouyane (2007).

---

## Pour citer cet article

### Référence électronique

Jade Bourdages et Eric Champagne, « Penser la mobilité durable au-delà de la planification traditionnelle du transport », *VertigO - la revue électronique en sciences de l'environnement* [En ligne], Hors-série 11 | mai 2012, mis en ligne le 07 mai 2012, consulté le 28 août 2012. URL : <http://vertigo.revues.org/11713> ; DOI : 10.4000/vertigo.11713

---

## À propos des auteurs

### Jade Bourdages

Doctorante, chercheur associé, École d'Études Politiques, Université d'Ottawa

### Eric Champagne

Professeur adjoint, chercheur principal, École d'Études Politiques, Université d'Ottawa

---

## Droits d'auteur

© Tous droits réservés

---

## Résumés

Au Québec, comme ailleurs, l'intégration récente du concept de mobilité durable dans le vocabulaire politique, technique, scientifique et citoyen depuis moins d'une dizaine d'années marque un tournant. Le concept a des incidences théoriques, mais également politiques et pratiques puisqu'il influence désormais la manière de concevoir et de gérer l'espace et les

déplacements en milieu urbain. Si le concept de mobilité durable est souvent assimilé à celui de transport durable sur le plan de la rhétorique, la littérature scientifique nous indique la teneur des apories qu'une telle confusion suscite. En fait, cette apparition conceptuelle révèle qu'il ne s'agit plus uniquement d'améliorer l'efficacité des technologies et des équipements de transport existants afin d'assurer un niveau acceptable de coûts sociaux et économiques associés aux déplacements physiques et géographiques des biens et des individus. La mobilité durable est le prélude à de nouveaux questionnements qui affectent le paradigme du « transport durable ». Le concept de mobilité durable participe donc à la remise en cause des approches techniques qui lui sont liées et des approches plus conventionnelles que nous avons connues et acceptées jusqu'alors pour identifier, analyser et évaluer les enjeux liés à la planification des transports. Le présent article vise à contribuer à la compréhension des différentes dimensions que couvre ce concept de mobilité durable qui exige un effort de clarification. L'objectif général de cet article est de mettre en lumière la singularité du concept de mobilité durable et ses implications particulières par rapport au transport durable. Seront ainsi identifiées de manière systématique les relations qui unissent ces deux concepts ainsi que la nouvelle ligne de différenciation entre eux. Cette analyse nous permettra de considérer la mobilité durable en termes de changement paradigmatique qui nous enjoint à penser celle-ci au-delà de la planification traditionnelle du transport urbain.

In Quebec, as elsewhere, the integration of the “sustainable mobility” concept in the scientific, political, technical, and citizen vocabulary within the past decade is a turning point. The concept has theoretical implications but it also influences policy making and management practices in the way space and movement in urban environments are managed. If the concept of sustainable mobility is often assimilated to that of sustainable transport in the rhetoric, the scientific literature tells us that such confusion is incorrect. In fact, that conceptual development takes us beyond technological efficiency and the expansion of transportation facilities to ensure acceptable level of social and economic costs associated with the mobility of people and goods. Sustainable mobility is a prelude to new questions that affect the paradigm of "sustainable transport". The concept of sustainable mobility invites us to question the previous technical centered approaches and the conventional approaches that are used to identify, analyze and evaluate transportation planning issues. This article aims to contribute to understanding the different dimensions that covers the concept of sustainable mobility, which requires an effort of clarification. The overall objective of this paper is to highlight the particularities of the “sustainable mobility” concept as opposed to the concept of “sustainable transport”. The relationship and similarities between both concepts will be identified along with the differentiation between them. This analysis will allow us to consider sustainable mobility as a paradigm shift which enjoins us to think of it beyond traditional urban transportation planning approaches.

### *Entrées d'index*

**Mots-clés** : mobilité durable, transport durable, planification des transports, aménagement urbain

**Keywords** : sustainable mobility, sustainable transport, transportation planning, urban planning