

Boy Deniz

boy@univ-paris12.fr

**Doctorant au Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions locales (C.R.E.T.E.I.L.),
Institut d'Urbanisme de Paris, Université Paris XII**

Quel rôle pour la parole citoyenne dans l'acceptabilité sociale du transport de marchandises ?

Evaluation des effets environnementaux du transport de marchandises dans le Val-de-Marne

Résumé :

Le contexte de territorialisation progressive des politiques publiques que connaît actuellement la France induit des modifications importantes dans les processus de construction des actions. La volonté récente de mieux gérer les effets des transports sur l'environnement urbain prend alors place dans ce contexte en évolution rapide.

L'action, et ce faisant la décision qui était acceptée l'est à ce jour moins car les tensions et contradictions nées au contact des préoccupations et enjeux environnementaux auxquelles les territoires renvoient appellent des méthodes de construction de l'action plus concertées pour les rendre plus acceptables. Ainsi, l'environnement œuvre à la territorialisation des politiques sectorielles de type transport, urbanisme ou aménagement en invitant les pouvoirs publics locaux et les populations de plus en plus sensibles et « concernées » à se saisir de ces questions de manière concertée.

Il nous semble donc que l'adoption et la mise en œuvre de mesures de régulation dans le domaine des transports de marchandises pose inévitablement la question de leur acceptabilité, et ce faisant de leur élaboration.

L'objet principal de notre communication est de considérer l'acceptabilité comme un élément structurant de la prise de décision ; et l'évaluation environnementale qui aide à la définition des mesures comme un facteur déterminant de cette acceptabilité, au travers notamment des informations qu'elle livre et de la manière dont elle s'insère dans les processus décisionnels.

Pour mener à bien ce questionnement, nous avons choisi d'analyser la concertation démocratique et non obligatoire engagée par le département du Val-de-Marne dans le cadre de l'élaboration du Schéma Départemental d'Aménagement du Val-de-Marne (SDA). Celle-ci, non imposée par la loi, relève d'une initiative du Conseil général et de son Président, M. Christian Favier.

Nous partons à la fois des ateliers et des réunions publiques qui ont précédé l'élaboration du SDA du Val-de-Marne. L'objectif est de déterminer quelle est la place, dans ces différentes réunions de concertation des problématiques des transports de marchandises en zone urbaine. Nous cherchons en particulier à déterminer leur importance relative par rapport aux autres problématiques de transport, ainsi que les thématiques principales dont elles relèvent (enjeux environnementaux, enjeux économiques ...), les types d'acteurs qu'elles mobilisent et les réactions ou décisions qu'elles suscitent.

Nous souhaitons interroger le besoins de compromis entre les composantes dites objectives de l'environnement et celles dites subjectives (vécu sensible, bien-être environnemental, choix résidentiel...), créer les conditions d'une approche transversale et pluridisciplinaire de la question des modes de décision pour montrer que l'environnement n'est plus simplement le réceptacle d'impacts mais bien la motivation à agir en matière de transport, singulièrement de marchandises. Et ainsi, par la qualification du poids des problématiques de transport et d'environnement dans l'élaboration du SDA, nous souhaitons contribuer à la réflexion engagée sur l'acceptabilité de l'action transport, en suggérant les méthodes d'investigation susceptible d'en faire un indicateur à part entière d'aide à la décision territoriale en matière de transports de marchandises et d'environnement.

Le contexte de territorialisation progressive des politiques publiques, que connaît actuellement la France induit des modifications importantes dans les processus de construction des actions. La volonté récente de mieux gérer les effets des transports sur l'environnement urbain prend alors place dans ce contexte en évolution rapide. Il nous semble que l'adoption et la mise en œuvre de mesures de régulation dans le domaine des transports pose inévitablement la question de leur acceptabilité, et ce faisant de leur élaboration.

L'objet principal de notre communication est de considérer l'acceptabilité comme un élément structurant de la prise de décision ; et l'évaluation environnementale qui aide à la définition des mesures comme un facteur déterminant de cette acceptabilité, au travers notamment des informations qu'elle livre et de la manière dont elle s'insère dans les processus décisionnels.

Face notamment à l'intérêt des populations pour un cadre de vie toujours meilleur (ce qui constitue l'un des motifs majeurs de l'immixtion de l'environnement dans l'arène public) et une implication plus forte des élus locaux sur ces questions du fait de la rencontre entre la territorialisation et le développement durable, la question se pose de la prise en compte, par des indicateurs et évaluations dédiés ou transversaux, de données nouvelles prenant appui sur les révélations des populations dans la construction des politiques.

Le vécu des populations ou leur sensibilité à l'environnement sont autant d'éléments que le décideur ne peut plus exclure dans sa réflexion. En effet, la question de la légitimité de l'acteur de référence va se poser de manière grandissante dès lors qu'il s'agira de résoudre une difficulté, un problème sur un territoire local, un canton, un quartier voire une rue. La compréhension et, ce faisant, l'acceptabilité de mesures coercitives et/ou incitatives par les populations concernées est plus difficile lorsque l'acteur n'est pas jugé légitime à agir. Par le jeu de la concertation notamment, le nombre d'acteurs potentiellement légitimes à la participation au débat et à la prise de décision augmente (gouvernance prônée par le développement durable). Cette multiplicité des acteurs vise notamment à obtenir un nouveau type de décision, un compromis plus mobilisateur et rassembleur.

L'environnement fait donc place à de nombreux acteurs pour la « *définition, la négociation et la mise en place des actions environnementales* » (Theys, 2000). Les mobilisations et revendications sont désormais quotidiennes sur les questions des nuisances sonores ou des pollutions de l'air et des sols, portées très souvent par les associations créées au titre de la défense de l'environnement. Le citoyen, l'habitant dont les revendications s'appuient, entre autres sur une construction sensible de son environnement, est au centre de cette recherche de légitimité. La prise en compte d'indicateurs reposant sur le vécu et le ressenti se pose aux décideurs locaux dans ce nouveau modèle de construction de l'action publique. La place du sensible est donc à éclairer au plus vite et se pose la question de savoir pourquoi et comment il peut venir aider à la territorialisation de l'action publique.

1. CONTEXTE DE LA RECHERCHE

1.1 Contexte territorial et transport de marchandises dans le Val-de-Marne

Le Val-de-Marne est un département de petite taille, très urbanisé mais également le moins densément peuplé de la petite couronne. Il compte un réseau d'infrastructures de transport relativement développé et qui touche quasiment tous les modes (routier, ferroviaire, combiné, fluvial et aérien). Sa situation géographique, porte d'entrée sud de Paris, et ce réseau dense, en font un département à vocation transport. En 2003, le taux de chômage val-de-marnais atteint 8,6 % de la population active, en dessous des niveaux franciliens (9,1 %) et nationaux (9,3 %), ce qui constitue un indicateur de l'activité économique. A cet égard, l'appartenance du Val-de-Marne à la région Ile-de-France lui permet de profiter, en y participant, à la dynamique économique de cette région qui en 1998, a dégagé un produit intérieur brut (PIB) de 2 390 milliards de francs, soit plus de 28% du PIB national (ce qui équivaut à un PIB par habitant 1,5 fois plus important que celui de la France métropolitaine). Ce sont les activités traitées par l'économie val-de-marnaise (les biens pondéreux, les produits alimentaires, l'industrie de biens d'équipement, l'industrie légère de haute technologie et les grossistes) qui vont influencer sur les niveaux de trafics.

En comparant soit les trafics émis, soit les trafics reçus, il a pu être constaté que le Val-de-Marne, comparativement aux autres départements d'Ile-de-France, constituait un département fortement marqué par le transport de marchandises puisque le trafic émis par un habitant en Val-de-Marne est de 19,45 tonnes contre 17,98 t/hab. pour l'Ile-de-France. En réception, ce chiffre s'élève à 24,94 t/hab. contre 21 t/hab. pour l'Ile-de-France.

Le pourcentage de poids lourds en débit journalier dans le Val-de-Marne conduit à un résultat de 12 % sur autoroutes, 6 % sur routes nationales et 8% sur routes départementales. Certaines zones d'activités, et notamment le MIN de Rungis, engendrent des trafics importants (sur autoroutes, routes nationales et routes départementales), supérieurs à la moyenne départementale. Au sein de « la petite couronne », et plus généralement en Ile-de-France, le Val-de-Marne est le département le plus générateur de fret, confirmant ainsi son poids dans le sud de Paris. L'enjeu du transport de marchandises y est donc particulièrement important, avec des conséquences non négligeables sur l'environnement.

Mais c'est dans la perception, c'est-à-dire dans le vécu par les populations que ces effets semblent être le moins renseignés. Le transport de marchandises continue d'inquiéter, chaque jour un peu plus, et l'intérêt des pouvoirs publics est croissant à une époque où bilans et informations de la population prévalent. Les élus restent dépourvus d'outils d'intervention et de décisions face au développement du transport de marchandises, probablement du fait de la centralisation des pouvoirs d'actions et de décisions en matière économique, sociale et d'aménagement du territoire. Il n'en reste pas moins que les choses ont évolué et que le développement de l'arsenal technique s'est fait à l'appui du développement d'un arsenal juridique autorisant au fil des évolutions législatives la prise de conscience et l'intervention des élus locaux. L'objet de cette évolution tient à la création de moyens réglementaires favorisant l'aide à la décision des élus locaux, de plus en plus sensibles à l'évaluation des

projets de transport. A ces prérogatives réglementaires vont s'ajouter des initiatives concertatives non obligatoires comme le Schéma départemental d'Aménagement du Val-de-Marne.

1.2 Le Schéma départemental d'Aménagement : un projet original et ambitieux

Le 29 septembre 2003, le Conseil général, sous l'impulsion de son Président Christian Favier, prenait en séance l'initiative d'élaborer un schéma départemental d'aménagement (SDA) pour le Val-de-Marne. Cette initiative non imposée par les textes s'inscrit pourtant dans le cadre de la révision future (et obligatoire) du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), ainsi que dans le prolongement du projet départemental. Le 11 mars 2005, une réunion plénière lançait le projet de SDA. Une large concertation s'est ouverte, aboutissant à l'adoption par le Conseil général le 24 avril 2006, soit plus d'un an plus tard, d'un SDA intitulé « Val-de-Marne : Objectif 2020 ».

Dès le départ, l'initiative du Conseil général s'inscrit dans un souci de concertation avec les populations. La logique de démocratie participative était engagée et l'objectif visait à réunir l'ensemble des acteurs de l'aménagement du Val-de-Marne : élus, populations, associations, experts et sphère marchande.

La démarche avait pour but « de définir des ambitions fortes pour l'aménagement du Val-de-Marne à l'horizon 2020 et de construire la contribution du département au futur SDRIF ». Le document final pointe un ensemble d'objectifs pour le département à l'horizon 2020 :

- Répondre au besoin d'épanouissement dans un territoire de solidarité
- Assurer le droit au logement partout dans le Val-de-Marne
- Ouvrir de nouvelles perspectives pour un développement économique au service de l'emploi
- Valoriser la diversité et les équilibres des espaces urbains et naturels du Val-de-Marne
- Développer les transports, décloisonner le territoire et renforcer son ouverture vers l'Ile-de-France et vers le monde
- Réussir le renouveau des pôles d'Orly-Rungis et de Seine-Amont, pour le développement du sud francilien

L'une des particularités de ce projet réside dans le fait qu'il provienne d'un conseil général. En effet, l'émergence de la notion de développement durable, entraînant une nouvelle forme de gouvernance et, ce faisant, une participation accrue des citoyens à la prise de décision, s'est généralement traduite par des dispositifs participatifs locaux. Cependant, très généralement, le cadre de cette participation visait quasi systématiquement des échelons les plus locaux possibles (communes, arrondissement, quartier), sous couvert de l'idée de rapprochement des populations concernées. L'espèce est différente et appelle d'emblée une objection relevant de la difficulté à synthétiser l'ensemble de la démarche pour aboutir à un projet à la fois lisible et cohérent.

Pour en arriver à ces différents objectifs pour dynamiser le département, la démarche du Conseil général s'est construite en différentes étapes, avec différents outils :

- 1^{ère} phase : l'élaboration du diagnostic a été l'occasion d'entendre des élus, des experts, des institutionnels (directeurs de services, etc.), des associatifs, mais rarement des habitants. Le moyen retenu était l'atelier thématique au Conseil général.
- 2^{ème} phase : l'écoute citoyenne a été l'occasion d'aller au contact des val-de-marnais. Ici, le cadre « institutionnel » du Conseil général était abandonné pour aller à la rencontre des citoyens. 6 réunions publiques en octobre et novembre 2005 se sont tenues, en présence du président Christian Favier et du vice-président Laurent Garnier, à Arcueil, Champigny-sur-Marne, Créteil, Ivry-sur-Seine, Boissy-Saint-Léger, Thiais.
- 3^{ème} phase : l'ajustement des propositions. Le travail en atelier thématique spécifique. Les citoyens intéressés étaient invités à participer, sur inscription, à des ateliers thématiques (6) au Conseil général.
- 4^{ème} étape : enquête par questionnaire : les val-de-marnais étaient invités à répondre à un questionnaire élaboré par l'Institut CSA. Environ 11 000 foyers ont répondu.

La collaboration des val-de-marnais s'est avérée essentiel pour la légitimation de l'action entreprise par le département. La participation citoyenne, apparue évidente dès la genèse du projet, s'inscrit dans les principes du développement durable. En un peu plus d'un an, une large concertation a abouti à ensemble d'objectifs. Parmi eux, le 7^{ème} engagement de l'objectif consacré à « Développer les transports, décloisonner le territoire et renforcer son ouverture vers l'Ile-de-France et vers le monde » vise « à promouvoir des conditions de transport des marchandises respectueuses de la qualité de vie des val-de-marnais ». Le poids du transport routier de marchandises y est affirmé, sous l'angle des nuisances occasionnées et non comme un atout pour le département :

« le caractère hégémonique du transport routier pèse négativement, par ses nuisances, sur l'attractivité du département et contredit les principes de développement durable ».

Comment en est-on arrivé à cette affirmation ? Repose t-elle sur la parole citoyenne ? S'agit-il de rendre acceptable le transport routier de marchandises par le prisme du vécu des citoyens ? Et ce faisant, de la reconnaissance implicite de l'intégration du vécu ou du ressenti dans les processus d'évaluation ?

2. POSTURE EMPIRIQUE ET METHODOLOGIE UTILISEE

2.1Hypothèses

Nous émettons l'hypothèse principale que les élus locaux, plus récemment compétents dans le domaine de l'environnement au contact des transports de marchandises, ont besoin de nouvelles évaluations avec de nouveaux critères qui s'écartent de la norme et des standards environnementaux. Quelle production d'informations territoriales, et comment les produire, pour tendre vers l'orientation de compromis, donc intégrant aussi la préservation du cadre de vie comme objectif ? Plus précisément, la question de l'acceptabilité de l'évaluation environnementale sera au centre de la réflexion. La question principale qui va se poser est donc de savoir si d'autres évaluations, d'autres indicateurs croisant des indicateurs existants (objectifs) et des nouveaux (satisfaction au travers du vécu) sont susceptibles de rendre plus acceptables les décisions prises au nom de l'environnement, particulièrement dans le Val-de-Marne.

Face au besoin de nouvelles méthodes d'évaluation à destination des élus locaux, nous formulons ici une seconde hypothèse selon laquelle l'évaluation environnementale centrée sur la perception sensible et le vécu concoure, de par les compléments qu'elle apporte à l'évaluation objectivante, à rendre les politiques de réduction des effets des transports plus acceptables.

Ce premier constat en implique donc directement un second que nous avons vu : l'évolution des modes de décision et de gouvernement vers une territorialisation des politiques publiques (avec plus de prérogatives et de responsabilités pour les acteurs locaux), qui s'appuie à la fois sur des changements législatifs et réglementaires, mais aussi sur la recherche, plus cohérente, de réponses à des problèmes liés à des notions jusque là abordées de manière sectorielle. Et, l'environnement est un rouage essentiel de cette quête de transversalité. Il est certes entré dans les critères de décision politique à l'échelle locale, mais surtout on est passé depuis une trentaine d'années d'une situation de constat (en l'espèce, impacts environnementaux des transports de marchandises) à une situation de refondation territorialisée d'actions sectorielles au nom (prise de décision) de l'environnement. Il s'agit alors de trouver des compromis transversaux à des situations rendues complexes par l'opposition ou la contradiction portée par les enjeux (plus de transport et d'emplois contre plus d'environnement et moins de nuisances).

Or, troisième constat, la prise de décision évoluant vers des modes d'action plus territorialisés, plus « concrets » et moins sectoriels, le nombre d'acteurs potentiellement légitimes à la participation au débat et à la prise de décision augmente. La légitimité des acteurs institutionnels en matière d'environnement va alors buter à la fois sur la mise en doute de l'échelle et des compétences du preneur de décision, mais également sur la légitimité de la décision elle-même (inadaptation de certaines politiques à l'échelle locale) dont la construction souffre, dans un contexte territorialisé, d'un besoin d'implication de la part des populations. L'intérêt des populations pour ces sujets entraîne chez elles une demande participative à la construction de la décision.

En résumé, l'action, et ce faisant la décision qui était acceptée l'est à ce jour moins car les tensions et contradictions nées au contact des préoccupations et enjeux environnementaux auxquelles les territoires renvoient appellent des méthodes de construction de l'action plus concertées pour les rendre plus acceptables. Ainsi, réunion des trois constats, l'environnement œuvre à la territorialisation des politiques sectorielles de type transport, urbanisme ou aménagement en invitant les pouvoirs publics locaux et les populations de plus en plus sensibles et « concernées » à se saisir de ces questions de manière concertée.

L'origine de la prise de conscience du besoin d'évaluation remonte certainement à l'identification de la « *crise du modèle français des politiques publiques* » (Muller, 1992, op. cité). La « perte d'influence » des décisions centralisatrices de l'Etat rationnel et vertueux justifie cet état de crise, sans condamner totalement l'approche. Le poids croissant des « espaces locaux » dans la construction de la vie publique accentue cette perte d'influence. De plus, cette évolution s'accompagne d'une autre crise dite « des représentations » qui a provoqué une « *défiance des citoyens à l'égard de la classe politique* » (Duran P., Monnier E., 1992), et la « *démultiplication des conflits qui entravent les réalisations* », l'ensemble concourant à poser la question de la recherche du consentement des citoyens en ouvrant une nouvelle ère du politique.

Le besoin de concertation surgit à cet instant pour deux raisons essentielles : d'abord, du point de vue de l'évaluation, les méthodes jusque là employées cherchaient à montrer le succès d'une décision politique, c'est-à-dire une fois sa fin connue et l'objectif assigné « atteint ». Il s'agit là de méthodes d'évaluation *ex post* du type évaluation coûts/résultats ou objectifs/résultats. Cependant, est apparu le besoin d'un autre type d'évaluations, *ex ante*, qui ont pour but non plus de tirer les enseignements de l'évaluation d'une politique à son terme, mais bel et bien de s'inscrire dans le processus d'élaboration de la décision puis dans la mise en œuvre d'une politique et de son pilotage (Gaudin, 2004).

Ensuite, deuxième justification à la concertation et à la recherche du consentement des citoyens, la place et le rôle nouveaux de cette acteurs dans la scène politique émergente. La question a encore plus son sens aujourd'hui, à l'heure où l'inscription des choix de transferts de compétences vers les collectivités locales dans le cadre d'un développement durable des territoires, notamment sur des questions d'environnement et de transport, invite à la gouvernance et à l'expression de plus de démocratie participative à l'échelle locale. Puisque cette incitation à un fonctionnement participatif passe par l'obtention des consentements des citoyens pour rendre des décisions transport plus acceptables, que ce consentement peut être éclairé par le vécu environnemental qui implique les territoires, et que l'évolution tendancielle de la décision donne à voir une territorialisation de l'action, l'acceptabilité sociale de l'évaluation peut alors varier selon les nombreux acteurs entrés ces dernières années

dans l'arène des débats (collectivités territoriale, agences d'objectifs, secteur marchand, société civile...), selon leur légitimité et échelle respective de compétences. La troisième hypothèse en découle : l'échelle de la mesure envisagée détermine le degré d'acceptabilité. Plus précisément ici, l'adéquation entre l'échelle de compétences des acteurs impliqués et l'échelle de perception par les populations de l'impact environnemental des transports joue un rôle majeur dans l'acceptabilité des mesures.

Enfin, dans le prolongement de cette hypothèse, on admettra que derrière cette adéquation, la légitimité de l'acteur telle que perçue par les populations pourrait déterminer aussi le jugement porté sur la mesure et sur la qualification environnementale portée par le processus décisionnel qui la fonde. En d'autres termes, à mesures égales, l'acceptabilité pourrait varier selon la légitimité reconnue aux acteurs, légitimité elle-même en partie dépendante de l'adéquation ressentie entre l'échelle spatiale de compétences et l'échelle spatiale des effets environnementaux des transports.

2.2 Objets méthodologiques mobilisés

La réalisation d'une première série d'entretiens exploratoires auprès d'élus (10) vise : à dégager le degré de besoin de connaissances sur l'environnement, son évaluation et son acceptabilité ; à identifier les ressorts de la légitimité de l'action publique environnementale (et notamment les échelles d'intervention) ; tout ceci pour cadrer la seconde phase d'investigation empirique. Avant celle-ci, une analyse parallèle des discours des populations enregistrés lors des ateliers tenus dans le cadre de l'élaboration du schéma départemental d'aménagement du Val-de-Marne aura pour objectif de déterminer la place, dans des réunions de concertation locale, des problématiques environnementales, si elles ont un lien (ou pas) avec les autres problématiques de développement local du territoire ou de transport, particulièrement de marchandises (analyse lexicale sur des mots clés) ainsi que les types d'acteurs qu'elles sont censés mobiliser.

Viendra ensuite le temps de la réalisation d'une enquête par questionnaires semi-directifs en face à face à domicile, d'une durée de trente minutes, auprès d'un échantillon de val-de-marnais a priori concernés par les impacts environnementaux des transports (sélection des lieux selon les évaluations techniques disponibles justifiant l'objet spatial, et peut-être dès lors préoccupés par l'action territoriale, son portage, sa légitimité...).

3. PREMIERS RESULTATS ET PERSPECTIVES

3.1 Place du transport de marchandises dans les discours

Nous partons à la fois des ateliers et des réunions publiques qui ont précédé l'élaboration du SDA du Val-de-Marne. L'objectif est de déterminer quelle est la place, dans ces différentes réunions de concertation des problématiques des transports de marchandises en zone urbaine. Nous cherchons en particulier à déterminer leur lien avec d'autres problématiques de transport, ainsi qu'avec les thématiques principales dont elles relèvent (enjeux environnementaux, enjeux économiques ...), les types d'acteurs qu'elles mobilisent et les réactions ou décisions qu'elles suscitent chez les élus. Le territoire du Val-de-Marne étant relativement disparate, il nous a paru nécessaire de ne pas limiter l'analyse lexicale à des thématiques spécifiques du transport de marchandises (comme la livraison), ni même d'ailleurs à un choix modal. Car la prééminence du transport routier en valeur objective n'a pas nécessairement le même écho dans la prise de parole citoyenne et ceci est d'autant plus valable dans un département à forte infrastructures de transport (aéroport, chantier de transport combiné, port).

Pour ce faire, pour chacune des réunions publiques (6), nous avons cherché à montrer le poids des problématiques de transport (sans distinction) par rapport à d'autres problématiques :

Réunions publiques	Habitants	Associations	Elus	Experts	Total réf.	% prise de parole
Rapport aux institutions	32	5	7	2	46	11
Urbanisme	43	6	14	6	69	17
Transports, voirie, déplacements	63	36	29	5	133	33
Environnement et qualité de vie	32	27	6	4	69	17
Vie économique et sociale	50	17	16	4	87	22
Total	220	91	72	21	404	100

Avec 133 références, soit 33% de la prise de parole (tous acteurs confondus), le transport est la préoccupation principale exprimés lors des débats. Ce thème domine les autres et fausse la cohérence de la distribution des thématiques. Ce premier chiffre appelle un constat : la confirmation par la parole du rôle central des problématiques de transports dans ce département. Plus surprenant, un fort pourcentage des références renvoie à l'urbanisme (particulièrement au logement). L'engouement pour cette thématique s'explique à la fois culturellement par la composition sociale des habitants de ce département ainsi que par l'actualité des incendies parisiens et dans le Val-de-Marne (L'Hay-les-Roses) de l'été 2005.

Par catégorie d'acteurs représentés, le thème du transport revient plus régulièrement chez les élus (40%) et les associatifs (39%) puis chez les habitants (29%). Ces résultats s'expliquent par différents facteurs :

le temps de prise de parole : beaucoup plus long en règle générale chez les élus et les associatifs, rompus à l'exercice de l'expression en public, il se résume très souvent chez les habitants à l'expression d'une unique idée

(souvent en très peu de phrases) là où la maîtrise de l'exercice vocal et la connaissance experte des élus et des associatifs autorisent des « digressions adéquates ».

« l'aura » lors des prises de parole : les réunions publiques souffraient d'un biais majeure à notre sens, à savoir la présentation par l'animateur des élus présents dans la salle (souvent aux premiers rangs). Ce biais est accentué par la nécessité de présentation recommandée avant chaque prise de parole ce qui conduit à l'écoute « attentive » de l'expert « institutionnel » par les autres participants, créant ainsi les conditions d'une légitimité de parole. Ici, les éléments structurant le discours (et l'écoute) sont des exemples précis, territorialisés et très souvent chiffrés. Les données objectives arrivent fréquemment à l'appui de l'idée exprimée et l'ensemble crée une forme de censure de la parole profane.

Les habitants ou profanes non légitimes : la démarche du Conseil général relevait de l'idée d'aller vers les habitants en leur permettant d'exprimer leurs opinions sur leur vision prospective du Val-de-Marne. La tribune ainsi offerte a été l'occasion d'un discours nombriliste qui prenait la forme d'un témoignage. L'intérêt de ce type de discours est double : il ancre le propos dans le territoire en élargissant le champ des thématiques à explorer (exemple à Créteil : « j'aimerais connaître les intentions du département à l'égard des femmes d'origine africaine qui sont confrontées à la violence ») et crée les conditions d'expression du vécu des populations ; cependant, il ne s'inscrit pas dans la vision prospective recherchée.

Ainsi, nous avons pu dégagé de manière exhaustive les références faites aux thèmes du transport. A l'intérieur de cette catégorie, pour pointer le transport de marchandises, nous proposons une recherche lexicale très élargie sur la base de mot clés que sont : transport de marchandises, livraison, camion, aéroport, port, routier, fluvial, ferroviaire, aérien, etc. de marchandises. Puis nous tentons de déterminer le lien qui unit ses révélations à l'environnement dans le ressenti des populations. Nous élargissons notre recherche aux ateliers thématiques (7).

Il en ressort les principaux constats suivants :

En règle générale, le **transport de marchandises, de manière directe, n'occupe que très peu de temps de parole chez les habitants**. Lors de certaines réunions (Arcueil, Champigny sur Marne), il n'y ait jamais fait référence. Les élus sont ceux qui parlent le plus de transport de marchandises, sous l'angle d'une analyse coûts/avantages.

La structure de la commune peut expliquer la prise de parole « transport de marchandises ». A Boissy-Saint-Léger (sud-est du Val-de-Marne), notons que les problématiques de transport ont occupé 48% des références. 10% faisait référence au transport de marchandises. Ici, la localisation de la commune, très résidentielle, et traversée par la RN19 surchargée par les poids lourds (notamment aux heures de pointe d'après un élu de la commune voisine, Marolles en Brie) explique l'intérêt pour les questions de transport. La tendance est la dénonciation des effets négatifs des transports. Le sentiment de supporter la charge des trafics routiers sans bénéficier des « avantages » domine.

La localisation de pôles et d'infrastructures structurant le territoire, et donc générant des trafics de marchandises, peut expliquer la prise de parole « transport de marchandises ». La réunion tenue à Thiais a vu 23% des prises de parole consacrées au transport. 30% de ces prises de paroles renvoyaient au transport de marchandises. Ici, la proximité de pôle structurant (M.I.N. de Rungis), d'infrastructures routières denses (autoroutes A6 et A86, N7) et de l'aéroport d'Orly justifie certainement l'intérêt pour la problématique des transports de marchandises. Ici, l'envergure des propos est plus ample. On hésite entre bénéfices pour la collectivité (« un intervenant : « doit-on installer des entreprises partout, au nom de l'emploi, avec les conséquences que l'on connaît en matière de trafic routier ? »), nuisances insupportables et accusations ciblées (une habitante : « Le département a imposé les camions ! »).

L'environnement peut constituer la motivation à agir en matière de transport de marchandises. Beaucoup de références au transport de marchandises sont prononcées par le biais d'autres entrées thématiques au regard de notre classification. Parmi toutes, c'est l'environnement qui est le plus souvent l'occasion d'introduire des références au transport de marchandises. Les termes les plus utilisés (de manière assez relative) sont nuisances, pollution, bruit, transports alternatifs à la route, engorgement, etc. Ce genre d'associations thématiques (l'économie est également rapprochée au thème du transport de marchandises) est très souvent le fait de prises de paroles expertes, notamment les associatifs.

Le **transport de marchandises est très souvent l'occasion de remonter en généralité**. Les éléments expliquant le transport de marchandises dans sa pratique quotidienne (ex : pratique de livraison, accessibilité aux commerces) ne sont que très peu souvent exprimés. Une justification majeure explique cela : s'agissant de ce type de fonctionnement, très localisé, les intervenants n'ont pas envisagé que ces références pouvaient entrer dans un raisonnement prospectif.

3.2 Perspectives de recherche¹

La suite de la recherche doit être ancrée dans la logique d'éclairage du lien entre transport de marchandises et acceptabilité sous l'angle des effets environnementaux. Etant donné la complexité de mener une enquête auprès des ménages pour montrer les déterminants de l'acceptabilité du transport de marchandises, il nous faut

¹ La réflexion s'appuie sur une étude en cours, rédigée en juillet 2005 pour le compte du PREDIT (Groupe 7) et intitulée « *Rendre l'environnement perceptible pour rendre les actions socialement acceptables : d'autres évaluations environnementales pour d'autres échelles et légitimités d'action en matière de transport* ». Elle est pilotée par G. Faburel du Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales (Université Paris XII) en collaboration avec le GREQAM, représenté par Olivier Chanel (Université d'Aix-Marseille II et III).

envisager de « capter » les populations par une mise en contexte territorial. Ceci explique le choix des lieux d'enquêtes dans le Val-de-Marne :

Structures des lieux d'enquêtes dans le Val-de-Marne :

Zones d'habitat			
		Faible	Dense
Trafics de marchandises	Faible	Plateau Briard	Nord-Est du Val-de-Marne
	Fort	Orly/Rungis	Bonneuil

Par ailleurs, le questionnaire élaboré sera composé de rubriques permettant de toucher les différents champs nécessaires à l'éclairage de la notion d'acceptabilité :

- sensibilisation et représentations de l'environnement
- connaissances du transport de marchandises
- pratiques et usages
- Ressenti
- action publique

Nous nous proposons également de soumettre un certain nombre de mesures qui rythment l'activité transport de marchandises et dont l'acceptabilité peut être conditionnée par un lien (à déterminer) à l'environnement. Il nous faut tester l'acceptabilité de mesures aux effets environnementaux suffisamment différents pour révéler statistiquement les liens éventuels.

Pour ce faire, nous partons de l'idée que l'influence sur l'acceptabilité des mesures des préoccupations relatives aux effets environnementaux peut dépendre de différents critères : le type d'action, la nature de l'action, le type de construction de l'action, l'origine de l'action, etc.

	Type	Exemple
Nature de l'action	mesures indolores	- information et sensibilisation sur les conséquences des activités de transport de marchandises
	mesures intermédiaires	- subventionnement aux transports alternatifs à la route - incitation
	mesures contraignantes	- voie dédiée - péage
	économique	- normes environnementales drastiques - taxation des P.L. ou carburants - incitation fiscale au renouvellement du parc
Type d'action	gestion	- interdiction (spatiale et temporelle) de livraison
	sociale	-
	« par le haut »	-
Type de construction de l'action	concertation	- démocratie participative
Origine de l'action	échelle d'action recevable	- commune, département, région

L'acceptabilité sociale ne dépend pas seulement des types et natures de mesures, mais aussi de leur portage et des procédures mises en œuvre pour les construire, donc au premier chef des acteurs publics, privés, citoyens, institutionnels ou plus informels... impliqués dans cette élaboration. Dès lors, ceci invite notamment à engager une réflexion sur la place de l'expertise et l'évaluation technique officielle. L'expertise officielle est-elle encore pleinement légitime à justifier et asseoir l'action publique dans un contexte de plus en plus concertatif ? L'évaluation technique officielle, légitimée par des expertises historiques, est-elle adaptée à la territorialisation ? N'est-ce pas particulièrement vrai pour des nuisances aussi sensibles que les impacts environnementaux des transports de marchandises (bruit et pollution de l'air) ? Pourra-t-on intégrer les éléments de vécu ou de ressenti dans les processus d'évaluation ? Garantissent-ils l'acceptabilité des projets ?

A ce stade de notre analyse, tout est permis et les investigations peuvent aboutir à des indicateurs d'acceptabilité. Car si nous ne sommes pas en mesure d'affirmer pour l'heure que des éléments de vécu peuvent permettre à eux seuls la validation d'un projet, il n'est pas exclue que ce type d'éléments subjectifs empêchent a contrario la réalisation d'un projet. Pour rappel, la phase d'entretiens exploratoires réalisée avant l'analyse du SDA auprès de directeurs de services techniques et d'élus a été l'occasion de vérifier le caractère naissant de la notion d'acceptabilité ainsi que la « méfiance » avancée à l'égard des productions de données et de ressenti en tant que facteurs déterminants la prise de décision. (Un directeur de service nous déclarait : « le vécu est un éclairage mais pas forcément l'éclairage avec un grand « E » »). Il nous faut poursuivre l'investigation.

4. BIBLIOGRAPHIE

- 1- Ascher F., *Les nouveaux principes de l'urbanisme*, Editions de l'Aube, 109 p.
- 2- Boltanski L., 1991, Thevenot L., *De la justification. Les économies de la grandeur*, Edition Gallimard, 483 p.
- 3- Callon M., Lascoumes P., Barthe Y., 2001, *Agir dans un monde incertain. Essai sur la démocratie technique*, Paris, Le Seuil (collection "La couleur des idées"), 358 p.
- 4- Duran P., 2002, *L'aménagement du territoire et l'invention d'une nouvelle grammaire de l'action publique*, in Wachter S. (Dir.), *L'aménagement durable : défis et politiques*, Editions de l'Aube, 195 p.
- 5- Duran P., Monnier E., 1992, Le développement de l'évaluation en France : nécessités techniques et exigences politiques, *Revue Française de Science Politique*, Volume 42, n°2 pages 235-262
- 6- Duran P., Thoenig J.-C., 1996, L'Etat et la gestion publique territoriale, *Revue Française de Science Politique*, Volume 46, n°6, pages 580-623
- 7- Gaudin J.-P., 1999, *Gouverner par contrat. L'action publique en question*, Presses de Sciences Po., 233 p.
- 8- Gaudin J.-P., 2004, *L'action publique : sociologie et politique*, Presses de Sciences Po, 242 p.
- 9- Godard O., 1993, *Le développement durable*, in L'économie face à l'écologie, rapport préparatoire au XIème Plan, Ed. La Découverte/La Documentation française, Paris, pp.132-143.
- 10-Jouve B. et Lefèvre C., 2004, *Horizons Métropolitains*, Lausanne, Editions Presses Polytechniques et Universitaires romandes, Collection « Recherches Urbaines », 288p.
- 11-Lascoumes P., Le Galès P., 2004, *Gouverner par les instruments*, Presses de Sciences Po, 370 p.
- 12-Moser G., Weiss K., 2003, *Espaces de vie. Aspects de la relation homme-environnement*, Armand Colin, 396p.
- 13-Muller P., 1992, Entre le local et l'Europe, la crise du modèle français de politiques publiques, *Revue Française de Science Politique*, Volume 42, n°2, pages 275-297
- 14-Theys, J., 2002, La gouvernance, entre innovation et impuissance publique : le cas de l'environnement, in Wachter S. (Dir.), *L'aménagement durable : défis et politiques*, Editions de l'Aube, 195 p.
- 15-Theys J., 2002, Les approches territoriales et sociales du développement durable, in la revue de la CFDT, n°48, février, p 3-13.
- 16- Proposition de recherche PREDIT, « *Rendre l'environnement perceptible pour rendre les actions socialement acceptables : d'autres évaluations environnementales pour d'autres échelles et légitimités d'action en matière de transport* », pilotée par G. Faburel du Centre de Recherche sur l'Espace, les Transports, l'Environnement et les Institutions Locales (Université Paris XII) en collaboration avec le GREQAM, représenté par Olivier Chanel (Université d'Aix-Marseille II et III), juillet 2005.