



Mémoire de recherche

Master de science politique parcours IPPU

Faculté des sciences juridiques, politiques et sociales | Université de Lille

Année universitaire 2023-2024

Comprendre les continuités de la dépendance à la voiture dans les politiques locales de mobilité

Le cas de l'Eurométropole de Metz

KORNILOFF Vassily

Sous la direction de :

BUU-SAO Doris

Membre du jury de soutenance :

HAUTE Tristan

Remerciements

Je tiens d'abord à adresser mes remerciements à Doris Buu-Sao, pour ses conseils précieux dans la rédaction de ce mémoire de recherche, et pour m'avoir accordé son temps, son énergie et surtout son infaillible patience face à des errements théoriques qui ne cessaient de m'assaillir dans ma réflexion. Et cela va sans dire, pour ses cours en politique environnementale qui m'ont fait conclure à l'intérêt d'un tel sujet pour un mémoire de recherche.

Par-delà Mme Buu-Sao, c'est aussi l'ensemble de l'équipe pédagogique du master d'Ingénierie de Projet en Politique Urbaine que je remercie : pour leur dévouement à un enseignement qui n'a été que bénéfique pour la curiosité intellectuelle de tous les étudiants du master.

Je souhaite également remercier toutes les personnes ayant accepté de se prêter au jeu de l'entretien pour mon enquête, m'ayant par-là fourni des données sans lesquelles la réflexion de ce mémoire n'aurait pu aboutir.

Je ne pourrais pas plus manquer de mentionner, alors que j'étais en proie aux doutes et questionnements, l'indéfectible soutien de mes amis et de mes parents.

J'ai bien pris connaissance des dispositions concernant le plagiat et je m'engage à ce que mon travail de mémoire en soit exempt.

Sommaire

Acronymes et sigles	7
Introduction	9
Chapitre 1. La dépendance au sentier des mobilités à Metz	24
I. La prégnance de la voiture individuelle dans les pratiques de déplacement messines	24
II. Les politiques de mobilité sous l'ère de Jean-Marie Rausch (1971-2008)	26
III. Saturation automobile	30
Chapitre 2. L'écologisation des politiques de mobilité messines	33
I. Le moment critique des politiques de mobilité à Metz : l'arrivée du METTIS	33
II. Écologisation des mobilités et acteurs locaux	39
III. Les contraintes structurelles de l'évolution envisagée du réseau de bus messin	43
Chapitre 3. Des politiques de mobilité « vertes » aux logiques de néolibéralisation de l'action publique	50
I. La neutralisation de la conflictualité politique entre transports collectif et automobile par une politique d'offre de mobilités « décarbonées »	51
II. Le METTIS à hydrogène, la réappropriation d'un choix contraint par la dépendance au sentier	55
III. L'insertion de la mobilité « verte » dans les politiques d'attractivité	61
Conclusion	67
Annexes	70

Acronymes et sigles

AGURAM : Agence d'Urbanisme d'Agglomérations de Metz.

AGIRR : Aménagement et Gestion des Infrastructures dans le Respect des Ressources, association locale liée à la FNAUT.

BHNS : Bus à Haut Niveau de Service, une variété de TCSP.

CA2M : Communauté d'Agglomération de Metz Métropole.

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement.

FNAUT : Fédération Nationale des Associations d'Usagers de Transports.

INSEE : Institut National de la Statistique et Etudes Economiques.

LE MET' : le réseau de bus messin.

METTIS : le nom du BHNS messin.

PCAET : Plan climat-air-énergie territorial.

PCET : Plan climat-énergie territorial.

PDU : Plan de Déplacement Urbain.

TCSP : Transport Collectif en Site Propre.

Introduction

« Rien, sinon son prix, ne sépare plus la voiture de l'électroménager, du téléphone ou de la douche. Elle n'est plus cet objet féerique et fabuleux auquel on rêvait des années durant avant de l'acquérir, elle est maintenant un objet utile, parfaitement apprivoisé, même quand on ne la possède pas, et dont on étudie le coffre comme on jauge la contenance d'un réfrigérateur. »

Ainsi analyse dans son article « Auto, projection de l'ego »¹ Roland Barthes, célèbre sémiologue dont la pensée s'inscrit dans le courant du structuralisme littéraire², la place qu'occupe la voiture automobile dans l'imaginaire collectif du début des années 1960 : un bien désenchanté par sa consommation de masse. « La voiture » telle que nommée par Barthes, est l'une de ses quelques appellations, parmi lesquelles nous³ pouvons également relever « l'automobile », ou vulgairement encore « la bagnole ». Osons pratiquer en amateur un peu de la méthode sémiologique proposée par Barthes au travers de sa théorie du signe : « automobile », le signifiant parle de lui-même, par l'adjonction de deux racines que sont « auto », qui désigne l'être, et « mobile », plus prosaïquement la capacité de se déplacer : autrement dit, son signifié est la propriété d'un objet à se mouvoir par lui-même. « Automobile » n'est donc originellement qu'un adjectif, généralement rapporté au signifiant « voiture », qui ne désigne en lui-même qu'un « véhicule roulant destiné au transport de personnes ou d'objets quel que soit son mode de traction »⁴. Ainsi est constituée l'expression « voiture automobile »⁵. La voiture « automobile », disposant d'une motorisation propre, s'oppose ainsi à la voiture dite « hippomobile », c'est-à-dire tractée par un attelage de chevaux⁶.

¹ Barthes R. « La voiture, projection de l'ego », *Réalités*, n° 213, 1963.

² Messenger, Mathieu. *Roland Barthes*. Presses Universitaires de France, 2019, p.47.

³ Le pronom « nous » sera employé afin de désigner le lecteur et moi-même, tandis que le pronom « je » le sera lorsque ce qui est dit n'engage que les réflexions émises par l'auteur.

⁴ « VOITURE » Def. 3a. In : *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*. Nancy : CNRTL, 2012 (consulté le 29/04/2024). URL = < <https://www.cnrtl.fr/definition/voiture> >

⁵ Bien que, nous l'avons vu, leurs racines diffèrent, j'emploierai les termes « voiture », « voiture particulière », « automobile » et « motorisation individuelle » indépendamment, et de façon interchangeable.

⁶ Quoique cette définition n'exclue pas de fait le train, en tant qu'attelage de voitures sur rail, nous retiendrons que les voitures circulent exclusivement sur route.

Etat de l'art

Or, pour conclure l'approche sémiologique, ce signifié de « voiture automobile » s'adosse à, toujours dans la théorie sémiologique, un signe connoté, en l'occurrence les idées socialement construites de liberté et d'autonomie, et de distinction sociale. Dans leur ouvrage *Sociologie de l'automobile* qui compile de nombreux travaux à propos de la voiture et son développement au XXe siècle, Yoann Demoli et Pierre Lannoy, tous deux spécialistes des mobilités, expliquent ainsi que « l'acquisition d'une automobile, objet rare et cher, apparaît pour celles-ci comme le moyen d'exprimer certaines valeurs par lesquelles elles estiment se distinguer des autres groupes sociaux : maîtrise de soi, raffinement, libre-arbitre, indépendance, détachement par rapport à la nécessité et à l'utilité, aventure, etc. »⁷. Sa diffusion, d'abord aux Etats-Unis, est le fruit d'un besoin de distinction sociale des élites d'avec le reste de la société américaine dont le moyen de locomotion premier est le train, guidé par rails et dont les horaires s'imposent à ses passagers⁸. Et si la voiture a été employée en tant que moyen de locomotion principalement par l'aristocratie et la bourgeoisie jusqu'au 19^{ème} siècle dans sa mouture non motorisée⁹, la diffusion de l'automobile fut, au XXe siècle, massive, au point où Roland Barthes qui en a été contemporain¹⁰, en dit qu'elle « n'est plus cet objet féérique et fabuleux auquel on rêvait des années durant avant de l'acquérir » ; sa diffusion dite « verticale »¹¹ a été telle que s'est opéré un véritable changement de classe sociale dans sa possession¹². Boltanski, un peu plus d'une dizaine d'années après Barthes, décrit en ce sens plus finement comment, dans une perspective davantage sociologique que sémiologique, le choix du modèle automobile par son conducteur est un outil privilégié pour brouiller l'appartenance de classe, puisque seul un capital économique est nécessaire pour l'obtenir¹³. Dès lors, nous pouvons retenir qu'au sein de la littérature, un consensus la traverse, celui que la motorisation individuelle produit et reproduit des représentations sur et de ses usagers.

⁷ Demoli, Yoann, et Pierre Lannoy. « II. Expliquer la diffusion de l'automobile », Yoann Demoli éd., *Sociologie de l'automobile*. La Découverte, 2019, p. 3.

⁸ Ibid.

⁹ Je renvoie au papier de G. Mom, qui d'ailleurs montre que la conversion de la traction équine par les moteurs est loin d'avoir été aussi linéaire que nous le retenons : Mom, Gijs. « Compétition et coexistence : la motorisation des transports terrestres et le lent processus de substitution de la traction équine », *Le Mouvement Social*, vol. 229, no. 4, 2009, p 14.

¹⁰ Barthes est né en 1915 et est décédé en 1980.

¹¹ Orfeuil J.-P. (dir.), « L'automobile en questions », *Problèmes politiques et sociaux*, vol. 851-852, 2001.

¹² Op. cit. « II. Expliquer la diffusion de l'automobile », p.4

¹³ Boltanski Luc, « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 1, n° 2, 1975.

La domination automobile

De tout ceci, nous voyons tout l'intérêt de penser l'automobile non pas comme un simple moyen de transport, mais bien comme un objet de sciences sociales, saisi et appréhendé par des acteurs aussi bien individuels qu'institutionnels, et puissant vecteur de représentations, d'autant plus efficace que normalisé dans l'espace social ; en ce sens, en ce début de 21^e siècle, nous pouvons affirmer que nous vivons, plus qu'une dépendance à l'automobile, une domination de l'automobile. Dès le préambule de leur ouvrage, Y. Demoli et P. Lannoy nous disent ainsi que désormais la voiture « fait partie de ces objets qui peuplent l'existence quotidienne et qui sont devenus à ce point familiers qu'ils semblent incontournables dans le fonctionnement de la vie sociale "normale" »¹⁴. Cette domination se vérifie matériellement, puisqu'en 2021, le parc automobile français totalise plus de 38 millions de véhicules particulières¹⁵, pour une population de 67,7 millions d'habitants tels que recensés par l'INSEE au 1^{er} janvier de la même année¹⁶. Et en 2017, celle-ci compte pour 74% des déplacements domicile-travail ; même pour des courtes distances, son usage demeure majoritaire¹⁷. Cette prégnance est telle que même le Président de la République déclare en septembre dernier, « [adorer] la bagnole »¹⁸.

La contestation écologique des externalités de cette domination

Mais si la motorisation individuelle a su imposer cette domination au moins en raison de la « distinction » qu'elle procure et ce malgré une diffusion contestée dès les années 1960, l'enjeu du changement climatique et des externalités de l'activité humaine sur les écosystèmes ont largement contribué à revigorer cette contestation depuis les années 2000¹⁹. La recherche démontre ainsi sans ambiguïtés comment l'automobile est source de diverses et importantes pollutions.

¹⁴ Op. cit. « Introduction », 2019, p.1

¹⁵ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, « Données sur le parc automobile français au 1er janvier 2021 », *Données et études statistiques pour le changement climatique, l'énergie, l'environnement, le logement, et les transports*, 2021 (consulté le 28/11/2023). URL = < <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-automobile-francais-au-1er-janvier-2021> >

¹⁶ INSEE. *Population au 1er janvier*. 2024 (consulté le 03/05/2024). URL = < <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5225246> >

¹⁷ INSEE. *La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances*. Insee Première n°1835, 2021 (consulté le 03/05/2024). URL = < <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868> >

¹⁸ Journal télévisé de TF1 et France 2, édition du 24 septembre 2023.

¹⁹ Héran, Frédéric. « La remise en cause du tout automobile », *Flux*, vol. 119-120, no. 1-2, 2020, p. 3.

D'une part, avant même leur adoption massive, a été critiqué l'usage des premières automobiles dû à leurs émissions visibles de gaz, d'autant plus vrai que dans leurs débuts les moteurs à combustion, peu optimisés et excessivement lubrifiés, laissaient échapper des fumées noires et bleutées : dès « 1907 une conférence internationale sur l'hygiène tenue à Berlin voyait déjà dans les gaz d'échappement "un élément de la circulation des grandes villes très préjudiciable à la santé" »²⁰. Cette inquiétude est aujourd'hui fondée, ainsi la recherche identifie clairement que « la circulation automobile joue pour une part importante dans la pollution atmosphérique, à l'échelle des villes comme à celle du monde »²¹. Si en 1907 les craintes pour la santé humaine concernant les fumées d'échappement étaient justifiées²², les voitures sont aussi identifiées pour leurs émissions de gaz à effets de serre : en 2019, 98% des émissions de GES dues aux trajets domicile-travail proviennent des voitures thermiques²³. Et dans son ensemble, le parc automobile est aujourd'hui en France émetteur de plus de la moitié des gaz à effet de serre dans le secteur des transports, lui-même étant le secteur le plus polluant²⁴. Dans le cas des voitures électriques, si elles ne rejettent pas de gaz à effet de serre *in situ*, la littérature discute encore l'ampleur réelle de leurs externalités environnementales²⁵.

D'autre part, toutes les pollutions ne proviennent pas de l'échappement des voitures : les particules générées par l'usure des disquettes de frein et des gommages de pneu et des chaussées, moins évoquées dans le débat public, sont un problème commun à tout véhicule sur pneu quelle que soit son mode de propulsion²⁶, et dont le volume d'émissions est directement lié à son poids²⁷. Comme l'explique l'ADEME dans un billet en 2022 :

²⁰ Mom, Gijs. « Compétition et coexistence : la motorisation des transports terrestres et le lent processus de substitution de la traction équine », *Le Mouvement Social*, vol. 229, no. 4, 2009, p. 25

²¹ Op. cit., « V. Les coûts de l'automobile », p.27

²² Mandard, Stéphane. « Paris, une des villes où la pollution automobile tue le plus en Europe. » *Le Monde*, 20/01/2021 (consulté le 23/05/2024). URL = < https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/01/20/paris-une-des-villes-ou-la-pollution-automobile-tue-le-plus-en-europe_6066860_3244.html >

²³ INSEE. *Déplacements domicile-travail : des émissions de gaz à effet de serre très variables selon les territoires*, 2023 (consulté le 03/05/2024). URL = < <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7718608> >

²⁴ Commissariat général au développement durable, « Chiffres clés du climat, France Europe et Monde », 2019, p.37 ; p.45 (consulté le 28/11/2023). URL = < <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2019-05/datalab-46-chiffres-cles-du-climat-edition-2019-novembre2018.pdf> >

²⁵ Tagliapietra, Simone, et Victor Vorsatz. « Les véhicules électriques sont-ils verts ? », *Les véhicules électriques sont-ils verts ?* sous la direction de Tagliapietra Simone, Vorsatz Victor. Groupe d'études géopolitiques, 2021, pp. 1-9.

²⁶ Sont donc également concernés les bus, BHNS, trams sur pneu, etc.

²⁷ ADEME, « Plus de la moitié des particules fines émises par les véhicules routiers récents ne proviennent plus de l'échappement », 2022 (consulté le 03/05/2024). URL = < <https://presse.ademe.fr/2022/04/plus-de-la-moitie-des-particules-fines-emises-par-les-vehicules-routiers-recents-ne-proviennent-plus-de-lechappement.html> >

« Les eaux de pluie ou de lavage lessivent les surfaces asphaltées en zones urbaines. Elles entraînent ainsi dans les réseaux d'assainissement de l'eau chargée de microparticules [...]. Ainsi, 28 % des microparticules de plastique rejetées par an dans les océans proviendraient des pneus [...] Les effets à long terme sur les écosystèmes sont peu documentés et l'accumulation de cette pollution dans la chaîne alimentaire pose question. »²⁸.

Enfin, se posent les questions de la pollution sonore²⁹ et de l'étalement urbain entraîné par la motorisation individuelle³⁰, étalement urbain lui-même facteur important de l'augmentation de la dépense énergétique par logement³¹.

Une critique du « tout automobile » pour des alternatives de mobilité

Commence ainsi à émerger un discours défiant vis-à-vis de la voiture, critiquant « le tout automobile » que Frédéric Héran définit ainsi :

« Le "tout automobile" consiste à accorder la priorité à la voiture sur tous les autres modes de déplacement, en toutes circonstances. Les autres modes ont le droit d'exister et même de se développer, à condition toutefois de ne pas entraver ou très peu l'usage de l'automobile (circulation et stationnement) ou de ne pas freiner son accès progressif à tous. »³².

Mais cette critique du « tout automobile », au-delà de la recherche, est surtout discursive : Demoli et Lannoy reprennent un raisonnement émis par d'autres chercheurs³³ et développent qu'« en cette deuxième décennie du troisième millénaire, les velléités de renoncement à la voiture sont plus symboliques et programmatiques qu'effectives et statistiquement significatives »³⁴. Ce constat nous amène à penser que l'automobile, quoique de plus en plus critiquée publiquement, demeure au XXI^e siècle une variable matérielle centrale dans la conception des politiques de mobilité. Or, « l'automobile n'exige pas seulement des dépenses

²⁸ Op. cit.

²⁹ Gaultier, Élise. « 7.2. Lutter contre la pollution sonore », , *Agir ensemble pour des mobilités urbaines durables. Du quartier au territoire*, sous la direction de Gaultier Élise. ediSens, 2014, pp. 158-160.

³⁰ Mirabel, François, et Mathias Reymond. « I / Étalement urbain et choix de l'automobilité », François Mirabel éd., *Économie des transports urbains*. La Découverte, 2013, pp. 7-30.

³¹ Liotta, Charlotte, et Vincent Viguié. « Pourquoi les villes continuent-elles à s'étendre ? », *Regards croisés sur l'économie*, vol. 28, no. 1, 2021, p. 6.

³² Héran, Frédéric. « La remise en cause du tout automobile », *Flux*, vol. 119-120, no. 1-2, 2020, p. 9.

³³ Kuhnimhof T., Armoogum J., Buehler R., Dargay J., Denstaldi J. M. et Yamamoto T., « Men shape a downward trend in car use among young adults : evidence from six industrialized countries », *Transport Reviews*, vol. 32, n° 6, 2012.

³⁴ Op. cit., « Conclusion », p.3.

de la part des ménages, mais également la construction, le développement et l'entretien d'un réseau routier, élément indispensable du système automobile. »³⁵. Ces coûts peuvent représenter un poste important de dépense pour les collectivités.

Mobilités et politiques environnementales

Or, l'INSEE remarque que les émissions de CO2 pour les trajets domicile-travail sont inférieures de 40% sur les territoires où le tramway ou le métro sont accessibles à pied³⁶. Les externalités environnementales induites par ce type de déplacement sont ainsi réduites par le développement de ces mobilités. Conséquemment, le report modal vers les transports collectifs et plus généralement les mobilités alternatives à l'automobile constituent une voie de développement intéressante pour les collectivités territoriales souhaitant diminuer leur empreinte carbone. Il convient dès lors de passer en revue la littérature scientifique consacrée à la construction des politiques locales de mobilité, et à l'insertion de l'enjeu environnemental dans celles-ci. En préambule, définissons les « mobilités » en tant qu'objets de politiques publiques ; Maxime Huré nous dit ainsi que :

« Depuis les années 2000, les politiques de mobilité ont remplacé les politiques de transport dans les institutions publiques. [...] Cette évolution ne relève pas uniquement d'un changement de vocable. Elle s'accompagne d'un renouvellement des approches impulsées par les sciences sociales et d'une transformation de l'action publique, notamment à l'échelle territoriale. »³⁷.

Et plus loin, il ajoute :

« La mobilité est ainsi considérée comme un fait social total dans lequel les dimensions sociales, économiques et environnementales de nos déplacements (physiques, de marchandises, ou virtuels) doivent pleinement être analysées dans une perspective historique et pluridisciplinaire. »³⁸.

Plus qu'une simple question de transport public, les « mobilités » sont construites comme un objet de science sociale aux dimensions multiples, dont l'écologie.

³⁵ Op. cit., « V. Les coûts de l'automobile », p.5

³⁶ Op. cit., « Des émissions inférieures de 40 % quand le tramway ou le métro sont accessibles à pied »

³⁷ Huré, Maxime. « Mobilité », Romain Pasquier éd., *Dictionnaire des politiques territoriales*. Presses de Sciences Po, 2020, pp. 366-372, p.1.

³⁸ Ibid., p.4

Ainsi, un nombre non négligeable de travaux revient sur l'intégration de la dimension écologique dans les politiques de transport urbain. Dans l'un de ces articles, plusieurs auteurs³⁹ expliquent que « si l'identification des impacts négatifs de l'automobile est ancienne, les recherches soulignent, depuis les années 1990, une inflexion marquée des politiques de mobilité en réponse à un renforcement des préoccupations environnementales ». Les externalités de la motorisation individuelle que nous venons de développer deviennent un sujet des politiques de mobilité à l'aune d'un enjeu nouveau, celui de l'environnement et du changement climatique. En ce sens, rappelons l'idée fondamentale de Gusfield⁴⁰ selon lequel aucun problème public n'existe en soi, mais que sa construction dépend des configurations et rapports de force des acteurs locaux, qu'ils soient privés, publics, institutionnels ou individuels. Dès lors, ce qui constitue ou non un enjeu environnemental ne fait pas nécessairement l'objet d'un consensus, et la conception des politiques de transport qui pensent la variable du problème environnemental n'a pas un caractère univoque. En l'occurrence, la construction du problème public de la voiture dans les agendas politiques locaux n'est donc pas si ancienne, et l'est avant tout comme un enjeu écologique particulier.

Subséquentement, l'enjeu environnemental a été légalement inscrit dans les agendas locaux, étant donné « la loi du 27 janvier 2014 de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles : [celle-ci] fixe les compétences des collectivités territoriales, [...] les communes ont compétence en termes de mobilité durable et de qualité de l'air »⁴¹. Comme détaillé, le domaine de la mobilité, à laquelle est adjoint l'adjectif « durable », revient juridiquement aux communes, ou alors aux établissements publics de coopération intercommunales qu'elles créent et auxquels elles transfèrent cette compétence. À ce propos, Stefan Aykut remarque que « les gouvernements municipaux se posent aussi en hérauts de la protection du climat et revendiquent un rôle plus important dans la gouvernance globale »⁴².

³⁹ Berroir, Sandrine, Debrie, Jean, et Maulat, Juliette. « Les politiques urbaines face à l'automobile : objectifs, outils et controverses de l'action publique dans les métropoles de Bruxelles et Paris », *Flux*, vol. 119-120, no. 1-2, 2020, p.5.

⁴⁰ Joseph R. Gusfield, *The Culture of Public Problems: Drinking-Driving and the Symbolic Order*, Chicago, University of Chicago Press, 1981, 263 p.

⁴¹ Veyret, Yvette. « Territorialisation du développement durable », Jean-Luc Pissaloux éd., *Dictionnaire Collectivités territoriales et Développement Durable*. Paris : Lavoisier, 2017, pp. 461-463.

⁴² Stefan C. Aykut, *Climatiser le monde*, p.9, Versailles : Quae, collection « Sciences en questions », 2020, 82 p.

C'est-à-dire que selon lui, la production de politiques environnementales, qui a été réservée aux seuls Etats, est de plus en plus valorisée chez d'autres types d'acteurs, et notamment les villes.

Ainsi, il nous apparaît avec clarté que l'automobile est une variable lourde dans les politiques de mobilité, affectant du même coup l'enjeu de la mobilité dite « durable », label qui comme nous l'avons vu est de plus en plus approprié par les villes et les métropoles. Mais cette thématique peut amener à interroger les politiques de mobilité durable en tant que politiques d'attractivité. Pour étayer ce propos, des chercheurs notent qu'au sein de la littérature, on remarque :

« Le poids du paradigme de l'offre au détriment de réflexions sur la demande de déplacement, et l'accessibilité aux ressources urbaines. Le poids des priorités économiques est en particulier discuté, avec une annexion des actions en matière de mobilité durable et de restriction de l'automobile à un agenda entrepreneurial de politiques urbaines guidé principalement par une recherche d'attractivité et de croissance, plus que de régulation des déplacements et de réponse aux besoins »⁴³.

Les politiques de mobilité contemporaines s'appuieraient sur l'offre plutôt que la demande, élément caractéristique de la néolibéralisation de l'action publique depuis les années 1980. Finalement, nous assisterions à une écologisation de la gestion néolibérale de l'action publique urbaine⁴⁴, se traduisant par une concentration des ressources de l'action publique urbaine vers les politiques de mobilité propices au marketing territorial. Précisons que selon Marc Mormont, « la notion d'écologisation désigne les processus par lesquels l'environnement est pris en compte dans les politiques publiques, dans les organisations, voire dans les pratiques professionnelles »⁴⁵. Concrètement dans le cas de l'automobile, cela rejoint une autre explication à la stabilité de l'enjeu de la *car dependence* dans l'agenda politique local, notée par Y. Demoli et P. Lannoy : « au plan politique, la critique de l'automobilisme, [...] est aujourd'hui intégrée dans un discours prônant le développement d'une mobilité durable, énoncé "flou" mais incontournable, précisément parce qu'il aurait l'avantage de fournir un "principe d'accord justifiable pour des acteurs différents voire antagonistes" »⁴⁶. Finalement, c'est un

⁴³ Berroir, Debrie, Maulat. « Les politiques urbaines face à l'automobile : objectifs, outils et controverses de l'action publique dans les métropoles de Bruxelles et Paris », *Flux*, vol. 119-120, no. 1-2, 2020, p.8.

⁴⁴ Béal, Vincent. « Neoliberalism French Style : marché et politique dans la gestion de l'environnement à Nantes », *Sociétés contemporaines*, vol. 107, no. 3, 2017, p.1.

⁴⁵ Mormont, Marc. « Écologisation : entre sciences, conventions et pratiques », *Natures Sciences Sociétés*, vol. 21, no. 2, 2013, pp. 159-160.

⁴⁶ Op. cit., « V. Les coûts de l'automobile », p.32

désir de stabilité dans la gouvernance territoriale qui joue en faveur de l'inscription de la voiture en tant qu'enjeu particulier dans les agendas politiques locaux, si on se réfère à la gouvernance comme un « processus d'agrégation, de coordination et de direction d'acteurs, de groupes sociaux et d'organisations, en vue d'atteindre des objectifs définis et discutés collectivement »⁴⁷.

Penser la routinisation des politiques de mobilité

Pour conclure cette revue de littérature, comme j'ai fait allusion au sujet de la dépendance à la voiture, une dernière notion majeure que j'estime incontournable dans la compréhension de l'action publique est celle de *path dependence*, ou « dépendance au sentier ». Ce concept est moteur dans le courant néo-institutionnaliste historique, segment de recherche dont l'émergence notable doit aussi aux théories néo-institutionnelles des années 1980 qui recentrent l'analyse sur les institutions étatiques⁴⁸. La *path dependence*, ou « dépendance au sentier », telle que développée par Pierson sous-tend l'idée que « les choix initiaux en matière de design institutionnel ont des implications de long terme en matière de performance économique et politique »⁴⁹. Autrement dit, une décision en matière de politique publique ou institutionnelle peut entraîner des conséquences parfois insoupçonnées qui oriente les décisions ultérieures. Si selon Palier « les approches qui soulignent ces phénomènes sont très développées dans le domaine des politiques sociales »⁵⁰, mes recherches restées vaines suggèrent une certaine absence dans l'application du concept de *path dependence* dans le domaine des politiques de mobilité urbaines. Nonobstant cette lacune, l'emploi de la « dépendance au sentier » me paraît pourtant une idée essentielle dans ce champ. Pour reprendre Demoli et Lannoy, ces derniers nous disent qu'« on a également pu établir que l'étendue des surfaces attribuées à la voiture croît de manière exponentielle par rapport à la taille du parc automobile, [...] et qu'elles se révèlent particulièrement difficiles à modifier, même dans les cas où leur transformation est souhaitée par les autorités »⁵¹. L'insertion du concept de *path dependence* me semble alors une

⁴⁷ Le Galès, Patrick. « Gouvernance », p.4, Laurie Boussaguet éd., *Dictionnaire des politiques publiques. 5^e édition entièrement revue et corrigée*. Presses de Sciences Po, 2019, pp. 297-305.

⁴⁸ Palier, B. « Path dependence », Laurie Boussaguet éd., *Dictionnaire des politiques publiques. 5^e édition entièrement revue et corrigée*. Presses de Sciences Po, 2019, pp. 446-453.

⁴⁹ PIERSON Paul, « When Effects Become Cause: Policy Feedback and Political Change », *World Politics*, 45 (4), 1993, p. 608

⁵⁰ Op. Cit., « Mise en perspective (théorie et méthode) », p.9

⁵¹ Op. Cit., « V. Les coûts de l'automobile », p.30

première piste pertinente pour travailler sur la routinisation des politiques publiques de transport. Mais surtout, comme Palier l'explique, ce concept étant largement centré sur les institutions, il me semble pertinent d'essayer d'évaluer plus finement comment ce mécanisme produit une routinisation de l'intégration de normes, en l'occurrence environnementales, dans la production de politiques publiques de mobilité.

Cette piste sur les normes environnementales et la routinisation de leur appropriation par les acteurs qui produisent les politiques de mobilité a été peu explorée, quoique a déjà été produit un travail analogue⁵² interrogeant le lien entre la construction et la réception des indices de performances internes aux institutions par les inspecteurs des DREAL⁵³. Les auteurs montrent comment des ingénieurs en fin de carrière, affectés à l'inspection d'installations classées, peuvent se réapproprier les indicateurs de performance du fait de leur bonne dotation en capitaux institutionnels, et finalement peser sur la translation de politiques environnementales en normes techniques. Systématiser cette approche sous le prisme des mécanismes de *path dependence* me semble une voie pertinente.

Identification de l'objet de recherche

L'Eurométropole de Metz est un territoire pertinent pour l'étude croisée de ces mécanismes. D'une part, de toute la littérature que j'ai pu lire au cours de ma formation, je n'ai non plus jamais vu Metz évoquée, ce qui en fait selon moi un matériau assez original. D'autre part, y ayant vécu une majeure partie de ma vie, j'ai déjà pu expérimenter des politiques publiques de matière de mobilité que j'ai estimé à titre personnel entrer en contradiction les unes avec les autres⁵⁴. Alors même que l'on pourrait de prime abord croire que n'auraient été uniquement développés sous l'ancienne mairie⁵⁵ socialiste des projets de mobilités alternatives à la voiture comme l'a été exemplairement le lancement en 2013 du METTIS⁵⁶, ce dernier a été quasi-simultané à la genèse du centre commercial Waves⁵⁷, situé dans la ZAC d'Augny et dont l'accès

⁵² Bonnaud, Laure, et Emmanuel Martinais. « Le New Public Management au concret : nouvelles recettes pour vieux problèmes ? Le cas de l'inspection des installations classées », *Pôle Sud*, vol. 48, no. 1, 2018, pp. 27-42.

⁵³ Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement.

⁵⁴ Et d'ailleurs, peut-être à tort.

⁵⁵ La compétence mobilité et voirie revenait à la mairie avant le transfert de compétence vers la métropole en 2018. Dans les faits, à l'exception de l'arrivée d'un nouveau directeur de service suivant le départ à la retraite du précédent, ce transfert consistait davantage en un déménagement des bureaux qu'en la création *ad hoc* d'un nouveau service, qui interviendra à mesure des changements opérés par ce nouveau directeur.

⁵⁶ Le METTIS est le BHNS messin, dénomination que nous utiliserons indifféremment avec cet acronyme.

⁵⁷ Waves Actisud a été inauguré en 2014 pour « [sauver] la ZAC d'Augny » selon le maire de l'époque : « Dominique Gros, maire de Metz, revient sur les constructions des centres commerciaux Muse et Waves », 24/06/2020. URL = < <https://www.dailymotion.com/video/x7un1b5> > (consulté le 01/05/2024)

est largement conditionné par l'automobile⁵⁸. Tandis que les élus républicains⁵⁹ actuels de l'Eurométropole de Metz publicisent des politiques urbaines de mobilités alternatives selon le thème affiché du développement durable, comme en témoigne la construction du PCAET qui stimule l'extension du réseau roulant à vélo⁶⁰, mais ce sans pour autant renier l'automobile : en effet, le 27 juin 2023, interrogé au sujet de ses vues sur la place de la voiture dans Metz, le président de l'Eurométropole et maire de la ville François Grosdidier déclare⁶¹ :

Une ville comme Metz ne peut pas se priver de faire venir les voitures de ceux qui veulent aller à proximité idéale du centre-ville [...] ; sans quoi, [...] on tuerait le commerce de centre-ville. Mais pour autant, nous [nous] engageons comme jamais dans le plan vélo pour permettre à tous ceux qui peuvent venir en vélo de venir en vélo, nous confortons les réseaux de transport en commun, nous allons construire cette ligne C du METTIS [...], donc pour limiter la circulation et faire en sorte que tous ceux qui peuvent venir autrement qu'en voiture, viennent autrement par une offre de qualité. [...] Par ailleurs, la voiture n'est pas nécessairement de la pollution, puisque nous faisons la bascule sur la voiture électrique, et d'ailleurs j'ai lancé un appel à manifestation d'intérêt pour équiper assez rapidement la Métropole de 250 [bornes] dans une première phase, et après, 500 bornes de recharge rapide sur l'espace public.

Cette déclaration de M. Grosdidier, datée de son mi-mandat, est révélatrice des rapports qu'entretiennent selon ce dernier la performance économique du centre-ville de Metz avec des politiques de mobilité intégrant nécessairement la voiture. D'après lui, l'enjeu est donc de développer une offre de mobilité qui ne saurait se substituer à la place de premier ordre que l'automobile occuperait dans le fonctionnement de l'économie messine, sous peine de « tuer le commerce de centre-ville ». L'automobile joue, nous l'avons souligné, un rôle clé dans les déplacements quotidiens des Français, et donc des Messins. Si la dimension incontournable du discours de M. Grosdidier est l'inscription immédiate de la voiture dans l'enjeu de la transition

⁵⁸ La page d'accueil de ce centre commercial ne mentionne même pas un quelconque arrêt de bus, mais uniquement les bretelles d'autoroute pour y accéder : page d'accueil de Waves Actisud, [en ligne] URL = < <https://www.wavesactisud.com/> > (consulté le 29/11/2023)

⁵⁹ Les élections ayant eu lieu en mars 2020 ont donné pour gagnante la liste des Républicains « Utile pour Metz », avec François Grosdidier en tête de celle-ci.

⁶⁰ Eurométropole de Metz, « La transition énergétique », URL = < [La transition énergétique \(eurometropolemetz.eu\)](https://www.eurometropolemetz.eu/) > (consulté le 29/11/2023)

⁶¹ La Semaine, « Invité de « Sans Filtre », François Grosdidier ne veut pas chasser l'automobile du centre-ville de Metz », 27/06/2023 [en ligne] URL : < <https://www.lasemaine.fr/invite-de-sans-filtre-francois-grosdidier-ne-veut-pas-chasser-lautomobile-du-centre-ville-de-metz/> > (Consulté le 28/11/2023)

écologique, rhétorique qui fait sens au regard de ce que nous avons évoqué en introduction, il rejette en revanche l'idée que l'automobile serait par essence contraire aux politiques environnementales, qu'elle serait « nécessairement [source de] pollution », puisqu'il compte sur la montée en puissance du déploiement de « bornes de recharge rapide » à destination des véhicules électriques, véhicules qui seraient garants *in fine* d'une baisse des émissions polluantes liées à l'automobile sur le territoire métropolitain. La multiplication des bornes de recharge rapide est à la fois présentée comme une politique de mobilité, aux côtés du plan vélo et de l'ouverture prévue de la ligne C pour le METTIS, mais aussi comme une politique environnementale. C'est l'interaction de cette double propriété et de l'enjeu économique qui nous intéresse plus particulièrement ici.

Problématisation

Nous avons donc pu déjà observer qu'une simple étude descriptive de l'alternance locale gauche-droite ne suffit pas pour décrire des ruptures dans les politiques de mobilité. Les administrations survivant aux changements électoraux, c'est peut-être dans en les étudiant au travers de la « dépendance au sentier » précédemment abordée que nous pourrions résoudre cette énigme : *quelles sont les logiques lourdes qui jouent dans la labellisation, ou non, d'une politique de mobilité comme étant environnementale, au regard de la domination automobile ?*

Nous n'entendons pas répondre absolument sur ce qui conduit au choix général d'une politique de mobilité plutôt qu'une autre, ou ce qui fait politique environnementale ou non selon les agents. Plutôt qu'une étude du caractère écologique ou non de chacune des politiques publiques de mobilité messines, ce mémoire se propose d'étudier la façon et les raisons pour lesquelles celles-ci sont investies de propriétés « écologiques ».

Autoréflexivité

Avant de nous plonger dans la réflexion, je ne pouvais, de toute évidence, pas davantage aborder ce travail de recherche sans moi-même m'adonner à un exercice classique en science sociale, celui de la réflexivité. Ayant grandi quasiment dans le centre-ville de Metz, l'essentiel de mes expériences de socialisation n'ont pas été conditionnées par l'usage de la voiture. Par ailleurs, le vélo est mon moyen de transport habituel, et je ne possède pas le permis de conduire, quoique, sans entrer dans les détails, ce ne soit pas à défaut de ne pas savoir conduire une voiture... Il va sans dire que mes vues sur l'automobile sont donc au moins sous l'influence de mon milieu social, des considérations écologiques qui y sont associées, et de l'habitus de mobilité qui en

résulte. Mon intérêt pour cet objet de recherche en tant que tel provient néanmoins d'expériences particulières que j'ai vécu : m'adonnant à plusieurs canons dans le genre vidéoludique du *city builder*, j'avais déjà eu cette intuition que la plupart de ces jeux étaient des simulateurs simplifiés de gestion davantage de trafic que de ville ; donc de la prééminence de la voiture dans les politiques urbaines. Et plus récemment, le visionnage de contenus amateurs sur un célèbre site de partage vidéo attaquant frontalement la prééminence de l'automobile dans l'urbanisme contemporain me convainc que la voiture individuelle représente un problème pour la conception moderne des milieux urbains. Si je ne mésestime certes pas quelques bénéfices dont peut ponctuellement disposer l'automobile, j'interroge à titre personnel les effets délétères que sa possession « individuelle » généralisée engendre.

Sources, méthodes d'enquête et terrain

Les instruments de politique publique étudiés

Pour mener à bien mon enquête, il me semblait nécessaire que plutôt qu'une seule, c'est un faisceau de différentes politiques de mobilité qu'il me fallait étudier, ce afin de déterminer aussi bien leurs interrelations que leur intégration dans les logiques plus vastes de dépendance au sentier que nous venons d'évoquer. La pertinence de ce choix se vérifie dans mes entretiens : alors que le sujet de l'automobile, sinon quelques questions liminaires au sujet des bornes de recharge pour véhicule électrique ou l'autopartage, n'est pas mentionné dans mes guides d'entretien, la plupart des enquêtés finissent par l'aborder, et ce notamment dans des questions concernant d'autres politiques de mobilité. Ainsi, penser ces dernières indépendamment les unes des autres n'a que peu de sens et doivent se réfléchir comme système. Comme dit avec ironie par un ingénieur de voirie lors de mon stage en 2022 à l'Eurométropole de Metz, « une voie, ça n'est jamais assez large », autrement dit, décider du passage d'une locomotion se fait toujours au détriment d'une autre. Ce stage a par ailleurs été décisif, puisqu'à l'origine de nombreuses intuitions ayant germées dans ce mémoire. J'ai ainsi fait le choix d'étudier, en des proportions différentes, les politiques publiques menées par l'Eurométropole de Metz ci-après : la politique de stationnement, la structure du réseau de bus, le METTIS, le plan vélo, le PCAET, le PDU, le déploiement de l'électromobilité, c'est-à-dire des bornes de recharge à destination des usagers de voiture électrique, et enfin la piétonisation du centre-ville. Ne sont pas abordés la politique de carrefour à feux, le plan de circulation et les équipements de sécurité piétons,

par manque de place⁶². Sont par ailleurs écartées les navettes de centre-ville, car elles ne concernent qu'un nombre anecdotique de voyageurs. Les politiques d'autopartage et la navette fluviale METZ'O ne sont pas non plus traités, par respect de la confiance qui m'a été accordée par les enquêtés, vu les aspects potentiellement polémique de certaines informations me prévenant de les dévoiler, au risque, je le sais, de fragiliser mon propos. Enfin, la politique de création de Zones à Faibles Emissions (ZFE) dans l'agglomération messine n'est pas abordée, car plus ou moins avortée⁶³.

L'obtention des données

L'enquête par entretien

La méthode sur laquelle je me suis le plus appuyé pour le recueil de données a été l'entretien semi-directif. J'ai réalisé huit entretiens auprès de quatre agents de la métropole, deux agents de l'AGURAM et deux présidents d'associations militantes. Au vu du sujet et du terrain, l'entretien semi-directif apparaît comme une méthode pertinente, puisque la plupart des enquêtés⁶⁴ sont soit des techniciens reconnus comme compétents par leurs institutions respectives, sinon des militants ayant dû acquérir une « expertise » aux yeux desdites institutions pour légitimer leurs expériences, nous y reviendrons. Evidemment, le revers avec ces enquêtés est un risque d'excès de données, ou de simplement m'y perdre en cours d'entretien dans ce qui peut parfois s'apparenter à un jargon technique, ou un langage policé dans le cas des techniciens. Tous, qu'ils soient professionnels ou militants, étaient fort enclins à aborder leur travail avec quelqu'un qu'ils estimaient être étudiant avant chercheur. Je précise que la moitié des entretiens a été obtenue au travers de mes relations familiales, une proportion non négligeable de mes proches travaillant dans l'action publique⁶⁵ ; quelques enquêtés ont dû percevoir qu'ils rendaient un service à mes proches en se soumettant à l'exercice de l'entretien. Enfin le reste des entretiens résulte d'une prise de contact plus directe grâce à mon stage à l'Eurométropole en mai 2022.

⁶² J'estime qu'un travail de recherche à part entière pourrait être consacré à ce seul aspect, témoin des représentations à l'œuvre dans les relations entre piétons et automobile. Je renvoie à cet article qui propose une analyse comparative de la politique de carrefour à feux entre Lyon et Paris : Baldasseroni, Louis, et Luc Charansonney. « Gouverner la voirie urbaine par l'information de l'automobiliste. Une comparaison Lyon-Paris, des années 1920 à nos jours », *Flux*, vol. 113, no. 3, 2018, pp. 24-40.

⁶³ « ZFE : pas d'interdiction des voitures les plus polluantes à Metz. » *Le Républicain Lorrain*, 11/07/2023. URL = < <https://www.republicain-lorrain.fr/transport/2023/07/11/zfe-pas-d-interdiction-des-voitures-les-plus-polluantes-a-metz> > Consulté le 10/05/2024.

⁶⁴ Je note que ce sont tous des hommes, donc j'emploierai exclusivement le genre masculin pour les désigner.

⁶⁵ J'assume mettre à profit ce que Bourdieu nomme le capital relationnel.

L'enquête par archive

En sus a été réalisé aux archives de la ville de Metz, pendant deux après-midi du mois de février, un travail de recherche pour récolter un maximum de données et de documents, et ce afin de donner corps au concept de *path dependence* qui irrigue ce travail de recherche. Ce travail sur archive a consisté en la sortie de la quasi-intégralité des documents identifiés par le moteur de recherche interne des archives lorsqu'étaient insérés ces mots-clefs : « mobilité », « mettis », « transport », « vélo », « PDU », « stationnement », au singulier comme au pluriel. Ces documents ont été photographiés par mes soins, presque tous dans leur intégralité, et classés par dossiers afin de les reconstruire individuellement. Les documents n'ayant pas été photographiés entièrement, comme l'avant-projet METTIS de 2009, ne l'ont pas été parce que nombre de pages étaient simplement des propositions d'aménagements sans réels commentaires, impossibles à analyser. Quelques données supplémentaires ont été obtenues ci et là via des sources secondaires sur internet, ou bien extraits de rapports d'analyse. Enfin, sont rapportées quelques discours prononcés dans la presse ou sur des blogs de candidatures, en tant que parole des concernés eux-mêmes. L'ancienneté d'une certaine partie de ces éléments discursifs les classe quasiment en tant qu'archive numérique.

Plan

Ce mémoire se scinde en trois parties : nous verrons d'abord les variables lourdes de *path dependence* qui permettent de particulariser historiquement la construction des politiques de mobilité à Metz. Ensuite, nous aborderons le « moment critique »⁶⁶ du tournant des années 2010, le verdissement à cette période des politiques de mobilité messines et les choix structurants qui en découlent. Enfin nous aborderons l'inscription dans les logiques néolibérales contemporaines de l'action publique les persistances structurelles actuelles de ce verdissement des politiques de mobilité, toujours opérants malgré le changement de couleur politique de la mairie.

⁶⁶ Je reviens sur cette notion dès l'introduction du chapitre suivant.

Chapitre 1. La dépendance au sentier des mobilités à Metz

Pour commencer, il convient d'insérer la *path dependence* dans les politiques de mobilité messines : c'est-à-dire, déterminer quelles sont les variables lourdes déterminantes qui ont conduit à la persistance de choix institutionnels historiques concernant les politiques de mobilité contemporaines de Metz. La notion de *path*, ou « sentier » est ici à prendre comme figure métaphorique : Pierson convoque l'image d'un sentier en tant que chemin entretenu par le passage des individus l'empruntant pour aller d'un point A à un point B, devenant d'autant plus praticable à mesure de la fréquence desdits passages ; confinant à des mécanismes dits d'*increasing returns*, ou rendements croissants, et ce, Pierson insiste dessus, même si le chemin emprunté jusque-là se révèle plus contraignant qu'un autre. Ce concept permet ainsi de penser les choix en matière de politique publique comme fortement dépendants d'autres choix institutionnels antérieurs. Ces choix vigoureusement déterminants sont nommés *moments critiques* par un autre auteur, Mahoney⁶⁷, moments où le champ des possibles ultérieur se réduit considérablement et s'incarne en une forme d'inertie institutionnelle.

I. La prégnance de la voiture individuelle dans les pratiques de déplacement messines

Metz, une métropole économiquement dépendante de l'automobile

Metz est l'un des pôles urbains majeurs du Sillon Lorrain, bassin de vie traversé par une autoroute, l'A31, l'un des tronçons de voie à grande vitesse gratuit les plus longs du pays⁶⁸. « Avec 1,5 million d'habitants vivant dans les aires urbaines du Sillon, ce sont plus de 500 000 usagers qui l'empruntent au quotidien »⁶⁹, constituant l'une des colonnes vertébrales de l'économie lorraine. Liaison entre Metz et Luxembourg, cet axe autoroutier, construit dans les années 1970, a joué et joue encore un rôle clé dans la conception des mobilités messines, avec ou sans la voiture, puisque « la voiture assure aujourd'hui la majorité des déplacements dans le Sillon [Lorrain] »⁷⁰.

⁶⁷ Kpadé, Patrice Cokou, et Jean-pierre Boinon. « Dynamique des politiques cotonnières au Bénin. Une lecture par la dépendance de sentier », *Économie rurale*, vol. 321, no. 1, 2011, p. 7.

⁶⁸ Bertrand, Vincent. « Se déplacer en 2030. Le cas du Sillon Lorrain », *La Géographie*, vol. 1570, no. 3, 2018, pp. 33-37, p.2.

⁶⁹ Op. cit.

⁷⁰ Op. cit.

Voici une carte (*figure 1*)⁷¹ d'une partie de la région Grand Est produite à partir de l'outil de cartographie des données de l'INSEE⁷² et modélisant d'une part l'aire d'attraction des villes en 2020, en se basant sur les trajets domicile-travail, et d'autre part la part des actifs âgés de 15 ans ou plus allant au travail à vélo, toujours avec les données de 2020. Attardons-nous sur les cas de Metz, Nancy, Strasbourg et Epinal.

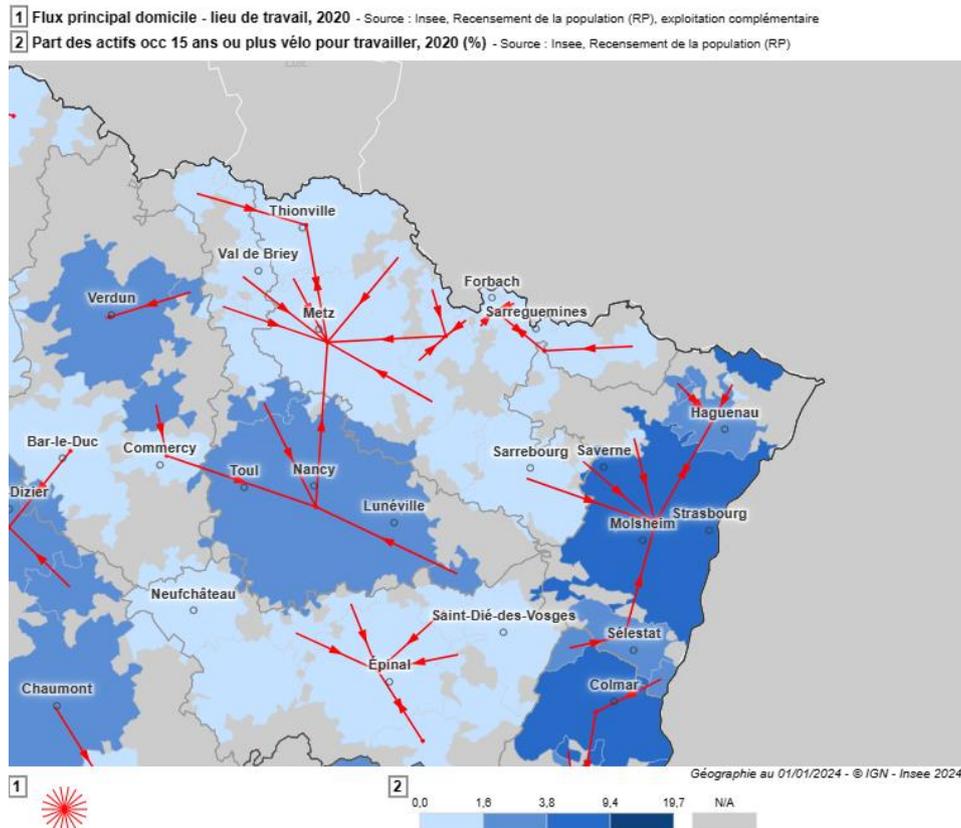


Figure 1 : Carte INSEE des déplacements domicile-travail 2020

Comme nous pouvons l'observer, l'aire d'attraction de Metz est très étendue : elle totalise 7 flux entrants, contre 3 pour Nancy, agglomération voisine de taille similaire ; la seule interaction entre les deux aires d'attraction pointe par ailleurs depuis Nancy vers Metz. Dans le cas de Strasbourg, nous pouvons compter 5 flux entrants, pourtant métropole davantage peuplée

⁷¹ Les figures qui ne sont pas dans le corps du développement sont à retrouver en annexe.

⁷² INSEE, *Statistiques locales*. Consulté le 29/04/2024. URL = < https://statistiques-locales.insee.fr/#bbox=-175550,6566945,1601106,623629&c=indicator&i=fluxprinc.lieu_tra&i2=rp_milles_seul.pt_actocc15p_velo&s=2020&s2=2020&t=A01&t2=A01&view=map13 >

et chef-lieu du Grand Est. Or la majorité de ces déplacements sont, en France, réalisés en voiture, nous l'avons vu précédemment, et Metz est directement connectée à l'autoroute A31 ; démontrant que l'emploi dans la métropole messine est majoritairement pendulaire.

L'analyse s'affine alors que nous mettons cette dernière conclusion au regard de la donnée présentée en fond de carte, la part des actifs empruntant le vélo pour aller au travail. Alors qu'à Nancy, sont concernés 2,2% des actifs, ils ne sont que 1,4% à Metz. Bien évidemment, 0,8% de différence compte pour peu d'utilisateurs si rapporté au total des actifs, cela signifie qu'ils sont 45%, plus nombreux à Nancy à emprunter le vélo pour se rendre au travail qu'à Metz, ville dont l'emploi est, rappelons-le, bien plus conditionné par l'usage de la voiture. Et cette tendance s'affirme lorsque nous prenons Strasbourg : alors que la commune-centre de la métropole strasbourgeoise compte 2,5 fois plus d'habitants que Metz, 8,6% des actifs vont au travail à vélo ; ceci conjugué à une aire d'attraction, nous l'avons vu, moins étendue. Enfin, nous retrouvons cette corrélation inverse à Epinal : avec seulement 32000 habitants, son aire d'attraction concentre 4 flux entrants de trajets domicile-travail, tandis que seuls 1,4% des actifs font ce type de trajet à vélo. Ces données me permettent enfin de postuler que nous pouvons faire fi d'une prénotion courante, prétendant l'existence d'une relation entre conditions météorologiques locales et usage du vélo : si à Strasbourg 8,6% des actifs empruntent le vélo pour aller au travail contre 1,3% à Metz, ces métropoles sont géographiquement proches à l'échelle du pays et bénéficient d'un climat continental similaire.

II. Les politiques de mobilité sous l'ère de Jean-Marie Rausch (1971-2008)

Il est ainsi assez cohérent que les politiques en matière de Jean-Marie Rausch, maire de Metz entre 1971 et 2008, ne contraignent pas la place de la voiture sur l'aire urbaine messine⁷³. Ceci est de prime abord paradoxal puisque M. Rausch s'est associé comme adjoint à deux reprises entre 1977 et 1989, et 2001 à 2008, Jean-Marie Pelt, botaniste, militant pour l'écologie urbaine, professeur de l'Université de Lorraine et fondateur de l'institut Européen d'écologie⁷⁴. Mais comme tout paradoxe ne l'est que d'apparence, gardons à l'esprit que l'automobile ne commence à être véritablement politisée en tant que problème écologique seulement au milieu des années 2000 ; avant cette période, les écologistes militaient surtout pour une relégation de

⁷³ Le transfert de la compétence mobilité et voirie ayant eu lieu en 2018, les politiques de mobilité sont à Metz conduites par la ville et non la métropole, quoique nous le verrons certains documents soient déjà sous l'ère Rausch produits pour des périmètres plus vastes, tels que le PDU de 2000.

⁷⁴ BGEUF Gilles, « Biographie de JEAN-MARIE PELT (1933-2015) », universalis.fr. URL = < <https://www.universalis.fr/encyclopedie/jean-marie-pelt/> > Consulté le 12/05/2024

la voiture en dehors des villes⁷⁵. En ce sens, M. Rausch, est en faveur de politiques urbaines environnementales certes, mais qui ne prennent qu'assez peu en compte les mobilités⁷⁶. MM. Rausch et Pelt promeuvent la création d'espaces verts dans Metz⁷⁷, dont le parc de la Seille, ou encore la création d'un plateau piétonnier en centre-ville ; en l'occurrence, si nous pouvons dire que l'existence de ce dernier diminue radicalement la présence de l'automobile dans les espaces publics, j'estime que la marche à pied se retrouve de cette façon enclavée dans un espace propre, et conséquemment n'est pas réellement pensée l'intégration des différents types de mobilité.

Je peux le démontrer à plusieurs égards. D'abord, selon le chargé de mission mobilités à l'Eurométropole, dans le cas de la piétonisation de la place de la République située à la lisière même du centre-ville et décidée en 2006 sous M. Rausch :

Quand on fait le bilan comptable entre la suppression des places de surface, les 300 ou 400 places, et les 1500 qui ont été rajoutées en souterrain, on aurait tendance à dire que ça n'a même pas été non plus une action de lutte farouche contre la voiture (*rires*).

Si la presse d'époque⁷⁸ rapporte que cette augmentation du nombre de places de parkings fut loin d'être aussi conséquente que ce qu'affirme cet enquêté, 450 places de surface supprimées en 2009 contre 621 ouvertes dès 2007⁷⁹, la piétonisation de la place de la République, a donc moins été une suppression de la voiture que sa *relégation* sous-terraine ; tout ceci sans compromettre la conception fondamentale de la voiture comme mode privilégié pour se rendre au centre-ville.

⁷⁵ Héran, Frédéric. « La remise en cause du tout automobile », *Flux*, vol. 119-120, no. 1-2, 2020, p. 48

⁷⁶ Et puis, soulignons que l'automobile est déterminante dans la première rencontre entre les deux hommes au début des années 1960, telle que narrée par M. Rausch : poursuivant jusqu'à trois heures du matin dans l'habitacle de sa voiture leur première discussion à la suite d'un dîner-conférence où M. Pelt fut orateur. MM. Rausch et Pelt sont issus d'une génération pour qui la voiture représentait davantage un vecteur de socialisation qu'autre chose. Théobald Pierre. « Jean-Marie Rausch : "Mes années Pelt" », *La Semaine*, 09/01/2016. URL = < <https://www.lasemaine.fr/jean-marie-rausch-mes-annees-pelt/> > Consulté le 18/05/2024.

⁷⁷ Fleurentin, Jacques. « Adieu Jean-Marie », *Hegel*, vol. 2, no. 2, 2016, pp. 93-94.

⁷⁸ « Metz : la place de la République va se refaire une beauté » *Les Echos*, 7 juillet 2006. URL = < <https://www.lesechos.fr/2006/07/metz-la-place-de-la-republique-va-se-refaire-une-beaute-07072006-591815> > Consulté le 12/05/2024.

⁷⁹ En tout bien tout honneur, la confusion du nombre de places pour cet enquêté s'explique très probablement parce que ce nouveau parking fut relié à l'ancien déjà présent et dont le nombre de places avoisinait justement les 1500.

La relégation du vélo

De plus, un autre aspect de ce découpage modal et spatial n'est pas non plus à négliger : le vélo fut considéré à compter des années 1970 comme un mode de transport résiduel dont la pratique disparaîtrait de concert avec cet espace intermédiaire qu'il occupe entre piéton et automobile⁸⁰. M. Ribon⁸¹, président de l'association *Metz à Vélo* et membre de celle-ci depuis 2006, me livre ainsi le récit de la naissance de cette association qui milite pour davantage de soutien envers la pratique cycliste sur le territoire métropolitain :

Enquêté : - [...] C'est comme ça qu'est née l'association pour la petite histoire d'ailleurs, tant que j'y pense.

Enquêteur : - D'accord.

Enquêté : - En fait il y a eu un espèce de débat un peu houleux sur le développement du vélo avec une personne qui était politisée, je ne sais plus si c'est Rausch qui a dit « vous m'amenez cent personnes devant la mairie, on pourra peut-être en discuter ». La personne a lancé l'association, et a ramené une centaine de personnes devant la mairie, à vélo ; c'était parti de manifestations et c'est là qu'est née l'association. Pour autant ça n'a pas beaucoup bougé derrière.

Metz à Vélo est donc née en 1994 d'un défi lancée par la mairie pour prouver l'existence d'une pratique cycliste à Metz, preuve du peu de considération pour ce type de mobilité par la mairie de M. Rausch ; l'accès au plateau piétonnier était même interdit aux vélos⁸². Ce désintérêt pour le vélo s'explique d'après cet enquêté car M. Rausch ne voyait en lui qu'un outil de « loisir ou de sport ». En ce sens, le plan de l'accessibilité vélo de la ville, extrait des archives, fait état en 2000 des voies aménagées pour son usage (*en rouge sur la figure 2*), dont nous pouvons qualifier le nombre de très insuffisant, au mieux⁸³ :

⁸⁰ Op. cit., « Définition », p. 11

⁸¹ Je me permettrai de nommer le président de Metz à Vélo, avec son consentement.

⁸² Metz à Vélo. *L'association*. (Consulté le 12/05/2024). URL = < <https://www.metzavelo.fr/nous-connaître/> >

⁸³ Ville de Metz. *Plan des équipements cyclables et des parkings*. 2000. CBBR8M187, Archives municipales de Metz

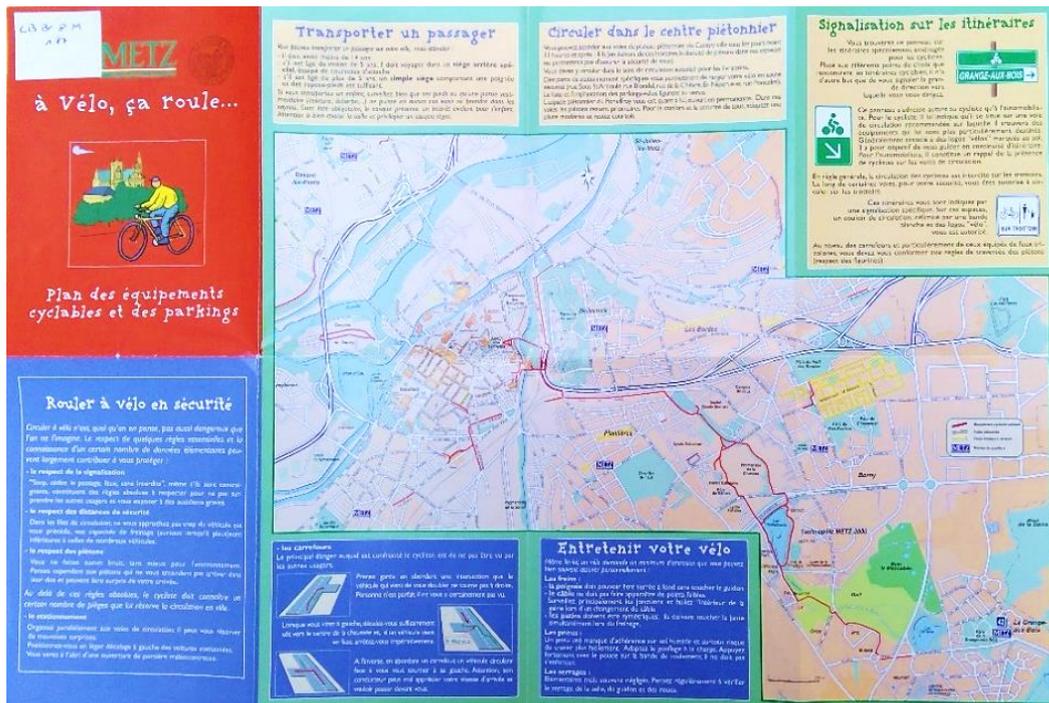


Figure 2 : Plan des équipements cyclables et des parkings à Metz en 2000. N. B. : la colorimétrie de la photographie a été altérée afin de faciliter la lecture.

Une régulation du trafic tournée vers la motorisation individuelle

Enfin, lors de mon stage à l'Eurométropole en 2022, ai-je pu visiter le poste de contrôle de régulation du trafic, équipé depuis 1992 du système GERTRUDE, conçu pour fluidifier les flux automobiles sur la ville de Metz. J'y ai également appris, par les techniciens chargés de faire fonctionner le système, que ce poste de contrôle avait été l'un des premiers de son genre à être déployé en France ; Jean Marie Rausch, passionné de système télécom⁸⁴, avait ainsi précocement compté sur un système informatique pour améliorer la fluidité de la circulation routière dans Metz. Si ce poste de contrôle fut requalifié en 2013 pour aider la priorisation des bus empruntant les voies METTIS aux carrefours à feux⁸⁵, le réseau de bus disposait, avant l'arrivée du BHNS, de « la plus mauvaise vitesse commerciale des transports urbains de la France », avec « 9km/h de moyenne, si [il] ne se trompe pas », toujours selon M. Ribon. Cette

⁸⁴ Jean-Marie Rausch avait même été ministre délégué aux Postes et Télécommunications au sein du gouvernement Rocard en 1991 ; et dans les années 1980, avait prématurément équipé la ville pour recevoir la télévision par câble. Bourdier Jean-Charles, « La Journée nationale de la télévision par câble. » *Le Monde*, 31/03/1980. URL = < https://www.lemonde.fr/archives/article/1980/03/31/la-journee-nationale-de-la-television-par-cable_2817452_1819218.html > Consulté le 12/05/2024.

⁸⁵ « Visite des installations rénovées du PC de régulation du trafic. » metz.fr, 11/12/2013. URL = < https://metz.fr/actus/2013/131211_installations_renovees_pc_regulation_trafic.php > Consulté le 12/05/2024.

critique était aussi présente dans le discours de Dominique Gros en 2007, au moment de la campagne municipale, comme le rapporte un article d'époque de Libération⁸⁶. La prudence qu'impose l'écoute de ce discours militant m'a donc invité à vérifier cette donnée : j'ai pu retrouver dans un document d'analyse sur l'intégration urbaine de différents BHNS français la valeur indicative de 10 km/h sur les tronçons au centre de Metz⁸⁷, vitesse basse certes, mais il m'a été impossible de trouver avec certitude la preuve que le réseau de bus messin était le plus lent du pays.

III. Saturation automobile

Or, la conjonction de toutes ces politiques de mobilité et de la prégnance de la voiture dans l'économie messine finissent par exercer des contraintes structurelles sur la fluidité de la circulation automobile.

Les projections d'une congestion automobile perpétuelle sur le territoire messin

Ainsi se déplacer à Metz fait l'objet d'inquiétudes grandissantes au tournant des années 2000 : le premier PDU jamais créé sur le territoire, produit par l'AGURAM justement en 2000, rend compte, tel que présenté dans son introduction signée par Jean-Marie Rausch, du « constat d'une augmentation régulière, année après année, des flux de circulation automobile et de l'impossibilité qu'il y aura, à moyen terme, de pouvoir les absorber » sur le territoire du District de l'Agglomération Messine, ancêtre de l'Eurométropole. Dans le document en lui-même, l'AGURAM y est sévère, puisque selon elle « les premiers symptômes d'une situation préoccupante sont déjà là ». L'agence insiste sur divers aspects de la circulation : « bouchons et accidents sur l'A31, difficultés de circulation sur les pénétrantes, envahissement de l'espace public... ». Est crainte une « congestion des voies de circulation déjà saturées aux heures de pointe ». Elle impute ces « signes clairs [à des] causes établies »⁸⁸, l'augmentation constante du nombre de véhicules sur les routes évaluée à près de 2,5% par an, projections qu'elle présente comme alarmantes. Là où l'AGURAM assume une hostilité franche à l'égard de l'état de la circulation automobile dans l'agglomération, Jean-Marie Rausch tempère cet avis dans son

⁸⁶ Thomas Calinon. « Belle mais endormie. » *Libération*, 13/02/2008. URL = < https://www.liberation.fr/france-archive/2008/02/13/belle-mais-endormie_64919/ > Consulté le 01/05/2024.

⁸⁷ Trans-Missions, Transport-Technologie Karlsruhe. « Metz METTIS », *Retour d'expériences des choix Tramway-BHNS dans les agglomérations françaises*. 06/09/2016 (consulté le 20/05/2024). URL = < <https://www.fnaut.fr/uploads/2016/10/161004btrerapport.pdf> >

⁸⁸ AGURAM. *Plan de déplacements urbains de l'agglomération messine*. 2000. CBB4M129, Archives municipales de Metz, p.3 ; p.7

préambule, en maintenant que, du PDU, « l'objectif [est] de maintenir de bonnes conditions de déplacement, indispensables à la préservation de l'accessibilité des centres urbains et à la promotion de la qualité de vie en ville ». Le réaménagement de la place de la République précédemment entre en grande cohérence avec ce dernier discours.

Le premier Plan de Déplacement Urbain, une contrainte administrative

Or, un élément que nous ne pouvons ignorer est, dès l'introduction de ce même préambule, la mention que « conformément à la loi du 30 décembre 1996, [...] le District de l'Agglomération Messine a ouvert [...], le chantier de l'élaboration du Plan de Déplacements Urbains » : autrement dit que ce document doit son existence à une obligation juridique émanant de l'Etat. Il est ainsi précisé (p.3), qu'« introduite par la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982 (LOTI), la démarche [PDU] a été précisée par la « Loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie » du 30 décembre 1996 et rendue obligatoire pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants ». Peut-on affirmer avec certitude que si le PDU n'avait jamais été rendu obligatoire, M. Rausch n'en aurait jamais doté l'intercommunalité messine ? Est dit que « le PDU doit obligatoirement traiter des points suivants : la diminution du trafic automobile ; le développement des transports collectifs et des moyens de transport économes et les moins polluants ; [...] l'organisation du stationnement sur le domaine public »⁸⁹, entre autres. C'est un premier exemple de *path dependence*, puisque les choix précédents de Metz en matière de politique de mobilité, s'ils n'avaient pas été contraints par l'Etat, n'aurait jamais pu être questionnés quant à la trajectoire d'augmentation des flux automobiles qu'ils impliquaient. La seule décision non contrainte a été le choix de construire un PDU à l'échelle dite du « bassin de vie, [...] l'unité urbaine des 18 communes », plutôt qu'au sein du seul Périmètre de Transports Urbains (PTU), qui compte 10 communes. Cette décision s'explique probablement, mais je ne peux l'affirmer avec certitude, par la prééminence de l'autoroute A31 dans les flux de mobilité lorrains, comme nous l'avons vu. Cet aspect est important, nous y reviendrons lorsque nous produirons une comparaison avec le PDU le plus récent.

⁸⁹ Op. cit., p.5

Les premières esquisses d'un BHNS

Nous pouvons enfin constater en dernière page de ce PDU originel l'esquisse d'un BHNS (*figure 3*), et présenté par l'AGURAM comme une solution potentielle aux problèmes de congestion automobile qu'elle diagnostique. Si le CEREMA rappelle que « le BHNS n'est qu'un concept, et non un label »⁹⁰, donc que la désignation comme telle d'un service de bus ne dépend pas de la vérification stricte de plusieurs critères, nous pouvons observer que l'apparence en elle-même du véhicule ne se distingue pas radicalement du BHNS actuellement en circulation, comme en témoignent la vitre avant panoramique et le quai surélevé (*figure 3bis*). N'ayant su retrouver le modèle malgré la présence du logo constructeur, il m'est impossible de déterminer à quel degré la solution envisagée par l'AGURAM se rapprochait de celle qui a été définitivement choisie en 2009 ; ni, de toute façon, si celle-ci a véritablement pesé sur la décision finale. À cet égard, un des agents du pôle mobilité de l'AGURAM m'a confié ceci, sans rapport avec une quelconque question :

Enquêté : Juste pour ton info, on a déménagé il y a 2, 3 ans, donc on avait un petit peu plongé dans les dossiers qu'on avait partout, pour essayer d'archiver, de jeter, [...] et je t'avouerai je suis tombé sur des pépites, ils avaient commencé à réfléchir à des réseaux de bus un petit peu performants, de type BHNS, depuis les années [1978].

Enquêteur (*avec surprise*) : - Ah oui d'accord.

Enquêté : - Je suis tombé sur des plans ; ça ne s'appelait pas METTIS, c'était pas le même système... Mais en tout cas les premières réflexions au niveau de l'agence [...] dataient de cette période-là.

Preuve que le concept de BHNS, quoique porté à plusieurs reprises par l'AGURAM lors des mandats successifs de M. Rausch⁹¹, n'aura jamais su le séduire et s'imposer dans sa politique de mobilité. Pour conclure, il n'est nulle part fait mention dans ce PDU des externalités de l'automobile sur l'environnement et les écosystèmes locaux à Metz, sinon la qualité de l'air. Et cette dernière, comme vue en introduction, avait été investie par les pouvoirs publics en tant qu'objet de santé publique bien avant les inquiétudes concernant le changement climatique ; donc n'est pas nécessairement un enjeu écologique *en soit*.

⁹⁰ CEREMA. Un panorama détaillé des bus à haut niveau de service (BHNS) en France. 13/01/2022. URL = < <https://www.cerema.fr/fr/actualites/panorama-detaille-bus-haut-niveau-service-bhns-france> > (consulté le 29/04/2024)

⁹¹ De 1971 à 2008, ce qui couvre la période des deux projets ayant été présentés.

Chapitre 2. L'écologisation des politiques de mobilité messines

Dès lors, alors que soumises à des logiques lourdes de *path dependence*, les politiques de mobilité de Metz ne sont pas, lorsque Jean-Marie Rausch était maire, investies de propriétés environnementales ; pour ainsi dire, les politiques de mobilité de la ville de Metz ne sont pas inscrites à l'agenda écologique local. Mais au milieu des années 2000, la politisation dans le débat public des mobilités au travers de l'enjeu environnemental profite au socialiste Dominique Gros qui remporte les élections municipales de 2008, et dont l'arrivée au pouvoir produit en quelques années une rupture profonde dans les mobilités à Metz, ainsi que leur inscription dans les enjeux écologiques ; rupture que l'on peut qualifier de *moment critique* dans le processus de dépendance au sentier, puisqu'elle balise encore à ce jour de nombreux choix contemporains dans les mobilités métropolitaines.

I. Le moment critique des politiques de mobilité à Metz : l'arrivée du METTIS

Selon le directeur du service mobilités, l'offre de transport urbain « a connu sa révolution en 2013, [...] avec l'arrivée des deux lignes METTIS ». Cette remarque est d'autant plus remarquable que cet agent n'était pas en poste en 2013 à l'Eurométropole. L'arrivée du BHNS est effectivement une rupture pour les politiques de mobilité messines, et ce à plusieurs égards. Nous allons voir quelques aspects la façon dont cette reconstruction du réseau a constitué un *moment critique* dans les mécanismes de dépendance au sentier.

La métropolisation de la compétence mobilité

D'abord, comme rappelé avec justesse dans un séminaire d'analyse de projet urbain de l'Université de Liège, l'élection de Dominique Gros concourt avec la consolidation de l'institution métropolitaine et de ses compétences propres : « le 1er janvier 2002, le District de l'Agglomération Messine devient la Communauté d'Agglomération de Metz Métropole (CA2M). La CA2M intègre 28 nouvelles communes ce qui lui permet d'élargir son périmètre de réflexion et d'intervention. Le Périmètre de Transport Urbain [PTU] qui définit la zone où le transport public est considéré comme urbain et est organisé par l'autorité urbaine s'étend donc sur le nouveau périmètre de la CA2M. Par ailleurs, au-delà de la compétence du transport déjà détenue par le District, la CA2M intègre 14 nouvelles compétences dont l'aménagement

du territoire »⁹². Et en sus d’être élu maire de Metz en 2008, Dominique Gros devient vice-président de Communauté d’Agglomération de Metz Métropole (CA2M), future Metz Métropole⁹³ en 2009 dont « il demande à prendre en charge le volet transport »⁹⁴. Cette double casquette lui offre l’opportunité de se lancer rapidement dans la conception d’un TCSP à Metz. Choisi par les messins en janvier 2009, le nom de ce réseau refondu sera « LE MET’ », au sein duquel circulera un BHNS en site propre sur 85% de son parcours nommé « METTIS ». La maîtrise d’ouvrage est confiée au pôle Transport & Déplacements de Metz Métropole, la ville de Metz étant maître d’ouvrage délégué pour quelques tronçons⁹⁵. Les travaux débutent véritablement en 2011 et les deux lignes A et B de METTIS sont inaugurées en octobre 2013⁹⁶, de pair avec le réseau LE MET’ dont la métropole devient l’autorité organisatrice⁹⁷. Le METTIS entérine ainsi la métropolisation de la compétence mobilité et voirie.

Le verdissement des politiques de mobilité sous Dominique Gros

Enfin revenons-y, les politiques de mobilité sont clivantes dans le débat public depuis l’essor de la motorisation individuelle dans les années 1960, mais n’acquièrent une dimension écologique publique qu’à compter des années 2000. Ainsi comme le déclare dès son élection Dominique Gros à propos du futur BHNS sur son blog de campagne, « ce projet est à même de faire entrer Metz parmi les villes du XXIème siècle, notamment en termes de déplacements (transports en commun, vélo, circulations piétonnes...) et de développement durable. »⁹⁸. Nous pouvons y lire les champs lexicaux de l’écologie et de la modernité avec la mention du « XXIe siècle », mêlés sous le concept flou du « développement durable », dont l’emploi agit nous l’avons vu comme une neutralisation performative de la conflictualité entre les aspects économique et écologique, ce afin de stabiliser la gouvernance locale.

⁹² De Smet et al. « PROJET METTIS /// METZ ». *PROJETS URBAINS : ETUDE DE CAS CONCRETS*, Université de Liège, 2015-2016, pp. 32, p.14. URL = < https://projeturbain.net/wp-content/uploads/2017/10/rapport_et_mettis.pdf > Consulté le 01/05/2024

⁹³ La Métropole devient Eurométropole en 2021.

⁹⁴ Op. cit.

⁹⁵ Ville de Metz. *Mettis*. metz.fr, N.D. URL = < <https://metz.fr/projets/mettis.php> > Consulté le 12/05/2024

⁹⁶ Op. cit., p.17

⁹⁷ « Le réseau LE MET’ » metz.fr, 10/10/2013. URL = < https://metz.fr/actus/2013/131010_reseau_lemet_.php > Consulté le 12/05/2024.

⁹⁸ L’Equipe de Campagne. Le 16 mars, Ensemble pour l’avenir de Metz. 14/03/2008. URL = < <https://dg-2008.blogspot.com/> > Consulté le 01/05/2024

Une communication publique qui ancre les mobilités alternatives dans l'agenda écologique local

Ce discours écolisant la politique de transports urbains s'affirme considérablement lors des travaux pour accueillir le METTIS ; une grande campagne didactique autour du BHNS et de sensibilisation aux enjeux écologiques de la mobilité est déployée par Metz Métropole à destination des habitants, via de l'affichage public, des réunions d'informations et la distribution de tracts⁹⁹. Alors que les travaux avaient lieu en parallèle dans toute la ville, les brochures d'information retrouvées aux archives évoquent le caractère « plus silencieux et moins polluant qu'un bus diesel conventionnel »¹⁰⁰ du futur BHNS, ou bien insistent sur les « plus de 900 arbres plantés »¹⁰¹ dans le cadre du projet METTIS, comme d'ailleurs pour évoquer une continuité avec les logiques d'écologie urbaine du maire et son adjoint précédents. J'analyse cette stratégie de communication comme une mise à l'agenda politique sous le modèle de « la politisation » tel que décrit par P. Hassenteufel¹⁰², modèle qui décrit le mécanisme par lequel « un enjeu de politique publique est politisé et mis en avant par un (ou plusieurs) acteur(s) politique(s) afin de renforcer sa (ou leur) position dans la compétition politique » ; la réponse qui est simultanément apportée à la mise à l'agenda de l'enjeu environnemental des politiques de mobilité est ainsi espérée comme une forme de tractation symbolique avec les habitants suffisante au regard des nuisances telles que vécues par ces derniers pour circuler en voiture. Cela permet d'expliquer pourquoi un panneau d'affichage public s'intitule « c'est bientôt fini, gardons le sourire ! »¹⁰³ ou bien qu'est rapporté dans l'édition n°4 de la brochure à destination des habitants une déclaration d'Alain Chapelain, maire de Longeville-lès-Metz, selon lequel :

Il n'est malheureusement pas possible d'éviter les perturbations et les nuisances mais le résultat sera, je n'en doute pas, à la hauteur de vos attentes. Essayez d'imaginer ce que sera la métropole demain, embellie, rajeunie, par la diminution importante de la circulation automobile.

⁹⁹ Op. cit., p.23

¹⁰⁰ STRATIS. *Lettre d'information METTIS*. 2009-2012. SC186, Archives municipales de Metz, brochure n°8

¹⁰¹ Ibid.

¹⁰² Hassenteufel, Patrick. « Les processus de mise sur agenda : sélection et construction des problèmes publics », *Informations sociales*, vol. 157, no. 1, 2010, pp. 50-58, p.6

¹⁰³ Stratis. « Metz Métropole > Communication de chantier du TCSP METTIS », N.D. URL = < <https://www.stratis.fr/agence-de-communication-secteur-public/portfolio/metz-metropole-communication-de-chantier-du-tcsp-mettis-1349?cHash=0532667c86e55e64f1bf641f53a31b06> > Consulté le 15/05/2024

Diminution qui sans conteste, se traduira par une moindre pollution, donc une meilleure qualité de vie.¹⁰⁴

Nous voyons bien, au regard de ce que je viens d'écrire, la logique du discours de M. Chapelain.

La place particulière du vélo dans les politiques de mobilité de Dominique Gros

Aux archives enfin ai-je pu trouver deux documents assez significatifs qui insèrent cette fois-ci le développement du vélo dans la communication écologique de la mairie. D'une part, une brochure de la ville invitant les habitants à participer à la Quinzaine de l'Environnement à Metz du 25 mars au 7 avril 2013 (*figure 4*), durant lequel événement était proposée le samedi 6 avril une journée des « éco-animations » ; ainsi, « des animations sur la mobilité durable [eurent] lieu sur la Place de la République [...] : présentation et essais de vélos, vélos électriques et voitures électriques, découverte de l'autopartage, balades à vélo, découverte des pistes cyclables ». D'autre part, un dossier versé aux archives par le cabinet du maire¹⁰⁵ témoigne de cet intérêt, puisque peut-on y retrouver en son sein une édition papier du Républicain Lorrain du 25 mai 2010 titré par une déclaration de René Darbois, adjoint en charge du développement durable et solidaire sous Dominique Gros¹⁰⁶, déclarant que « Metz sera 100% cyclable en 2020 ». Prudent dans le travail sur archives, gardons à l'esprit que le choix de verser ce dossier est éventuellement une stratégie délibérée « de mettre en mémoire » la façon dont Dominique Gros et son entourage étaient investis dans le vélo. Dans tous les cas, nous voyons que si celui-ci fut délaissé par M. Rausch, il se trouve désormais parmi les enjeux dits de « mobilité durable » centraux de la mairie, si on se réfère à la brochure pour la Quinzaine de l'environnement. Cet intérêt peut s'expliquer d'ailleurs au moins en partie parce que M. Gros est lui-même un cycliste assidu ; mon entretien avec M. Ribon m'apprends qu'il a même été membre de Metz à vélo, et estime que « le premier mandat il a été assez loin, le deuxième mandat il a fait développer le METTIS [...] et le vélo il a laissé tomber ». L'ancien président d'AGIRR partage aussi cette analyse, « [...] Le premier mandat de Dominique Gros était très ambitieux et le deuxième était plus dans la gestion, on va dire, au niveau des mobilités, avec le vélo qui s'est effondré, l'aménagement des pistes cyclables qui s'est arrêté. ». Il est intéressant de noter en passant que dans le discours de M. Ribon, à l'inverse de cet autre militant, sont

¹⁰⁴ Ibid., brochure n°4

¹⁰⁵ Cabinet du maire. *Généralités autres modes de déplacement*. 2000. 384W, Archives municipales de Metz

¹⁰⁶ Metz Ecologistes. « René Darbois ». 2017. URL = < <http://metzecologistes.over-blog.com/2017/04/rene-darbois.html> > Consulté le 15/05/2024.

implicitement mis en concurrence les investissements à destination du BHNS et du vélo. Exemplairement, cette position s'affirme dans l'extrait suivant :

Enquêteur : - Qu'apporte selon vous la notion de coût-opportunité à l'analyse quand il s'agit de prendre des décisions, pour tout ce qui est aménagements de mobilités cyclables ?

Enquêté : - Oui c'est intégré tous les coûts induits, on parlait tout à l'heure de la voiture, l'automobile c'est loin de payer tous les coûts générés par l'usage de la voiture [...] quand une personne se met au vélo, la société gagne de l'argent en fait. [...] Quand on fait une infrastructure de transport en commun, elle va coûter énormément cher, alors qu'on mettrait le même argent dans le vélo, on déplacerait plus de gens.

Cette différence de posture fait sens puisque M. Ribon, certes partisan de toute alternative de mobilité à la voiture, milite avant tout pour le vélo.

Des transformations souhaitées par M. Gros dans les politiques de mobilité qui se sont heurtées à des processus de dépendance au sentier

Mais ce que M. Ribon oppose plus explicitement au développement favorable au vélo, ce sont selon lui les habitudes des services techniques de Metz auxquelles Dominique Gros s'était heurté en tant que maire :

Enquêteur : - Quand vous disiez que Dominique Gros s'était heurté aux habitudes des services techniques, comment est-ce que vous savez ça ?

Enquêté : - C'est de discussions avec lui [...], on était relativement proches. Et il y a eu aussi une personne qui travaille aujourd'hui à Paris, la personne qui était le monsieur vélo à l'époque, a été attaquée directement [...] Des attaques directes, un peu ce qui se passe à Paris en ce moment.

- Quand vous dites attaques directes, qui était attaqué ?

- Je parle de la personne qui gérait le vélo [...] qui était pas un élu, qu'était du personnel [...] a été attaquée personnellement. [...] Les réseaux c'était pas trop, mais c'était surtout à travers la presse, à travers les réunions etc. Parce que les gens concevaient pas qu'on pouvait se déplacer à vélo.

Si M. Ribon dit vrai, cela signifie que Dominique Gros a lui-même perçu avoir rencontré une persistance structurelle dans les pratiques des services ; persistance qui se serait jusque traduite par des attaques envers son nouveau personnel, bien que les auteurs et la nature exacte des attaques me demeure inconnue. Moins violemment au sein des services de l'Eurométropole

aujourd'hui, ces persistances dans les habitudes de travail semblent perdurer, au regard de ce que m'explique un agent du service de la transition écologique en poste depuis plus d'une dizaine d'années lorsque je l'interroge sur l'état des relations avec le pôle de la planification :

Quand on est en transversal et qu'on est sur des sujets comme la transition écologique, on est sans cesse dans une position de lobby auprès de nos collègues. Lobby gentil, lobby positif, lobby où on donne des coups de main, etc. Mais lobby quand même pour pouvoir avancer. Sinon, les gens n'ont pas le temps ou s'en désintéressent.

L'emploi du terme « lobby » est assez significatif, puisqu'il signifie la permanence perçue du travail nécessaire pour maintenir le sujet de la transition écologique dans les dispositifs actuellement fabriqués par la métropole.

Enfin, cette « dépendance au sentier » prenant la forme de résistances au changement dans les pratiques des acteurs qui « font » la politique de mobilité, est peut-être aussi, j'en fais l'hypothèse, l'explication à l'absence manifeste d'une prise en compte de l'impact environnemental dans le choix des configurations de stations dans l'avant-projet du METTIS de 2009, lui aussi retrouvé dans les archives¹⁰⁷. En effet par colonne, nous y retrouvons les critères, dans l'ordre de gauche à droite, de « complexité », de « configuration », de « coût et surcoût », « d'espace public et urbanisme », de « sécurité et accessibilité plurimodale », de « circulation générale et fluidité » et « exploitation de la LHNS TCRM ». Seul le critère « d'espace public et d'urbanisme », pourrait avoir quelque lien avec une notion environnementale, mais dans cette colonne, que ce soit pour les stations Lecretelle ou SNCF, il n'en est jamais fait mention ni même allusion. À l'inverse, est présent dans les critères conclusifs des études avant-projet¹⁰⁸ concernant les deux stations précédemment citées celui « d'impact sur la circulation générale », autrement dit la préservation de la circulation automobile telle qu'au moment de l'étude. Cela questionne sur l'importance réelle de l'écologie dans les choix « à la marge » du réseau, tels que nous pouvons les qualifier, quoiqu'aucune conclusion ne puisse être définitivement tirée puisque cette étude avait peut-être été réalisée en amont ; ou bien l'idée même de la création d'un BHNS semblait suffisamment écologique pour ne pas y avoir recours.

¹⁰⁷ Metz Métropole. *METTIS : Dossier de projet phase AVP*. 2009. 283W73, Archives municipales de Metz

¹⁰⁸ Ibid., 8.1.4 et 8.2.4

II. Écologisation des mobilités et acteurs locaux

Or, cette inscription de la mobilité en tant qu'enjeu particulier des politiques environnementales par Dominique Gros n'est pas née *ex nihilo*, mais entre en cohérence avec des logiques plus vastes d'identification des externalités de l'automobile par les pouvoirs publics dans les années 2000, nous l'avons déjà évoqué. Désormais, nous allons voir comment ce verdissement des politiques de mobilité se traduit concrètement pour les acteurs locaux, en tant que translations de normes environnementales en normes techniques.

L'enrichissement par le sujet des mobilités de l'univers des normes environnementales

Nous l'avons vu, le PDU de 2002 traitait uniquement le sujet de la congestion automobile par obligation juridique. Le PDU de 2008, lui aussi retrouvé aux archives¹⁰⁹ et concernant le territoire de la CA2M¹¹⁰, insiste davantage sur les pollutions générées par les voitures. En sa sixième page, il nous est dit dans ce document que « la domination de la voiture sur les autres modes de déplacement est préoccupante »¹¹¹ ; l'usage du concept de « domination » est novatrice comparé au précédent PDU, et renvoie aux approches théoriques que nous avons développé en introduction. Les externalités du « recours massif à l'automobile » sont toujours selon ce PDU de deux ordres : un « air moins respirable »¹¹², et une « qualité de vie en ville qui se dégrade »¹¹³. Si cette analyse est héritée du précédent PDU, nous pouvons remarquer une nouveauté dans le cas de la « qualité de vie en ville », car sont citées des données du Ministère de l'Ecologie et du Développement Durable afin d'identifier une pollution jamais évoquée jusqu'alors : « le bruit est la première nuisance environnementale citée par les Français ! Or, en ville, c'est, c'est la circulation routière qui en est principalement responsable » ; et le paragraphe se conclue en énonçant que « face à ce constat, l'urgence est de développer et d'opter pour des modes de déplacement alternatifs à la voiture, et surtout moins polluants ». Il est assez remarquable que le PDU se construise cette fois-ci en prenant appui sur des données produites par les services de l'Etat, ce qui montre une interaction bien plus élevée entre pouvoirs locaux et centraux dans l'écologisation des politiques de mobilité. Cette dynamique s'observe

¹⁰⁹ Communauté d'Agglomération de Metz Métropole. *Plan de Déplacements Urbains*. 2008. CBB4M143, Archives municipales de Metz, p.2

¹¹⁰ La CA2M devient Metz Métropole en 2009.

¹¹¹ Ibid.

¹¹² Ibid.

¹¹³ Ibid., p.7

aussi dans un autre document, le PCET : né juridiquement en 2010, « il a été présenté comme "une démarche générale de mise en cohérence de l'ensemble des politiques locales qui peuvent avoir un impact en matière d'émissions de gaz à effet de serre" »¹¹⁴. D'après un agent du pôle de la transition écologique, le PCET de la Métropole a d'abord été produit en 2012, puis « en 2015, en fait, [ils n'ont] pas recommencé un PCAET à zéro, sinon [ça leur] aurait pris beaucoup plus qu'une petite année » : le PCET a ainsi été « augmenté avec la qualité de l'air » dans ses thématiques traitées, donnant lieu au PCAET de 2015. Ce PCAET a été l'occasion de « retravailler notamment les actions de mobilité qui sont importantes en matière de qualité de l'air » ; ainsi d'intégrer symboliquement l'enjeu de la mobilité en tant que norme environnementale dans un document référentiel pour les acteurs opérant au sein de la Métropole. Précisons aussi que le PCAET doit légalement entrer en cohérence avec des schémas de planification supérieurs, notamment le SCoT, et le SRADDET¹¹⁵, témoignant d'une articulation réglementaire de plus en plus poussée entre les différentes échelles territoriales et les acteurs qui y sont associés.

L'affirmation en légitimité des associations locales de mobilités alternatives

Par ailleurs, ce processus participe à légitimer au tournant des années 2010 les associations locales qui souhaitent peser sur les décisions en matière de mobilité. J'ai pu échanger avec les présidents de deux d'entre elles : Metz à Vélo que nous avons déjà présenté, et AGIRR, qui est selon son ancien président « l'émanation locale » de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (la FNAUT). Si Metz à Vélo a toujours milité spécifiquement pour un développement du cyclisme dans la métropole, la raison de la naissance d'AGIRR diffère des sujets sur lesquels se positionne ultérieurement cette association, sur laquelle raison son ancien président revient :

« AGIRR, ça a été créé contre l'A32. Donc, si tu vois l'A32, c'était une autoroute parallèle à la 31 qui devait être payante. C'était un truc un peu fumeux qui devait faire un "S". Il y a eu une grosse opposition et AGIRR était le réceptacle de ces oppositions. Donc, après, avec l'élection de Jean-Pierre Masseret au niveau de la région Lorraine, ça avait arrêté. Donc le projet A32 a été arrêté, mais c'était vraiment le cœur du sujet à la base de l'association. Et donc après, très

¹¹⁴ Ibanez, Patrice. « L'articulation des PCET avec les documents locaux de planification urbaine », *Droit et Ville*, vol. 71, no. 1, 2011, pp. 43-62.

¹¹⁵ Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. *Le SCoT : un projet stratégique partagé pour l'aménagement d'un territoire*. 30 mai 2022 (consulté le 23/05/2024). URL = < <https://www.ecologie.gouv.fr/scot-projet-strategique-partage-lamenagement-dun-territoire> >

vite, l'association s'est muée en force de proposition pour proposer aussi une autre vision de la ville et des mobilités sur son territoire d'intervention qui était entre Metz et Luxembourg. »

Se repositionnant sur d'autres enjeux de mobilité que la lutte contre l'A32, l'association produit ainsi en 2019 un document nommé « Inventons la mobilité durable de demain : 20 propositions des associations d'usagers de Metz Métropole pour les élections de 2020 ! »¹¹⁶ avec la participation de Metz à Vélo sur les questions cyclables. Ce document fut, d'après l'ex-président d'AGIRR, « envoyé aux principaux candidats sur la métropole » des élections municipales de 2020. J'estime que la légitimation de l'enjeu environnemental des mobilités par les normes a exercé une influence considérable sur les moyens par lesquels AGIRR, mais aussi Metz à Vélo, tentent de faire entendre leurs discours auprès de la métropole. L'échange suivant le montre :

« Quand [AGIRR a] fait les 20 mesures sur la mobilité, le cœur des militants, effectivement, ce sont des gens qui viennent contre du projet A32. Ensuite, avec des personnes aussi qui ont des bonnes connaissances des questions de mobilité, notamment sur Metz Métropole. Il y en a certains qui habitent sur Metz Métropole et qui ont fait des études aussi sur la mobilité. »

La connaissance technique des mobilités par les militants, sans être un prérequis, semble ainsi assez déterminante dans la capacité à produire un discours entendu par la Métropole. Cette stratégie est payante, puisque lorsque je lui demande s'il a eu des retours de la part de techniciens, l'ancien président d'AGIRR m'a confié avoir eu des retours en « off » de quelques un d'entre eux lui disant que c'était « super » et « intéressant », et que [le document] est passé aussi dans la revue de presse des services de la ville de la métropole ». Même chose du côté de Metz à Vélo, à propos de l'avis rendu par l'association concernant la cyclabilité de la future ligne C du METTIS¹¹⁷ :

Enquêteur : - comment est-ce que vous allez chercher les données qui sont utilisées pour faire toutes vos propositions ?

¹¹⁶ Cet enquêté m'a fourni ce document par courrier électronique.

¹¹⁷ METZ. Metz à Vélo. *Avis de l'association "Metz à Vélo" Sur le projet de ligne METTIS C. 2024* (consulté le 20/05/2024). URL = < <https://www.metzavelo.fr/wp-content/uploads/2024/01/Partie-1-Approche-generale-et-axes-principaux-damelioration.pdf> >

M. Ribon : - Essentiellement, c'est un organisme qui s'appelle le CEREMA, qu'on a dû citer plusieurs fois dans le document d'ailleurs.

Et, quelques minutes plus tard, dans le même entretien :

- Et est-ce que ces données, ce sont les mêmes qu'utilise par exemple la métropole ?
- La métropole les connaît, d'autant plus que la personne qui est responsable de la mobilité, qui s'appelle Béatrice Agamennone, est sous-directrice du CEREMA.

Ainsi la recommandation d'« augmenter la largeur des voies cyclables à au moins 3 m voir 3,5 à 4 m conformément aux recommandations du CEREMA »¹¹⁸ dans cet avis rendu par Metz à vélo montre comment l'association soumet son discours à l'univers des normes techniques de la mobilité, prenant appui sur les données du CEREMA sachant que Béatrice Agamennone, sous-directrice de celui-ci y est également vice-présidente Mobilités et Transports à l'Eurométropole¹¹⁹. Ici nous retrouvons selon moi une idée majeure de Bourdieu dans son essai « Ce que parler veut dire » dans lequel le sociologue montre que les parties prenantes d'un champ s'efforcent de maîtriser la langue légitime des dominants dudit champ¹²⁰. La maîtrise de cette langue est un enjeu pour les militants de Metz à Vélo, puisqu'en légitimant leurs expériences sensibles des équipements cyclistes de la ville au moyen de la connaissance des normes du CEREMA, elle est possiblement déterminante dans la capacité de l'association à peser dans les décisions métropolitaines concernant ces équipements. À propos de ceux-ci, voici ce qu'énonce cet enquêté de l'AGURAM :

Enquêteur : - L'état actuel des aménagements vélo à Metz, tu les décrirais comment ?

Enquêté : - Les derniers sont plutôt de bonne facture ; il y en a beaucoup qui ont mal vieilli [...] Alors en plus les normes ont évolué si tu veux entretemps, c'est qu'avant tu pouvais te limiter : moi j'ai vu des aménagements de 70 centimètres, [...] aujourd'hui on est plus sur du 1,5 mètres. [...] Le défi c'est de reprendre l'existant, de l'améliorer, et de déployer encore le système. C'est un double défi.

- Peut-être que les nouvelles normes sont [incompréhensible] au moment où il fallait les renouveler ? Tu comprends ce que je veux dire ?

¹¹⁸ Ibid., p.2

¹¹⁹ Eurométropole de Metz. *Béatrice Agamennone*. 14/06/2023 (consulté le 20/05/2024). URL = < <https://www.eurometropolemetz.eu/l-eurometropole/l-organisation-de-l-eurometropole/institution/les-elus-de-l-eurometropole-de-metz/beatrice-agamennone-38.html> >

¹²⁰ Bourdieu, Pierre. « Ce que parler veut dire. L'économie des échanges linguistiques ». Paris : Fayard, 1982. 239 p.

- Oui, tout à fait, les normes, c'est les normes du CEREMA qui datent d'il y a deux ans si tu veux. Et moi ce que je vois, parce que je marche pas mal à pied, [...] tu as pas mal d'aménagements qui sont discontinus [...], qui posent un problème de sécurité.

[...]

- Là aussi, c'est de reprendre une politique qui date depuis 30 ans quoi. On parlait de politique pro-voiture, c'est compliqué et coûteux de modifier la ville. En plus la règle quand tu réalises une rue, [...] c'est un investissement sur 30 ans. C'est des investissements énormes.

Il paraît ainsi assez clair qu'une association comme Metz à Vélo a un intérêt certain à employer le même langage technique que les institutions qui conçoivent les équipements vélo de l'Eurométropole de Metz, ces derniers étant inscrits dans une dépendance au sentier lourde, car capables de durer au-delà de leur possible obsolescence normative.

III. Les contraintes structurelles de l'évolution envisagée du réseau de bus messin

Les infrastructures de voiries, qui conditionnent les mobilités, induisent des dépendances au sentier de longue durée. Ainsi, le réseau LE MET' a été conçu autour de composants qui conditionnent les possibilités d'évolution du réseau par les contraintes qui pèsent dessus. Cette dépendance au sentier résulte particulièrement du type de véhicule choisi pour le TCSP.

Le clivage politique du choix d'un véhicule sur roues plutôt que sur rail

D'abord, l'aspect fondamental du METTIS, est sa nature de BHNS. Cette propriété contraint fortement les évolutions désirées du réseau, nous le verrons. Commençons par expliquer les raisons de ce choix plutôt qu'un tramway. Dans les archives, la lettre d'information METTIS à destination des habitants n°1 indique en troisième page que le tramway serait « une solution très efficace dans les agglomérations plus peuplées que la région messine. Sa rentabilité demande une densité moyenne de population de l'ordre de 6 à 8000 habitants par km de ligne. Or dans l'agglomération messine, dans une bande de 500m de part et d'autre de la ligne, est atteint au plus 4000 habitants par km ». Si la nature de BHNS du METTIS peut dès lors sembler naturelle au regard du tissu urbain qu'il dessert, il faut rappeler que tel n'était pourtant pas le cas au tournant des élections municipales de 2008 à Metz. Le sujet de la mobilité s'ancre dans le débat local, et les différents candidats se disputent alors sur la solution à adopter pour

l'implémentation d'un transport en commun nouveau¹²¹. À droite le tramway séduit Emmanuel Lebeau, Marie-Jo Zimmerman est en faveur d'un tram-train, tandis que Jean-Marie Rausch s'oppose à l'idée du tram, mais est ouvert à un TSCP tout en promettant de définitivement fermer l'accès du plateau piétonnier aux bus, cloisonnant définitivement cet espace à la marche à pied. À l'inverse au centre Nathalie Griesbeck préconise un *bus way*¹²² qui circulerait sur un ring, à la façon d'une rocade ; et à gauche, Dominique Gros est lui aussi favorable au *bus way*, mais passant au centre. Finalement, la division fortuite de la droite aux municipales de 2008 entre le maire sortant et Zimmerman¹²³ profite à Dominique Gros qui obtient la mairie avec sa liste. Cette victoire est décisive pour l'architecture ultérieure du réseau de transports urbains messin.

Un marché de l'emploi des conducteurs de transports publics en tension

L'une des premières contraintes exercées sur le réseau aujourd'hui est le faible nombre de conducteurs disponibles, entraînant des difficultés pour augmenter la capacité du réseau, ne serait-ce qu'assurer son fonctionnement ordinaire selon le directeur du service de mobilité et voiries de l'Eurométropole de Metz :

Enquêteur : - Quand tu parlais de renforcer les lignes et que tu disais que ce n'était pas facile, qu'est ce qui peut bloquer ?

Enquêté : - Renforcer les lignes ?

- Dans le fait de renforcer les cadences de METTIS ?

- Le matériel roulant, il faut acheter des bus ; et les conducteurs, il faut plus de conducteurs. Et donc, le matériel roulant ça se résout par des investissements, donc on achète des bus, mais il y a des délais, c'est compliqué etc. Il y a la loi de transition énergétique, qui fait effectivement que ça se télescope et on peut pas forcément acheter ce qu'on achetait hier, donc c'est forcément un peu plus complexe qu'avant. Et au-delà de ça, on a un vrai problème à Metz, mais c'est pas qu'à Metz, c'est sur le métier du transport urbain en France, mais c'est exacerbé ici parce qu'on a la concurrence avec le Luxembourg, c'est que l'exploitant manque de conducteurs déjà aujourd'hui pour satisfaire le réseau qu'on a. Et donc lui demander de le renforcer, c'est lui

¹²¹ « Au-delà des polémiques, les choix des candidats » *La Semaine Numérique*, 16/02/2008. URL = < <https://lasemainenumerique.fr/net/lasemaine.fr/nsf/bg.nsf/w2/15022008233917PTIUKM.htm> >, consulté le 01/05/2024

¹²² Le *bus way*, dans son principe, peut être assimilé au BHNS.

¹²³ Laurent de Boissieux. « Élections municipales Metz » *France-politique.fr*, 06/03/2019 (consulté le 12/05/2024). URL = < <https://www.france-politique.fr/elections-municipales-metz.htm> >

demander de résorber son problème d'effectif, et en plus aller chercher des candidatures supplémentaires pour aller augmenter le volume de conducteurs.

J'ai un échange similaire avec le chargé de missions mobilités de l'Eurométropole :

Enquêteur : - De façon générale, comment cette offre [de transport] évolue en ce moment selon vous ?

Enquêté : - Comment l'offre évolue ? Elle évolue malheureusement sous contrainte, et je ne vais pas vous parler de contrainte budgétaire, c'est sous contrainte de moyens humains et matériels. [...] Les Tamm¹²⁴ n'arrive pas à recruter de conducteurs. Et ça, c'est une difficulté qui n'est pas propre au réseau LE MET'. [...] On est sur un sujet, on va dire, qui est particulièrement en tension à l'échelle nationale puisque, au mois de septembre dernier, on avait des déclarations du ministre des Transports qui indiquait qu'il manquait 6000 conducteurs pour pouvoir assurer les transports à l'échelle du pays. Et on est dans un secteur avec le grand-duché du Luxembourg, où vous avez en plus une pompe aspirante en face de vous. On a des rémunérations qui sont quasiment 1200, 1300€ supérieures à ce qu'on propose en France.

Et à la même question, l'ancien président d'AGIRR répond tout autant que « [l'offre de transports] est en difficulté, bon après c'est partout en France [...] il n'y a plus de chauffeurs de bus [...] c'est suite au COVID. C'est un vrai problème, à Paris on en parle tout le temps, mais ici on a le Luxembourg en plus » ; il ajoute que donc selon lui si « l'offre a été réduite [...] c'est indépendant de la politique ». Ces tensions inhérentes au marché de l'emploi des conducteurs pertinemment relevés par ces trois enquêtés, aussi bien aux échelles locales que nationales, pèsent lourdement sur le réseau, forçant l'offre à « [évoluer] sous contrainte ». En effet, pour pallier l'affaiblissement du nombre de conducteurs tout en assurant les déplacements du même nombre de voyageurs sur une ligne de transport urbain, la seule solution envisageable consiste en l'achat de matériel roulant capable de transporter davantage de personnes, donc de véhicules plus grands ; réduisant du même coup le nombre de bus en circulation et donc la fréquence du service. Ainsi, le chargé de missions mobilité m'explique que si les BHNS de 24 mètres de long se voient remplacés par des bus de 18 mètres biarticulés :

¹²⁴ La SAEML (Société Anonyme d'Économie Mixte Locale) Tamm (Transports de l'Agglomération de Metz Métropole) est la société à qui revient la gestion du réseau LE MET'.

On aura, au-delà des problèmes de hauteur de quai, puisqu'on a des hauteurs de quai particulières sur ces lignes-là, on aura quand même des problèmes de capacité d'emport. Et avec la problématique qu'on a sur le recrutement des conducteurs, passer sur du 18 mètres sur une partie des services METTIS A et B, ça pose quand même une difficulté en termes de capacité à produire le service.

Le directeur de service me précise que cette contrainte pèse sur « l'exploitant qui est en charge de ça, les TAMM¹²⁵ actuellement ». Lorsque je l'interroge sur la possible autonomisation des transports collectifs, il me répond que « le problème c'est que tu es dans un milieu urbain ouvert, donc t'as tellement de facteurs perturbants que ces systèmes sont pas suffisamment éprouvés aujourd'hui » ; conditionnant en dernière instance l'évolution du réseau au marché de l'emploi des chauffeurs de bus.

Hauteur des quais METTIS, et dépendance à Van Hool

Le choix du constructeur du matériel roulant dans le cas du BHNS a lui aussi indirectement induit une *path dependence*. Le chargé de missions sur les questions de mobilité de l'Eurométropole évoquait juste avant des « hauteurs de quais particulières », ainsi lui demandai-je de m'éclaircir cet aspect :

Enquêteur : - D'ailleurs, les quais en question, ils ont été conçus particulièrement pour le METTIS ?

Enquêté : - Oui.

- D'accord.

- La volonté c'était d'un transport qui ne s'agenouille pas, donc qui voyage à plat. Donc on a des quais à 27 cm je crois sur le METTIS, alors qu'on a des quais plutôt à 18 [cm] sur les bus classiques. »

[...]

- Et donc, un BHNS différent... Un BHNS qui ne serait pas fabriqué par Van Hool...

- Il peut avoir plusieurs hauteurs. Le choix qui a été fait, ne me demandez pas l'origine, là pour le coup, en 2010, je sais pas trop ce qu'ils se sont posé comme question [...] J'avoue que je ne comprends pas cette décision ; techniquement c'est absurde. Le standard est à 18 [centimètres], pas à 27 [centimètres].

Lui demandant si cela a été choisi pour « s'accommoder au bus », il m'explique que « généralement, on fait plutôt l'inverse ». Même s'il me précise que d'autres constructeurs

¹²⁵ Transports de l'Agglomération de Metz Métropole.

peuvent proposer un BHNS compatible avec les quais des lignes A et B tels qu'ils sont, la Métropole a surtout avantage à employer la gamme de bus de Van Hool ; à moins de reconstruire l'entièreté des quais. Cet enquêté ajoute plus loin que « ça remet aussi en question peut être l'accessibilité pour les personnes handicapées » dans le cas où l'Eurométropole devrait remplacer les BHNS de 24 mètres par du biarticulé de 18 mètres, rompant avec une des caractéristiques du TCSP actuel. Aussi, les quais de la future ligne C ont donc été conçus avec des quais à 18 centimètres de hauteur, expressément pour être « compatibles avec tous types de bus » à l'inverse des quais des lignes A et B. On voit là précisément comment une institution peut, au moment « d'un moment critique », en l'occurrence la création d'une nouvelle ligne de TCSP, choisir délibérément une solution qui réduit au minimum une dépendance au sentier observée ailleurs.

Stabilisation du réseau LE MET' en étoile par *increasing returns*

Pour conclure ce chapitre, nous allons enfin voir que la refonte du réseau LE MET' à l'occasion de la création des lignes A et B du METTIS est largement héritée, et continue encore aujourd'hui à orienter la structure du réseau telle qu'emprunté par ses usagers. Voici comment le réseau est décrit par le responsable du service de la mobilité et des espaces publics :

Enquêteur : comment tu pourrais juste décrire l'offre en transports urbains de la Métropole de Metz ?

Enquêté : - Alors, l'offre de transport urbain...

Enquêteur : - En quelques mots.

- Elle a été, déjà en quelques mots, elle a connu sa révolution en 2013, j'allais dire, avec l'arrivée des deux lignes METTIS. On est passé, alors, deux lignes METTIS qui ont été créées, qui ont permis de créer vraiment l'épine dorsale du réseau de transport urbain, et qui a été accompagnée d'une restructuration du réseau LE MET' à l'époque. Le réseau qui est à peu près le réseau qu'on connaît aujourd'hui. Chaque année, il évolue le réseau. Mais c'est globalement des évolutions qui sont à la marge. C'est un réseau qui a fait ses preuves, qui est vécu de son succès.

Plus loin, cet enquêté implique que la restructuration du réseau vers une structure en étoile a été déterminante dans le succès en nombre d'usagers du MET', car selon lui « la fréquentation, elle a explosé. Donc c'est un réseau qui a fait ses preuves. C'est un réseau qui est sur un fonctionnement en étoile, en gros. C'est un réseau en étoile. ». Pourtant, la refonte du réseau LE MET', en tant que moment critique dans les processus de dépendance au sentier, fut

complètement conditionnée par la structure antérieure du réseau : je peux le démontrer assez aisément, puisque le plan des transports urbains de l'Eurométropole de Metz en septembre 2012 (figure 5), soit une année avant l'inauguration du BHNS, témoigne déjà d'un réseau en étoile, dont les branches se concentrent vers Metz :



Figure 5 : Plan du réseau de transports urbains de la Métropole de Metz de septembre 2012

Le même enquêté pointe les raisons pour lesquelles selon lui, le réseau n'évolue « qu'à la marge » :

Enquêté : - Et forcément, si demain la liane 2, je la fais passer, ou la liane 1, je la fais passer sur une autre rue, tous les aménagements qu'on a réalisés pour les arrêts, les abribus...

Enquêteur : - Deviennent inutiles.

- Deviennent inutiles ; et donc, il faut recommencer sur les aménagements d'infrastructures qui peuvent être effectivement très coûteux. Donc, ça ne change pas comme ça un réseau de transport, d'une part. D'autre part, il faut bien se dire que, de toute façon, l'architecture du réseau, elle correspond aussi aux zones de densité. Donc, il n'y a pas forcément une pertinence géniale, enfin, je veux dire, il n'y a pas... Elle a du sens, l'architecture actuelle du réseau, et elle correspond aussi aux besoins de déplacement, de mobilité de la majorité des gens. C'est aussi pour ça qu'il fonctionne bien.

Cet enquêté avance qu'il est complexe de revenir en arrière sur la décision concernant la situation d'un arrêt de bus dans une rue plutôt qu'une autre puisque les investissements qui y ont été décidés deviendraient *de facto* des doublons. S'agissant du trajet physique des bus, la métaphore du sentier de Pierson prend ici tout son sens. Subséquemment, le succès en fréquentation de ce réseau en étoile allant bon train d'année en année à la suite de l'arrivée du METTIS, il se traduit en tant qu'*increasing returns* pour cet agent de l'Eurométropole de Metz. Cette structure joue sur l'existence de rocade au sein du réseau, ainsi un agent de l'AGURAM avance qu'il existerait à leur sujet des demandes contradictoires, d'autant que le réseau aurait également été adapté à une demande de centralisation des déplacements :

Il demeure que les gens, ce qu'ils veulent beaucoup, c'est quand même aller en centre-ville. Mais il y a une forte demande en rocade. Ce n'est pas facile d'y répondre. C'est aussi lié à la configuration de la ville. Il n'y a pas tellement de grands boulevards qui font le tour d'un centre élargi.

Pour conclure, peu après l'échange déjà cité, le directeur de service m'explique que la création d'une ligne de transport urbain dépend de deux « approches » :

Enquêté : - On ne cherche pas forcément à savoir où vont les gens, mais au moins on sait qu'il y a beaucoup de monde à desservir, beaucoup d'emplois à desservir, donc on se dit, ok, c'est pertinent de mettre une ligne. Ça, c'est une première approche. [...] Deuxième approche possible, c'est les modèles [...] Les modèles de déplacement, c'est des modèles qui vont effectivement te permettre d'anticiper le trafic, enfin la fréquentation d'une ligne de transport urbain, en fonction de sa fréquence, de son passage, de la position des arrêts, par rapport effectivement aux zones de population, aux zones d'emploi, aux établissements scolaires, etc.

Enquêteur : - Tu peux nous donner les noms de quelques de ces modèles ? Un, ou même un ou deux ?

- Ce ne sont pas des noms. Si tu cherches dans la littérature, on appelle ça souvent des modèles multimodaux, qui sont des modèles à quatre étapes.

[...]

« Mais avec ces modèles-là, tu ne prévoiras jamais de rupture » conclue-t-il plus loin. L'emploi de ces modèles multimodaux est donc une pratique qui balise l'évolution de l'offre dans une dépendance au sentier, puisqu'elle est toujours fondée sur la structure préexistante du réseau de bus.

Chapitre 3 : Des politiques de mobilité « vertes » aux logiques de néolibéralisation de l'action publique

Plus vastement, ces dépendances au sentier des mobilités à Metz orientent la façon dont se conçoit le verdissement de celles-ci, en tant que logiques de la néolibéralisation de l'action publique messine. Définissons cette néolibéralisation avec Gilles Pinson :

« S'agissant des villes, la néolibéralisation de l'urbanisme a ouvert la voie à l'urbanisation du néolibéralisme. La "néolibéralisation de l'urbanisme" désigne la réorientation des politiques urbaines dans le sens de la promotion des mécanismes de marché et de l'impératif de compétitivité et d'attractivité des villes et des territoires. »¹²⁶

Cet « impératif de compétitivité et d'attractivité des villes et des territoires », peut être spécifié au cas de la Métropole de Metz, puisque toujours selon Gilles Pinson :

« Les processus de néolibéralisation sont propres à chaque contexte (national, local) et leurs modalités concrètes de déploiement dépendent des cadres territoriaux, institutionnels et culturels sur lesquels ils se greffent. Les nouvelles règles et institutions inspirées par le credo néolibéral s'articulent avec les choix et compromis politiques passés et les systèmes de politiques publiques hérités. »¹²⁷

Comme énoncé avec clarté par cet auteur, cette néolibéralisation de l'urbanisme, en tant que processus de transformation et non d'état des politiques publique, doit « s'articuler » entre autres avec « les systèmes de politiques publiques hérités ». Dès lors, de la sélection de la motorisation hydrogène pour la ligne C du METTIS aux bornes de recharge à destination des véhicules électriques, toutes les politiques publiques de mobilité messines en matière de mobilité sont conçues à l'aune d'une articulation entre *path dependence* et néolibéralisation¹²⁸.

¹²⁶ Pinson, Gilles. « Néolibéralisme/Néolibéralisation », Romain Pasquier éd., *Dictionnaire des politiques territoriales*. Presses de Sciences Po, 2020, pp. 385-390, p.5

¹²⁷ Ibid.

¹²⁸ Lorsque je dis tout ceci, je précise bien que je ne crois pas pour autant à l'existence d'un état « pur » et parfait de l'action publique locale, laquelle dégénérerait sous les axiomes néolibéraux. Comme l'explique à juste titre G. Pinson, le néolibéralisme succède au keynésianisme, période témoin de l'avènement de la motorisation individuelle ; ces deux théories demeurent concurrentes au sein du libéralisme.

I. La neutralisation de la conflictualité politique entre transports collectif et automobile par une politique d'offre de mobilités « décarbonées »

Pour débiter ce chapitre, si la conflictualité entre transports collectifs et motorisation individuelle est, nous l'avons vu, présente dans les documents de planification urbaine depuis le premier PDU de l'Eurométropole alors qu'elle n'était encore que le District de l'Agglomération Messine, la translation de l'automobile depuis l'enjeu de l'urbanisme vers celui de l'écologie permet paradoxalement de neutraliser une partie de ses coûts environnementaux ; du moins dans les discours. Ainsi, puisque le développement actuel des politiques de mobilité à Metz s'ancre dans la néolibéralisation de l'urbanisme, elles sont conçues en tant que politique d'offre, exerçant une forme de désamorçage de la concurrence entre les mobilités collectives et la motorisation individuelle.

Une automobile menacée par les mobilités alternatives ?

Nous pouvons commencer par nous demander si toutes les politiques de mobilité que nous avons étudié et le verdissement de celles-ci jusqu'ici ont produit un effet tangible et mesurable sur la motorisation individuelle à l'échelle de la métropole. Si nous comparons les données brutes du premier PDU de l'Eurométropole lorsqu'elle n'était que District en 2000 à celles de son dernier Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de 2022¹²⁹, la part des transports collectifs dans les déplacements semble stagner voire diminuer, passant de 9,4% à 9% ; tandis que l'automobile conserve sa place de choix, employée pour 56,8% puis 55% des trajets sur la même période. Si cette comparaison semblent démontrer une absence d'évolution dans les pratiques locales de mobilité, rappelons que la réalité est plus complexe, au regard de plusieurs raisons : d'abord, je ne peux prouver que les méthodes de décompte sont identiques dans des documents produits à une vingtaine d'années d'intervalle ; ensuite le nombre total de déplacements en lui-même a éventuellement pu augmenter ou du moins fluctuer, absorbant la hausse de l'utilisation des transports en commun ; et surtout, le territoire sur lequel est mesuré cette donnée a considérablement changé entre les dates de production de ces documents. Alors que le PDU de 2000 ne concerne que 18 communes, elles sont 44 au sein de l'Eurométropole

¹²⁹ AGURAM. *Plan Local d'Urbanisme Intercommunal*. 2022. BR1222, Archives municipales de Metz

en 2022¹³⁰. Si l'agglomération messine est née à partir de ce qui constitue aujourd'hui son pôle urbain, les communes qui ont été intégrées plus récemment sont situées sur des territoires à l'inverse plutôt ruraux. Comme le précise J.-P. Orfeuill, « à titre d'ordre de grandeur, la même personne, avec les mêmes besoins, doit parcourir au quotidien des distances trois fois plus élevées si elle réside dans un espace peu dense au lieu d'un centre-ville, et la voiture est souvent la seule solution possible. »¹³¹, et donc l'intégration de ces territoires forts dépendants de l'automobile brouille la mesure de l'influence qu'exerce les transports en commun sur les déplacements internes à la métropole.

Cela n'empêche pas de tenter de voir si certaines politiques de mobilité sont menées tout en tentant de conserver la place de premier ordre de l'automobile. Par exemple, j'ai cet échange avec M. Ribon, à propos de l'intégration du vélo dans le METTIS C :

Enquêteur : - Comment est-ce que vous expliquez le choix, par exemple, de faire cohabiter autant les cyclistes avec les voies bus ?

Enquêté : - Tout simplement, ils ne veulent pas refaire de travaux, souvent. Là, c'est le cas. Sur la première section du METTIS, ils ne veulent pas refaire de travaux. Ils ne veulent surtout pas retirer non plus de voies voitures, alors que c'est possible.

Si la conception des voies du METTIS C est, selon ce militant, inadaptée au vélo, ce serait en raison de la tendance à la conservation des voies dédiées aux voitures. Si cela semble correspondre à ce que m'explique cet agent de l'Eurométropole, dont je tairais la fonction :

Enquêté : - Alors les textes de loi disent normalement qu'on doit alléger la grille de stationnement et on doit surtout encourager les habitants à aller vers ce transport collectif. [...] Et donc on doit limiter la place de la voiture. Moi j'ai des élus qui me disent il y a pas assez de stationnement à proximité des axes METTIS. Contre-courant qu'on doit gérer.

Enquêteur : - Peut-être qu'ils ne sont pas au courant qu'il y a des dispositions... ?

- Si si si, ils le sont. Mais leurs administrés leurs disent « c'est bien le bus mais moi j'ai besoin de ma voiture ».

¹³⁰ Eurométropole de Metz, Extrait du registre des délibérations du bureau. 29 novembre 2022 (consulté le 21/05/2024). URL = <
https://www.eurometropolemetz.eu/fileadmin/user_upload/mediatheque_metropole/bureaux_metropolitains/2022/12_05_22/B051222_P3.pdf>

¹³¹ Orfeuill, Jean-Pierre. « Vers des transports amoureux du climat ? », *Revue Projet*, vol. 344, no. 1, 2015, pp. 27-36, 3^e note de bas de page.

Rien ne permet véritablement de dire que ces élus sont parvenus à imposer aux agents une politique de stationnement voiture plus permissive, aux côtés de la conservation de la voirie destinée aux automobiles. À l'inverse, le directeur du service estime que si lors de « la concertation préalable qui a été menée fin 2021, début 2022, c'était que les cyclistes n'étaient pas contents parce qu'on ne faisait pas assez de pistes cyclables ; [le service a] corrigé le projet de ce point de vue-là », et aussi, ont décidé de faire autrement :

Donc plutôt que de proposer un projet mi-figue mi-raisin, on a proposé une nouvelle version beaucoup plus ambitieuse qui a été resoumise à la concertation début 2023, il y a un an, en janvier 2023 où on a dit qu'à ce moment-là, on va proposer un scénario plus ambitieux avec une ligne de bus entrante, sens unique, voie propre, de bout en bout, ce qui permettra de fluidifier aussi la circulation sortante sur l'axe.

Enfin, en tant que politique publique la conception de la ligne C du METTIS remet bien en question l'automobile comme mode d'accès privilégié au centre-ville par l'axe qu'il traverse, et le choix de l'entrant plutôt que le sortant l'a été pour « un aspect un peu psychologique », toujours selon le même enquêté, car « l'heure de pointe est orientée vers Metz et dans l'autre sens le soir. [...] Et donc, avoir un bus qui soit dans son axe unique le matin, qui rentre, c'est plus favorable pour le report modal ». Perçu comme une victoire par cet enquêté, la réussite de ce passage en site propre quasi-intégral sur l'axe entrant du Mettis est attribuée par un enquêté de l'AGURAM à la ténacité de Béatrice Agamennone, selon lequel elle a « pris son courage à deux mains, [...] de dire, "non, ça ne me satisfait pas, je veux un vrai projet" ».

Dès lors la préservation de la motorisation individuelle est à chercher ailleurs, car si cette relégation de la voiture est effective sur un axe en particulier, celui du METTIS C, d'autres politiques de l'Eurométropole sont explicitement conçues pour développer l'automobile lorsque celle-ci est dite « décarbonée », intégrée dans une offre de mobilités « vertes ».

L'investissement dans des politiques de transport dites « décarbonées »

Pour éclairer ce raisonnement, je vais montrer de quelle façon le discours sur la décarbonation des mobilités permet d'établir un aspect commun à l'automobile et aux mobilités qui y sont dites alternatives. Est ainsi fait dans le diagnostic des émissions de transport sur le territoire de l'Eurométropole à la p.47 du document *Enjeux climat air énergie (par secteur d'activités et*

filières EnR&R) du dernier PCAET adopté en 2023¹³², un « focus sur les mobilités décarbonées », dans lequel le premier élément mentionné est « le développement des IRVE¹³³ », suivi à la page suivante de « l'hydrogène renouvelable, nouvelle filière du territoire ». Nous voyons comment l'enjeu environnemental de la filière hydrogène de l'Eurométropole, celle-ci conçue à destination de la future flotte de bus métropolitaine et dont nous traitons l'aspect symbolique dans la section suivante, est présenté dans la continuité d'une politique publique qui légitime la conduite des automobiles sur le territoire métropolitain en tant que véhicules présentés comme « décarbonés ». Cela explique pourquoi nous pouvons trouver dans l'exact même document l'affirmation que « la voiture individuelle est encore trop présente sur le territoire de l'Eurométropole »¹³⁴ sans que cela n'en soit pour autant contradictoire. Finalement, nous expliquons l'argumentation rhétorique de M. Grosdidier que nous avons rapporté en introduction, lorsque celui-ci avançait en juin 2023 que « la voiture n'est pas nécessairement de la pollution. ». Cette logique discursive n'est pourtant pas partagée par tous les agents, ainsi lorsque j'ai posé une question faussement naïve à ce sujet, voici la réponse de l'agent du service de la transition écologique et ayant travaillé sur le PCAET :

Enquêteur : - Quels sont les critères qui vous permettent de penser une mobilité comme étant décarbonée ?

[...]

Enquêté : - Décarboné, c'est peu émetteur de gaz à effet de serre, c'est assez clair quoi. Donc après, le plus décarboné, c'est la marche à pied. Ensuite, c'est le vélo musculaire, etc. Et donc, il y a deux méthodes. Soit on prend en compte les émissions du véhicule, de l'énergie consommée par le véhicule, pas forcément au pot d'échappement, il faut aussi prendre en compte comment on produit l'électricité par exemple, soit on prend en compte aussi l'empreinte carbone de la fabrication du véhicule, de la fabrication et de la filière économique du véhicule. Donc là, on est plutôt dans une méthode globale, mais qui est plus difficile à appréhender.

Cet agent mentionne assez explicitement la marche et le vélo, tout comme le scénario de 2026 du PCAET, et précise que les externalités de la voiture électrique sont plus complexes à envisager qu'au premier abord. Mais un aspect très intéressant de ce discours neutralisant la conflictualité entre transports collectifs et motorisation individuelle, est l'influence qu'il exerce

¹³² Eurométropole de Metz, *La transition énergétique*. 22/12/2023 (consulté le 20/05/2024). URL = < <https://www.eurometropolemetz.eu/les-services/engagements-ecologiques/transition-energetique-144.html> >

¹³³ Infrastructures de Recharge de Véhicules Electriques.

¹³⁴ Ibid., p.42

même encore sur ceux qui continuent à percevoir son existence, comme on le voit, toujours avec le même enquêté :

Enquêteur : - Comment est-ce que vous décririez d'un point de vue, effectivement, de la transition écologique, cette offre en transport ?

Enquêté : - [...] Les transports, ils sont beaucoup plus efficaces qu'il y a 10 ans. Par contre, ils doivent encore gagner en attractivité pour attirer les gens qui utilisent la voiture de façon individuelle [...] pour des trajets qu'ils pourraient faire en vélo ou en bus. [...] Et pour attirer, il faut être compétitif, il faut que les bus passent de façon régulière, que ce soit confortable, que ce soit lisible pour l'utilisateur, que ce soit facile, c'est le premier critère pour les gens, etc. [...] Il faut vraiment gagner des parts de marché, finalement, sur la voiture, ce qui permettra aussi de réallouer l'espace public à d'autres usages.

Nous pouvons relever que la mise en concurrence des moyens de transport se fait au moyen de plusieurs expressions, celles de « gagner en attractivité », de « compétitif » et « gagner des parts de marché », autant d'indices de la façon dont les logiques néolibérales de marché s'insèrent dans les discours, même de ceux qui n'adhèrent pas nécessairement à toutes. Je tiens à remarquer ici un défaut à ce raisonnement, en l'occurrence mon emploi du terme « offre » dans l'intitulé de ma question, celui-ci ayant peut-être incité mes enquêtés à situer leur réponse dans le champ lexical du marché.

II. Le METTIS à hydrogène, la réappropriation d'un choix contraint par la dépendance au sentier

Nous ne nous étions pas attardés dessus, mais lorsque je lui ai demandé quels facteurs pouvaient bloquer le renforcement des lignes de bus, le directeur du service de la mobilité et des voiries de l'Eurométropole avait évoqué aux côtés des tensions sur le recrutement des conducteurs « la loi de transition énergétique, qui fait effectivement que ça se télescope et [l'Eurométropole] peut pas forcément acheter ce qu'[elle] achetait hier, donc c'est forcément un peu plus complexe qu'avant » ; la réglementation en question étant bien la loi de transition écologique pour la croissance verte votée en 2015, dont le décret du 11 janvier 2017¹³⁵ dans son article 37 précise qu'à partir du 1^{er} janvier 2025, tout véhicule de transport collectif acheté par une autorité

¹³⁵ Cazeneuve Bernard, Royal Ségolène. *Décret n° 2017-23 du 11 janvier 2017 pris pour l'application de l'article L. 224-8 du code de l'environnement définissant les critères caractérisant les autobus et autocars à faibles émissions*. 11/01/2017. URL = < <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000033857515> >

organisatrice des mobilité¹³⁶, doit obligatoirement être à faible émission. L'achat de bus à propulsion thermique ou diesel pour la Métropole est donc prohibé à compter de cette date, au profit des motorisations électriques par batterie ou en ligne, au gaz naturel véhicule (GNV)¹³⁷ ou enfin hydrogène¹³⁸. Est donc concerné, au-delà des véhicules destinée à la ligne C, le renouvellement de la flotte des véhicules LE MET' dans son ensemble dont les BHNS encore en circulation, ces derniers approchant la fin de leur cycle de vie après une dizaine d'années de service¹³⁹. Le choix de la motorisation hydrogène et la promotion qui en est faite apparaît finalement comme une réappropriation de cette contrainte juridique et structurelle.

Les raisons du choix de l'hydrogène

Subséquentement, le nombre de possibilités dont dispose François Grosdidier pour étoffer l'offre de transport en commun de la Métropole est limité aux types de motorisations que nous venons de citer. Chacune dispose de ses contraintes propres, et pour déterminer celles-ci une question commune est systématiquement revenue dans tous mes guides d'entretien, dont l'intitulé est « comment expliquez-vous d'ailleurs le choix de l'hydrogène du maire-président pour les futurs METTIS de la ligne C ? ». Intéressons-nous aux réponses des deux techniciens de l'Eurométropole qui travaillent sur la mobilité en commençant par le chargé de mission. Alors que je lui demandais quels types de propulsion était légal à l'achat à compter de 2025, il mentionne de lui-même le biogaz, sur quoi je rebondis :

Enquêteur : - Donc pourquoi est-ce que, par exemple, il n'y a pas eu le choix d'un BHNS au biogaz ?

Enquêté : - Alors ça, c'est clairement on va dire une orientation politique du président. C'est-à-dire que pour lui, biogaz, ça veut dire nécessairement produire des produits agricoles pour produire du gaz.

¹³⁶ L'Eurométropole de Metz est légalement l'AOM sur son territoire.

¹³⁷ Au regard de cette loi une flotte de bus ne peut entièrement rouler au gaz naturel, et doit être complétée avec des véhicules électriques.

¹³⁸ CEREMA. La transition énergétique des flottes de bus : quelles ambitions et stratégies ? 30/03/2023. (consulté le 20/05/2023). URL = < <https://www.cerema.fr/fr/actualites/transition-energetique-flottes-bus-queelles-ambitions> >

¹³⁹ transbus.org, *Gestion de parcs et affectations*. N.D. (consulté le 20/05/2024) URL = < <https://www.transbus.org/dossiers/gestion-parc.html> >

Le même argument est dit par le directeur du service mobilités et des espaces publics, lequel ajoute que les raisons pour lesquelles le GNV a été écarté sont « avant tout politiques » :

Enquêté : - Comme je t'ai dit au préalable, il y avait la volonté de ne pas s'orienter vers du biogaz pour des raisons diverses, mais avant tout politiques, sûres.

Enquêteur : - Tu connais ces raisons ?

- Tu regarderas la presse... Mais il y en a plusieurs. Il y a la notion d'utiliser des espaces agricoles, notamment, pour fabriquer... Enfin, tu sais comment ça marche. Ils alimentent les méthaniseurs avec, finalement, la consommation d'espaces agricoles pour fabriquer du maïs qui, ensuite, part en méthanisation.

Le cas du GNV écarté, demeure l'option de l'électrification progressive du parc. Or à son propos, le chargé de la mobilité déclare ainsi :

- Le choix de la batterie aujourd'hui sur des modes lourds et des bus de 24 mètres, soit c'est de la caténaire comme Nancy, soit c'est de la recharge par le sol, mais qui aujourd'hui, moi je n'en connais pas d'exemple qui a été mise en œuvre sur du bus.

[...]

- Il y a la recharge à la station, sinon, qui existe ?

[...]

- Alors, brancher une prise sur une station, ce n'est pas très compliqué. Par contre, c'est amener tous les réseaux et la puissance électrique ; quand vous avez en parallèle déjà le déploiement des bornes électriques pour les véhicules, ça commence à faire beaucoup. [...] à un moment donné mon réseau il suivra pas. Et quand on a ce type de constat-là, c'est-à-dire que vous avez une équation assez simple, c'est-à-dire que [...] quand vous êtes sur des METTIS, par exemple sur les lignes fortes, c'est des bus qui font 800 km par jour. 800 km par jour, vous ne les faites pas sans une charge intermédiaire. La charge intermédiaire, elle vous consomme des moyens que vous allez devoir utiliser, être stationné en journée pour pouvoir réaliser des charges. C'est du capital qui dort.

Plus loin, il précise que l'alimentation par caténaire est impossible, pour des raisons toutes autres de conservation du patrimoine aux yeux de l'Architecte des Bâtiments de France (ABF) :

Et aujourd'hui, effectivement, pour fréquenter ponctuellement l'ABF, je peux vous dire que c'est extrêmement compliqué d'intégrer des éléments fixes qui, de son point de vue, dénaturent le paysage d'un point de vue sur les bâtiments de la ville ; c'est même pas que c'est compliqué, c'est impossible.

Ainsi ne restant que l'électrification par batterie, les possibles tensions sur le réseau et les contraintes qui obligerait le parc de bus à être agrandi expliqueraient pourquoi cette solution n'a pas été choisie. Le directeur de service tient un discours similaire :

Soit, tu doubles le parc, [...] et tu fais de la recharge lente au dépôt [...] soit tu ne doubles pas le parc, mais par contre tu mets en place des recharges rapides en station. Ce qui veut dire des investissements assez lourds [...] enfin, qui pose des contraintes d'exploitation, parce qu'en fait, la ligne, elle arrive au bout, bon, il faut la recharger, donc le conducteur descend, il met à la charge, il attend. Dans ce cas-là, comme tu as une cadence à respecter, tu as un autre véhicule qui reprend la cadence. [...] Donc, il faut quand même un peu plus de véhicules pour exploiter la ligne.

Si l'élimination du GNV et de l'électrification fait sens pour ces enquêtés, prenons garde à l'explication tautologique selon laquelle le choix de l'hydrogène irait de soi ; la preuve en est, l'écartement de la propulsion par GNV résulte pour les deux enquêtés, d'une orientation dite « politique », implicitement mise en opposition à leur domaine, celui du « technique ». Si cette décision dite « politique » n'est pas critiquée en soi, rappelons que la fonction mayorale est soumise à des processus de technicisation qui touchent l'ensemble des mandats locaux¹⁴⁰, conduisant les maires à devoir acquérir des expertises transversales, bien au-delà de la mobilité, et sur un vaste nombre de sujets ; ceci brouillant la frontière traditionnelle entre le politique et la technique. Mais surtout, remarquons l'emploi par le chargé de missions de l'expression « capital qui dort » qui se veut une analogie des investissements de la métropole à ceux d'une entreprise, illustrant bien comment les logiques de marché à l'œuvre dans la néolibéralisation de l'urbanisme tel qu'on l'a vu affectent donc jusqu'au discours même du technicien.

L'espoir d'une filière industrielle messine de l'hydrogène, « énergie nouvelle », et de ses rétributions symboliques

Le choix de l'hydrogène, c'est je dirai... D'abord c'est un choix politique, effectivement d'avenir de se dire on va s'orienter vers une énergie nouvelle qui est porteuse de promesses, qui se développe sur différents territoires.

¹⁴⁰ Douillet, Anne-Cécile, et Rémi Lefebvre. « Chapitre 3. Les représentants du pouvoir politique local : élus locaux et métier politique », *Sociologie politique du pouvoir local*. sous la direction de Douillet Anne-Cécile, Lefebvre Rémi. Armand Colin, 2017, pp. 101-145.

Cet aspect dans la réponse du directeur du service mobilités et voiries est tout autant incontournable au regard du concept de néolibéralisation, puisqu'il s'inscrit tout à fait dans un discours prônant l'innovation industrielle et l'idée de futur dans laquelle l'énergie de l'hydrogène serait une clef. Selon cette fois-ci le chargé de mission de la Métropole, ce que celle-ci « porte avec la société [qu'elle] a constituée avec John Cockerill et l'UEM, c'est bien de la génération d'hydrogène vert, donc avec de l'électricité produite par panneaux photovoltaïques ou par éoliennes pour réaliser l'électrolyse de l'eau. ». Afin de prétendre à un hydrogène écologique dit « vert », il s'agit donc d'employer dans le procédé d'électrolyse de l'eau de l'électricité elle-même dite « verte » par l'enquêté. Cet hydrogène représente donc un enjeu symbolique et économique fort pour la métropole, une société pour piloter la génération d'hydrogène ayant même été donc créée à l'occasion. Ainsi à la même question sur les raisons du choix de la motorisation hydrogène, un agent de l'AGURAM mentionne également comme motivation le développement de la filière hydrogène. Mais d'après le chargé de missions, un problème persiste :

Enquêteur : - Et sinon Van Hool, personne ne fabrique de bus de 24 mètres hydrogène ?

Enquêté : - On aimerait bien, mais non, effectivement, ce n'est pas le cas. Il n'y en a pas. Van Hool, d'ailleurs, est le seul à avoir répondu à l'appel d'offres qui a été lancé par la métropole en 2021. Déjà, quand vous n'avez qu'un seul candidat qui répond, c'est toujours un peu emmerdant. Et quand, en plus, vous n'avez qu'un seul candidat qui le produit, c'est encore plus emmerdant.

Ce constructeur, celui-ci même ayant fourni les BHNS actuellement en circulation, est seul à concevoir le BHNS dont la métropole a besoin pour assurer à la fois un service suffisant en capacité à terme malgré, rappelons-le, le manque de conducteurs, du fait de sa longueur ; une rétrocompatibilité totale avec les quais des plateformes existantes du TCSP ; et le capital symbolique lié à la nature de sa propulsion. Or le monopole actuel de Van Hool inquiète la métropole, parce que cette entreprise est selon le même enquêté « à deux doigts de la faillite ». Dans ce scénario peu désiré par l'Eurométropole, l'alternative a déjà été pensée d'après cet enquêté :

Donc finalement, [l'Eurométropole] anticiperait un cycle de vie en commandant du 18 mètres et puis en revenant à du 24 [mètres] pour la suite. [...] Donc [l'Eurométropole] a, à un moment donné, cette volonté de poursuivre la création d'un débouché pour une filière hydrogène locale. [L'Eurométropole] reste sur cette hypothèse-là, quitte à passer sur du 18 mètres.

À mon interrogation sur la capacité réduite en passagers de bus de 18 mètres de longueur, l'enquêté m'explique qu'« on l'a vu, sur les lignes A et B, la fréquentation n'arrive pas d'un coup. Elle arrive progressivement sur, [...] 3, 4, 5 années. » ; et me précise que les bus de 18 mètres à hydrogène pourront ultimement être basculés sur les lignes secondaires à l'arrivée des bus de 24 mètres, car « ces 18 mètres, [l'Eurométropole] les commande finalement par anticipation du remplacement des matériels articulés les plus anciens ». On voit bien comment la néolibéralisation transforme l'action de l'Eurométropole de Metz, puisque celle-ci souhaite garantir la pérennité d'une filière hydrogène « vert » en comptant sur les *increasing returns* de la dépendance au sentier qu'induirait l'emploi d'une motorisation hydrogène pour le matériel roulant de son réseau transport urbain, entendant ainsi à partir de ses investissements tirer des rétributions économiques et symboliques.

Des continuités dans les logiques de néolibéralisation d'un mandat à l'autre

Cette stratégie de la métropole n'est pas nouvelle, puisque dans les brochures à destination des habitants lors des travaux du METTIS était mis l'accent sur le caractère novateur de ce BHNS : la lettre d'information n°2 conclue ainsi son édito de couverture par l'affirmation que « METTIS constitue donc une formidable opportunité pour récolter ensemble les fruits de nos investissements ! », tandis que la lettre d'information n°8 titre en p. 3 « système de propulsion hybride, METTIS innove ! »¹⁴¹. Nous retrouvons là ce discours mêlant verdissement de la mobilité, innovation technologique et l'idée d'un investissement sur le long terme. J'ajouterai enfin avoir été surpris d'apprendre par l'agent travaillant à la transition écologique que n'avait été réalisée par son service aucune étude d'impact écologique de la génération d'hydrogène :

[Le service] ne l'a pas fait parce que c'est un projet qui est géré par la direction de l'eau et de l'énergie. Et surtout parce que c'est une commande politique. Quand un président vous dit « je veux une filière hydrogène sur mon territoire », on ne va pas chiffrer le coût environnemental de l'installation.

Cette mise à l'écart de l'évaluation écologique de telle ou telle politique publique de mobilité n'est pas sans rappeler selon moi l'absence de critères environnementaux lors des choix de configurations de stations pour les lignes de METTIS A et B, que nous avons vu au chapitre précédent ; comme si la performativité de l'inscription de telle ou telle politique de mobilité dans les politiques environnementales suffisait d'en dispenser d'en évaluer le coût écologique

¹⁴¹ STRATIS. *Lettre d'information METTIS*. 2009-2012. SC186, Archives municipales de Metz, brochure n°5

réel. Si tel est le cas, alors, en citant Pierson, selon lequel « les politiques publiques créent des incitations qui encouragent les individus à agir de telle façon que les politiques suivantes se trouvent par la suite enfermées sur une voie particulière de développement. »¹⁴², nous voyons que le verdissement des politiques de mobilité est *lui-même* devenu une dépendance au sentier en raison de ses *increasing returns* suffisants en capitaux symboliques pour la Métropole.

III. L'insertion de la mobilité « verte » dans les politiques d'attractivité

Tous ces capitaux symboliques et économiques tirés de la routinisation du verdissement des politiques de mobilité permettent finalement de mobiliser ces dernières comme des politiques d'attractivité ; rappelons que dans l'introduction de ce chapitre, je citais la définition de Gilles Pinson selon lequel la néolibéralisation de l'urbanisme désigne « la réorientation des politiques urbaines dans le sens de la promotion des mécanismes de marché et de l'impératif de compétitivité et d'attractivité des villes et des territoires. »¹⁴³. Ces mécanismes de marché s'observent au moins au travers d'une imbrication accrue des acteurs privés avec l'action publique dans le cas des politiques de mobilité de l'Eurométropole de Metz, laquelle sous-tend sa « compétitivité » et son « attractivité ».

Des acteurs privés au cœur de l'action publique

Puisque l'idée de l'efficacité par la compétitivité par le marché est au cœur de la logique néolibérale, lorsque celle-ci est appliquée à l'action publique, en résulte une intégration accrue en cette dernière des moyens privés passant au travers d'une substitution des instruments d'action publique par des acteurs privés. Si plusieurs auteurs définissent un instrument d'action publique comme un « dispositif à la fois technique et social qui organise les rapports sociaux spécifiques entre la puissance publique et ses destinataires en fonction des représentations et des significations dont il est porteur »¹⁴⁴, alors nous pouvons en déduire que les politiques de mobilité « vertes » de l'Eurométropole de Metz portées par des acteurs privés véhiculent des « représentations et des significations » spécifiques à la forme que prend cette coopération. Matériellement dans la néolibéralisation, cette dernière prend la forme de Partenariats Publics-

¹⁴² PIERSON, P. (1993), « When Effects Become Cause. Policy Feedback and Political Change », *World Politics*, 45 (4), p. 606

¹⁴³ Op. cit.

¹⁴⁴ Halpern, Charlotte, Pierre Lascoumes, et Patrick Le Galès. « Instrument », Laurie Boussaguet éd., *Dictionnaire des politiques publiques. 5e édition entièrement revue et corrigée*. Presses de Sciences Po, 2019, pp. 321-330.

Privés (PPP)¹⁴⁵. Deux politiques différentes en sont l'exemple : d'une part, nous venons de l'aborder, le chargé de mission m'apprenait que la génération d'hydrogène était pilotée par une « société [que l'Eurométropole] a constituée avec John Cockerill et l'UEM ». John Cockerill étant une entreprise privée qui, selon son site internet « développe des solutions technologiques à large échelle pour répondre aux besoins de son temps : faciliter l'accès aux énergies non fossiles, permettre une production industrielle durable, préserver les ressources naturelles, contribuer à une mobilité plus verte », au travers de « son offre aux entreprises, aux Etats et aux collectivités » et précise plus loin qu'« avec plus de 6 000 collaborateurs, John Cockerill a réalisé un chiffre d'affaires de 1,046 milliard d'euros en 2022 dans 24 pays, sur 5 continents »¹⁴⁶. Nous voyons bien comment le discours prônant une « mobilité plus verte » est intégré dans celui de la performance économique par cette entreprise, qui est impliquée dans la création de la filière hydrogène messine. La logique du PPP influence jusqu'à des contrats entre institutions publiques : ainsi, si le déploiement de l'électromobilité est porté par UEM, qui est l'ELD¹⁴⁷ dominante de l'agglomération messine et dont le capital est majoritairement détenu par la ville de Metz¹⁴⁸, ce contrat a été remporté à la suite d'un appel à initiative privée¹⁴⁹, procédure lancée d'après le directeur du service de la mobilité et des espaces publics pour une raison précise :

Enquêté : - Déjà on a voulu aller vite, donc là ça y est les premières bornes sont en train d'être déployées, et on aura 2/3, donc on aura 400 points de charge d'ici 2 ans sur la collectivité. L'AMI¹⁵⁰ l'avantage c'est que ça va vite. Donc c'est pas un cahier des charges...

Enquêteur : - Donc c'est un ou plusieurs constructeurs qui... ?

- Un opérateur.

- C'est un opérateur, donc qui a remporté...

- Il a l'exclusivité pour déployer des bornes sur le domaine public de la Métropole.

[...]

¹⁴⁵ Mazouz, Bachir. « Les aspects pratiques des partenariats public-privé. De la rhétorique néolibérale... aux enjeux, défis et risques de gestion des PPP », *Revue française d'administration publique*, vol. 130, no. 2, 2009, pp. 215-232.

¹⁴⁶ John Cockerill. *Groupe*. N.D. URL = < <https://johncockerill.com/fr/groupe/> > Consulté le 22/05/2024.

¹⁴⁷ Entreprise Locale de Distribution.

¹⁴⁸ Wernert, Carole. « Origines et histoire de la gestion énergétique locale à Metz : les stratégies économiques de l'Usine d'Electricité de Metz (UEM) », *Flux*, vol. 109-110, no. 3-4, 2017, pp. 36-47.

¹⁴⁹ Eurométropole de Metz, *Décision 24/2024*. 25/01/2024. URL = < https://www.eurometropolemetz.eu/fileadmin/user_upload/mediatheque_metropole/DECISIONS_2023/DECISIONS_2024/99_AU-Decis024-2024.pdf > Consulté le 22/05/2024

¹⁵⁰ Appel à Manifestation d'Intérêt, un type d'AIP, puisque c'est sous cette dernière forme qu'est officiellement signé le contrat entre UEM et l'Eurométropole.

Ils étaient en concurrence avec 6 autres opérateurs, il y a eu une vraie concurrence sur ce domaine-là, et voilà. Donc tu vois première chose, c'est aller vite. L'AMI ça permet d'aller vite.

En relevant « l'AMI ça permet d'aller vite », nous remarquons l'idée de l'efficacité dont dispose le PPP par la compétition de marché dans sa capacité à établir une politique d'électromobilité, elle-même s'inscrivant on l'a vu dans le discours neutralisant la conflictualité entre transports collectifs et automobile. Il est important de noter que toute intervention du privé dans le domaine public ne se traduit pas nécessairement par des politiques favorisant la motorisation individuelle, si on s'en tient au discours de cet agent à la planification :

Enquêteur : - Et le temps que vous touchiez à cette grille de stationnement, parce qu'il y a peut-être d'autres acteurs qui vont venir, disons, exprimer leur mécontentement par rapport à un changement dans la grille de stationnement, ça peut-être des administrés, peut-être qu'il y a des associations non ? Qui...

Enquêté : - C'est plutôt les opérateurs en aménagement ou immobiliers. Pour eux, c'est la rentabilité qui est recherchée, donc moins ils doivent faire de places, mieux c'est. Une place de stationnement, en plus vu qu'on est exigeants, il faut des arbres, il faut de la végétalisation, une surface non imperméabilisée totalement, ça leur coûte.

Les règles environnementales en matière de planification urbaine concernant la création de places de stationnements sont ainsi si contraignantes que les logiques de rentabilité conduisent opérateurs immobiliers privés à diminuer l'empreinte des espaces dédiés au stockage des voitures.

L'attractivité du centre-ville au centre des enjeux de l'écologisation des politiques de mobilité
Mais cette réduction contrainte par les normes environnementales du nombre de places de stationnement en milieu urbain, couplée à la piétonisation de certains espaces, exemplairement le centre-ville sur lequel nous nous sommes déjà attardés, ne signifie pas pour autant nécessairement une lutte contre la dépendance automobile dans les déplacements au sein de l'Eurométropole. En réalité, le développement du plateau piétonnier est davantage pensé comme une politique d'attractivité commerciale du centre-ville, où la réduction des espaces alloués à la voiture est davantage une condition que l'objet même de cette politique publique. Nous pouvons le vérifier historiquement, les opérations de piétonisation ayant toujours reçu un certain soutien de la part des commerçants du centre-ville. Ainsi en 1962 en pleine diffusion de l'automobile dans le pays et avant même l'arrivée de Jean-Marie Rausch à la mairie de Metz,

une première opération de piétonisation nommée « le piéton est roi » est conçue par l'association de sauvegarde du commerce messin afin d'inciter « les déplacements des acheteurs [...] et la flânerie devant les vitrines illuminées et décorées de Noël » comme le rapportait déjà la presse locale¹⁵¹. On remarque d'ailleurs l'homologie du nom de cette opération avec l'expression courante « le client est roi ». Cette anticipation de la logique de la « ville néolibérale »¹⁵², où prime la politique de l'offre est finalement actée par la piétonisation du centre-ville que Jean-Marie Rausch développe à compter de ses mandats successifs.

Pour permettre un accès toujours égal à ce centre-ville piéton commerçant malgré le verdissement des politiques de mobilité, des stratégies sont donc mises en place : d'une part, la structure centralisatrice du réseau de transport urbain est conservée d'un mandat à l'autre, à moindre coût par dépendance au sentier. D'autre part, la réduction du nombre de places de stationnements, assez relative par ailleurs si nous reprenions le cas de la piétonisation de la place de la République, s'accompagne de politiques qui stimulent les déplacements de courte durée vers le centre-ville, assez explicitement pour soutenir le commerce local : la précédente mairie socialiste avait par exemple lancée la carte « Bonjour Metz » qui diminuait le prix du parking après des achats auprès de commerçants, voire le rendait gratuit dans le cas d'un achat de 25€ au centre commercial Muse¹⁵³ situé à proximité du centre-ville et de la station METTIS du Centre Pompidou-Metz¹⁵⁴. Cette politique publique a été reprise de façon analogue par François Grosdidier en 2021 sous un nouveau nom, celui de « l'heure shopping », qui se traduisait par une heure de gratuité sur certaines places de stationnement en centre-ville entre 12h et 14h¹⁵⁵. À ma question sur les logiques qui président à leur création, le directeur du service mobilité et des espaces publics me répond que « c'est une logique de rotation, [...] ou plutôt d'encouragement à la rotation du stationnement » ; nous voyons bien comment une demande politique est réinterprétée sous un angle technique, puisqu'en augmentant le taux de rotation des véhicules sur une place de stationnement, à nombre égal de places, le nombre de trajets en

¹⁵¹ Bardet Ronan. « Savez-vous la première rue de Metz qui est devenue piétonne ? » *Le Républicain Lorrain*, 12/04/2023. URL = < <https://www.republicain-lorrain.fr/insolite/2023/04/12/savez-vous-quelle-est-la-premiere-rue-de-metz-a-avoir-ete-pietonnisee> > Consulté le 20/05/2024

¹⁵² Pinson, Gilles. *La ville néolibérale*. Presses Universitaires de France, 2020, 160 p.

¹⁵³ BonjourMetz. *Offre 2h Gratuite à Muse*. N.D. URL = < <https://metz.bonjourcard.com/kb-category/carte-parking-bonjourmetz/> > Consulté le 20/05/2024

¹⁵⁴ Eurométropole de Metz. *Plan centre-ville novembre 2023*. Novembre 2023. URL = < https://storage.googleapis.com/is-wp-55-prod/uploads-prod/2023/11/planCV_nov_23.pdf > Consulté le 20/05/2024

¹⁵⁵ Ville de Metz. *Une politique de stationnement repensée*. 21/03/2021. URL = < https://metz.fr/actus/2021/210322_une_politique_de_stationnement_repensee.php > Consulté le 20/05/2024

automobile vers le centre-ville de Metz augmente théoriquement. De plus, cet enquêté n'est pas dupe, et estime que « ces places "d'heure shopping", vu leur positionnement, elles sont vraiment faites pour faire venir des chalands ». Un enquêté de l'AGURAM abonde dans cette idée, puisque selon lui, à propos de l'augmentation du taux de rotation : « l'idée en soi, elle n'est pas mauvaise ; mais c'est un aspirateur à bagnole ». J'ai alors cet échange avec lui :

Enquêteur : - Ce qui se passe, c'est que les voitures qui vont être stationnées, ce ne seront plus des voitures de résidents finalement.

Enquêté : - Alors, de toute manière, il y a un truc qui est sûr, et ça, on n'ose pas le dire : la ville de Metz a toujours, en tout cas, parce que c'était une compétence municipale avant, [...] eu une politique de stationnement poussée, efficace, planifiée, organisée. Donc ça, ça date d'il y a longtemps, même avant Dominique Gros. Ça a été poussé avec Dominique Gros. Vraiment une politique de stationnement, d'un point de vue de l'offre, de la durée et de l'argumentation, qui favorisaient la rotation, le commerce, et qui essayaient d'écarter les pendulaires [...] ou de les reporter, en tout cas, sur le réseau de bus, sur le METTIS.

Il est intéressant de noter que si ce genre de politique de stationnement semblait échapper à la dépendance au sentier sous son aspect matériel car ne serait qu'une pure affaire de tarification horaire, il n'en est rien car si on s'en tient au discours de cet enquêté, ce sont des pratiques datant « d'avant Dominique Gros », et qui ont été renforcées lors de ses mandats.

Finalement, cet enquêté précise sa pensée :

Il y a un pari derrière [...], le pari aussi il est économique, déjà d'une part il se met les commerçants dans la poche, en termes d'électorat [...] et la deuxième chose c'est qu'effectivement tu paries sur le fait que les gens vont venir, mais ils vont rester plus d'une heure, et donc à partir d'une heure ils vont payer le stationnement.

Au regard d'un autre pan de la recherche, celui de la sociologie du pouvoir local, rappelons sans nous y attarder que le pouvoir municipal est, en France, notabiliaire, donc en partie fondé sur des relations de clientélisme¹⁵⁶, ainsi le soutien des commerçants messins est parmi d'autres un enjeu fort de la stabilité de la gouvernance locale pour les maires qui se sont succédé à cette fonction ; le verdissement de la politique de piétonisation apparaît finalement comme une forme

¹⁵⁶ Rémi Lefebvre, « La proximité à distance. Typologie des relations de proximité » in Christian Le Bart, Rémi Lefebvre, dir, *La Proximité en politique. Rhétoriques, usages, pratiques*, PUR, 2005, 308 p.

de légitimation de cette relation clientélaire entretenue avec les commerçants, puisqu'est symboliquement maintenue l'automobile comme moyen d'accéder au centre-ville où ils tiennent boutique. Cette relation est fragile, puisque lors des premiers travaux du METTIS sous Dominique Gros « une sensibilisation particulière a également été menée auprès des commerçants car l'ampleur des travaux avait un impact direct sur leurs activités. [...] ». Dès lors, grâce à ces actions, le projet n'a pas souffert de réelle opposition de la part des commerçants de Metz. »¹⁵⁷.

Des politiques de mobilité plus vertes oui, mais pour qui ?

Pour achever notre raisonnement, nous pouvons rapidement nous demander à quel public au-delà des commerçants, est destinée cette attractivité recherchée par l'Eurométropole. Si nous reprenons la neutralisation de la conflictualité entre transports collectifs et automobile, les logiques d'attractivité du centre-ville de Metz que nous venons d'évoquer rejoignent le discours du chargé de missions mobilité, selon lequel à propos du « développement de la mobilité alternative » :

Aujourd'hui, on est dans une ville dans laquelle on a quand même une représentation de la population âgée qui est plus élevée que dans d'autres. Et si, à un moment donné, on veut pouvoir attirer des générations plus jeunes sur le centre-ville ou sur la partie la plus agglomérée de la métropole, il faut proposer ces modes de transport.

« Attirer des générations plus jeunes » tout en ménageant la « sensibilité automobile » locale décrite par le directeur du service de la mobilité à la fin de notre entretien, devient finalement possible sous toutes les logiques de néolibéralisation de l'urbanisme que nous venons de décrire, par les *increasing returns* en capitaux symboliques qu'elles offrent au travers de la conversion du verdissement des politiques de mobilité en politiques d'attractivité.

¹⁵⁷ De Smet et al. « PROJET METTIS /// METZ ». *PROJETS URBAINS : ETUDE DE CAS CONCRETS*, Université de Liège, 2015-2016, pp. 32, p.20. URL = < https://projeturbain.net/wp-content/uploads/2017/10/rapport_et_mettis.pdf > Consulté le 01/05/2024

Conclusion

Alors que s'achève ici notre réflexion, nous avons ainsi pu voir la façon dont, à Metz, les processus de néolibéralisation et de dépendance au sentier, plutôt qu'inévitablement en lutte, pouvaient se soutenir dans les processus de mise à l'agenda environnemental de l'enjeu de la lutte contre l'automobile, et plus généralement celui des mobilités. Enfin, si dans la néolibéralisation de l'action territoriale prime une politique de l'offre, cette transformation de la gouvernance locale n'est jamais achevée : même si le critère du nombre d'emplois desservis demeure présenté par les techniciens aux élus quand il s'agit de concevoir une ligne de bus, le directeur du service de la mobilité maintient que « par nature, les lignes sont déficitaires, pour autant, c'est un service public. Donc, il n'y a pas qu'une logique économique, il y a aussi une logique de service public ». La notion de performance économique ne peut dans l'immédiat complètement s'imposer aux services de transports urbains, c'est pour cette raison que l'essentiel des rétributions désirées au travers des investissements dans la mobilité « durable » demeurent symboliques ; tout comme le sont les « velléités de renoncement à l'automobile », comme le suggéraient Y. Demoli et P. Lannoy en introduction de ce mémoire.

Autocritique du choix, parfois contraint, de l'exclusion d'entretiens : entre absence et excédent de données

Un nom est fréquemment ressorti des entretiens, celui de Béatrice Agamennone, son action étant citée positivement par tous mes enquêtés. Ingénieure des Ponts, vice-présidente de la Métropole sur les questions de mobilité, directrice adjointe du CEREMA¹⁵⁸, sa posture n'est pas sans rappeler feu Jean-Marie Pelt, d'autant qu'elle fut successivement élue dans les mairies de Dominique Gros et François Grosdidier¹⁵⁹ ; échanger avec elle aurait pu témoigner des mécanismes de dépendance au sentier. Pourtant, j'ai consciemment fait le choix de ne pas chercher à enquêter auprès d'elle, décision pouvant sembler surprenante au vu de la place qu'elle paraît occuper dans l'univers social qui se structure autour de mon objet de recherche. Je justifie ce choix par la richesse en données des huit entretiens ayant été menés, la plupart excédant l'heure et demie d'échange ; par ailleurs, sa posture d'élue peut résulter en un langage

¹⁵⁸ Béatrice AGAMENNONE, LinkedIn. Consulté le 21/05/2024. URL = < <https://fr.linkedin.com/in/beatrice-agamennone> >

¹⁵⁹ Municipales à Metz : l'inattendue fusion entre Grosdidier et Agamennone, Moselle.tv. Consulté le 20/05/2024. URL = < <https://moselle.tv/municipales-a-metz-linattendue-fusion-entre-grosdidier-et-agamennone/> >

plus policé encore que celui des techniciens, et je risquais alors une profusion de données où l'analyse discursive nécessaire aurait été peut-être au-dessus de mes moyens. Le manque d'entretiens avec d'autres membres du service de la mobilité et des espaces publics de l'Eurométropole peut aussi sembler regrettable, mais était justifiée par son directeur au vu de la quantité de travail dans le service en ce début d'années 2024 ; la longueur de l'entretien qu'il m'a accordé m'a été de toute façon pleinement suffisante pour obtenir les données nécessaires, et je l'en remercie une fois encore. De plus, j'admets volontiers que l'absence de l'Automobile Club de Moselle parmi les enquêtés m'empêche d'affirmer avoir véritablement dialogué avec la plupart des acteurs du secteur, bien que ce soit une association sportive avant tout¹⁶⁰.

Des pistes de recherches ouvertes

Pour finir, la rédaction de ce mémoire m'a amené à penser à des pistes de recherche dans sa continuité qui me semblent pertinentes.

Repenser l'écologisation du clivage gauche-droite

L'émergence de l'écologie a été dans Metz portée historiquement par une certaine droite, Jean-Marie Rausch ayant succédé à Raymond Mondon sur la promesse électorale que l'écologie urbaine adviendrait avec lui et M. Pelt auquel il s'était associé pour légitimer cette position. L'écologie et la préservation du bâti messin incarnées par M. Rausch et son adjoint face au précédent maire Raymond Mondon¹⁶¹ s'inscrivaient plutôt vu leur discours dans une posture conservatrice ancienne, celle des conservationnistes, une sensibilité remontant au 19^e siècle, et s'inquiétant de protéger les équilibres naturels au bénéfice des êtres humains. Si Dominique Gros a souhaité maintenir que « le METTIS, c'est de gauche »¹⁶² tout en l'écologisant, cela n'a pas empêché celui-ci d'être qualifié en 2017 de « réussite »¹⁶³ par son ancien concurrent Jean-Marie Rausch. Selon moi, étudier comment les droites locales peuvent se réappropriier l'enjeu écologique de la mobilité serait intéressant, au-delà de la seule néolibéralisation de l'urbanisme

¹⁶⁰ ASAC Moselle. Qui sommes-nous. N.D. (consulté le 22/05/2024). URL = < <https://www.asacmoselle.com/qui-sommes-nous> >

¹⁶¹ Villeneuve Anthony. « Jean-Marie Rausch : "Il y a 50 ans, cette élection a changé ma vie". » *Le Républicain Lorrain*, 31/03/2021. URL = < <https://www.republicain-lorrain.fr/politique/2021/03/31/jean-marie-rausch-il-y-a-50-ans-cette-election-a-change-ma-vie> > (Consulté le 22/05/2024)

¹⁶² Gomond Christophe. « Dominique Gros, l'ancien maire de Metz publie ses mémoires, "la gauche reviendra à Metz, j'en suis convaincu". » *France 3 Régions*, le 13/01/2022. URL = < <https://france3-regions.francetvinfo.fr/grand-est/moselle/metz/dominique-gros-l-ancien-maire-de-metz-publie-ses-memoires-la-gauche-reviendra-a-metz-j-en-suis-convaincu-2415820.html> > (Consulté le 01/05/2024)

¹⁶³ Surmonne Fabien. « Jean-Marie Rausch : "Macron a réussi un très beau coup". » *Le Républicain Lorrain*, 05/06/2017. URL = < <https://www.republicain-lorrain.fr/edition-de-metz-ville/2017/06/05/jean-marie-rausch-macron-a-reussi-un-tres-beau-coup> > (Consulté le 01/05/2024)

que nous avons traité.

Ne pas sous-estimer les luttes sous-jacentes entre administrations et « politiques »

Aussi, la maîtrise dont disposent les techniciens sur les critères qu'ils présentent aux élus, leur classement, les tactiques qu'ils emploient pour consciemment ou non influencer sur la décision par le filtrage des données, sont autant de thèmes classiques de la sociologie de l'action publique ; dans le cas du verdissement des politiques de mobilités, alors que la néolibéralisation apparaît comme un processus unilatéral auquel ne serait que soumise l'action publique locale, peut-on y lire une forme de réappropriation des dites logiques néolibérales de la part des services techniques ? La question se pose alors qu'une proportion non négligeable de mes enquêtés à l'Eurométropole se décrivent sensibles aux problématiques environnementales : l'un se dit en faveur du « circuit court » pour ses habitudes de consommation, un autre dit préférer « le bio » et « éviter les déplacements carbonés », et un dernier dit que son « choix de vie urbain » permet « les modes de déplacements les plus vertueux ». Les processus de néolibéralisation sont souvent décrits comme *top-down* au sein de la littérature que j'ai pu parcourir, alors qu'approcher leur réappropriation par les agents en fonction de leurs positionnements, dans le cas-ci, vis-à-vis de l'écologie dans les mobilités, semble un angle de recherche viable.

Pour une sociologie des affectations procurée à l'automobiliste par la conduite

Enfin, si des recherches existent sur les affects induits par le marketing de l'automobile, par exemple des SUV¹⁶⁴, je n'en ai pas vu traiter spécifiquement des affects résultants de la conduite automobile *en elle-même* : et de quelles façons ces affects sont au travail dans la construction des représentations politiques des mobilités. Une telle étude pourrait s'inspirer de la réactualisation par Frédéric Lordon d'une sociologie spinoziste de la structuration des affects¹⁶⁵, et comment dans le cas de la voiture ceux-ci se traduiraient concrètement pour légitimer sa domination. Certains constructeurs automobiles n'envisagent-ils pas d'ajouter un bruit de moteur artificiel à leurs véhicules électriques hauts de gamme¹⁶⁶ pour rappeler au conducteur un affect joyeux, celui de la jouissance d'être motorisé par soi-même ?

¹⁶⁴ Nathanaelle Enjalbert. L'automobile, entre mythe et réalité d'une société contemporaine en mouvement : l'exemple du SUV. Sciences de l'information et de la communication. 2019. dumas-02558601

¹⁶⁵ Lordon, Frédéric. *Capitalisme, désir et servitude*. Marx et Spinoza. La Fabrique Éditions, 2010, 216 p.

¹⁶⁶ Kevers Frédéric. « Ferrari et Dodge veulent du bruit artificiel pour leurs VE. » *Le Moniteur Automobile.be*, 16/02/2023. URL = < <https://www.moniteurautomobile.be/actu-auto/innovation/ferrari-et-dodge-bruit-artificiel-pour-ve.html> > Consulté le 23/05/2024.

Bibliographie

Sources secondaires

- ADEME, « Plus de la moitié des particules fines émises par les véhicules routiers récents ne proviennent plus de l'échappement », 2022 (consulté le 03/05/2024). URL = < <https://presse.ademe.fr/2022/04/plus-de-la-moitie-des-particules-fines-emises-par-les-vehicules-routiers-recents-ne-proviennent-plus-de-lechappement.html> >
- Baldasseroni, Louis, et Luc Charansonney. « Gouverner la voirie urbaine par l'information de l'automobiliste. Une comparaison Lyon-Paris, des années 1920 à nos jours », *Flux*, vol. 113, no. 3, 2018, pp. 24-40.
- Béal, Vincent. « Neoliberalism French Style : marché et politique dans la gestion de l'environnement à Nantes », *Sociétés contemporaines*, vol. 107, no. 3, 2017, p.1.
- Berroir, Sandrine, Debrie, Jean, et Maulat, Juliette. « Les politiques urbaines face à l'automobile : objectifs, outils et controverses de l'action publique dans les métropoles de Bruxelles et Paris », *Flux*, vol. 119-120, no. 1-2, 2020, p.5.
- Bertrand, Vincent. « Se déplacer en 2030. Le cas du Sillon Lorrain », *La Géographie*, vol. 1570, no. 3, 2018, pp. 33-37, p.2.
- Bourdieu, Pierre. « Ce que parler veut dire. L'économie des échanges linguistiques ». Paris : Fayard, 1982. 239 p.
- Aykut Stefan C., *Climatiser le monde*, p.9, Versailles : Quae, collection « Sciences en questions », 2020, 82 p.
- Barthes R. « La voiture, projection de l'ego », *Réalités*, n° 213, 1963.
- Boltanski Luc, « Les usages sociaux de l'automobile : concurrence pour l'espace et accidents », *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 1, n° 2, 1975.
- Bonnaud, Laure, et Emmanuel Martinais. « Le New Public Management au concret : nouvelles recettes pour vieux problèmes ? Le cas de l'inspection des installations classées », *Pôle Sud*, vol. 48, no. 1, 2018, pp. 27-42.
- Demoli, Yoann, et Pierre Lannoy. « II. Expliquer la diffusion de l'automobile », Yoann Demoli éd., *Sociologie de l'automobile*. La Découverte, 2019, p. 3.
- De Smet et al. « PROJET METTIS /// METZ ». *PROJETS URBAINS : ETUDE DE CAS CONCRETS*, Université de Liège, 2015-2016, pp. 32, p.14. URL = < https://projeturbain.net/wp-content/uploads/2017/10/rapport_et_mettis.pdf > Consulté le 01/05/2024
- Douillet, Anne-Cécile, et Rémi Lefebvre. « Chapitre 3. Les représentants du pouvoir politique local : élus locaux et métier politique », *Sociologie politique du pouvoir local*. sous la direction de Douillet Anne-Cécile, Lefebvre Rémi. Armand Colin, 2017, pp. 101-145.
- Enjalbert Nathanaelle. L'automobile, entre mythe et réalité d'une société contemporaine en mouvement: l'exemple du SUV. Master de Communication. Sciences de l'information et de la communication. 2019. dumas-02558601
- Gaultier, Élise. « 7.2. Lutter contre la pollution sonore », *Agir ensemble pour des mobilités urbaines durables. Du quartier au territoire*, sous la direction de Gaultier Élise. ediSens, 2014, pp. 158-160.
- Gusfield Joseph R., *The Culture of Public Problems: Drinking-Driving and the Symbolic Order*, Chicago, University of Chicago Press, 1981, 263 p.
- Hassenteufel, Patrick. « Les processus de mise sur agenda : sélection et construction des problèmes publics », *Informations sociales*, vol. 157, no. 1, 2010, pp. 50-58, p.6
- Halpern, Charlotte, Pierre Lascoumes, et Patrick Le Galès. « Instrument », Laurie Boussaguet éd., *Dictionnaire des politiques publiques. 5e édition entièrement revue et corrigée*. Presses de Sciences Po, 2019, pp. 321-330.
- Héran, Frédéric. « La remise en cause du tout automobile », *Flux*, vol. 119-120, no. 1-2, 2020, p. 3.

- Huré, Maxime. « Mobilité », Romain Pasquier éd., *Dictionnaire des politiques territoriales*. Presses de Sciences Po, 2020, pp. 366-372, p.1.
- Ibanez, Patrice. « L'articulation des PCET avec les documents locaux de planification urbaine », *Droit et Ville*, vol. 71, no. 1, 2011, pp. 43-62.
- Kpadé, Patrice Cokou, et Jean-pierre Boinon. « Dynamique des politiques cotonnières au Bénin. Une lecture par la dépendance de sentier », *Économie rurale*, vol. 321, no. 1, 2011, p. 7.
- Kuhnimhof T., Armoogum J., Buehler R., Dargay J., Denstaldi J. M. et Yamamoto T., « Men shape a downward trend in car use among young adults : evidence from six industrialized countries », *Transport Reviews*, vol. 32, n° 6, 2012.
- Lefebvre Rémi, « La proximité à distance. Typologie des relations de proximité » in Christian Le Bart, Rémi Lefebvre, dir, *La Proximité en politique. Rhétoriques, usages, pratiques*, PUR, 2005, 308 p.
- Le Galès, Patrick. « Gouvernance », p.4, Laurie Boussaguet éd., *Dictionnaire des politiques publiques. 5^e édition entièrement revue et corrigée*. Presses de Sciences Po, 2019, pp. 297-305.
- Liotta, Charlotte, et Vincent Viguié. « Pourquoi les villes continuent-elles à s'étendre ? », *Regards croisés sur l'économie*, vol. 28, no. 1, 2021, p. 6.
- Lordon, Frédéric. *Capitalisme, désir et servitude*. Marx et Spinoza. La Fabrique Éditions, 2010, 216 p.
- ¹ Kevers Frédéric. « Ferrari et Dodge veulent du bruit artificiel pour leurs VE. » *Le Moniteur Automobile.be*, 16/02/2023. URL = < <https://www.moniteurautomobile.be/actu-auto/innovation/ferrari-et-dodge-bruit-artificiel-pour-ve.html> > Consulté le 23/05/2024.
- Mandard, Stéphane. « Paris, une des villes où la pollution automobile tue le plus en Europe. » *Le Monde*, 20/01/2021 (consulté le 23/05/2024). URL = < https://www.lemonde.fr/planete/article/2021/01/20/paris-une-des-villes-ou-la-pollution-automobile-tue-le-plus-en-europe_6066860_3244.html >
- Mazouz, Bachir. « Les aspects pratiques des partenariats public-privé. De la rhétorique néolibérale... aux enjeux, défis et risques de gestion des PPP », *Revue française d'administration publique*, vol. 130, no. 2, 2009, pp. 215-232.
- Messenger, Mathieu. *Roland Barthes*. Presses Universitaires de France, 2019, p.47.
- Mirabel, François, et Mathias Reymond. « I / Étalement urbain et choix de l'automobilité », François Mirabel éd., *Économie des transports urbains*. La Découverte, 2013, pp. 7-30.
- Mom, Gijs. « Compétition et coexistence : la motorisation des transports terrestres et le lent processus de substitution de la traction équine », *Le Mouvement Social*, vol. 229, no. 4, 2009, p 14.
- Mormont, Marc. « Écologisation : entre sciences, conventions et pratiques », *Natures Sciences Sociétés*, vol. 21, no. 2, 2013, pp. 159-160.
- Orfeuil J.-P. (dir.), « L'automobile en questions », *Problèmes politiques et sociaux*, vol. 851-852, 2001.
- Orfeuil, Jean-Pierre. « Vers des transports amoureux du climat ? », *Revue Projet*, vol. 344, no. 1, 2015, pp. 27-36, 3^e note de bas de page.
- Palier, B. « Path dependence », Laurie Boussaguet éd., *Dictionnaire des politiques publiques. 5^e édition entièrement revue et corrigée*. Presses de Sciences Po, 2019, pp. 446-453.
- PIERSON Paul, « When Effects Become Cause: Policy Feedback and Political Change », *World Politics*, 45 (4), 1993, p. 608
- Pinson, Gilles. *La ville néolibérale*. Presses Universitaires de France, 2020, 160 p.
- Pinson, Gilles. « Néolibéralisme/Néolibéralisation », Romain Pasquier éd., *Dictionnaire des politiques territoriales*. Presses de Sciences Po, 2020, pp. 385-390, p.5
- Tagliapietra, Simone, et Victor Vorsatz. « Les véhicules électriques sont-ils verts ? », *Les véhicules électriques sont-ils verts ?* sous la direction de Tagliapietra Simone, Vorsatz Victor. Groupe d'études géopolitiques, 2021, pp. 1-9.
- Veyret, Yvette. « Territorialisation du développement durable », Jean-Luc Pissaloux éd., *Dictionnaire Collectivités territoriales et Développement Durable*. Paris : Lavoisier, 2017, pp. 461-463.

- Wernert, Carole. « Origines et histoire de la gestion énergétique locale à Metz : les stratégies économiques de l'Usine d'Electricité de Metz (UEM) », *Flux*, vol. 109-110, no. 3-4, 2017, pp. 36-47.

Sources primaires

- ASAC Moselle. Qui sommes-nous. N.D. (consulté le 22/05/2024). URL = < <https://www.asacmoselle.com/qui-sommes-nous> >
- Bardet Ronan. « Savez-vous la première rue de Metz qui est devenue piétonne ? » *Le Républicain Lorrain*, 12/04/2023. URL = < <https://www.republicain-lorrain.fr/insolite/2023/04/12/savez-vous-quelle-est-la-premiere-rue-de-metz-a-avoir-ete-pietonnisee> > Consulté le 20/05/2024
- Béatrice AGAMENNONE, LinkedIn. Consulté le 21/05/2024. URL = < <https://fr.linkedin.com/in/beatrice-agamennone> >
- ¹ BŒUF Gilles, « Biographie de JEAN-MARIE PELT (1933-2015) », *universalis.fr*. URL = < <https://www.universalis.fr/encyclopedie/jean-marie-pelt/> > Consulté le 12/05/2024
- BonjourMetz. *Offre 2h Gratuite à Muse*. N.D. URL = < <https://metz.bonjourcard.com/kb-category/carte-parking-bonjourmetz/> > Consulté le 20/05/2024
- Bourdier Jean-Charles, « La Journée nationale de la télévision par câble. » *Le Monde*, 31/03/1980. URL = < https://www.lemonde.fr/archives/article/1980/03/31/la-journee-nationale-de-la-television-par-cable_2817452_1819218.html > Consulté le 12/05/2024.
- Calinon Thomas. « Belle mais endormie. » *Libération*, 13/02/2008. URL = < https://www.liberation.fr/france-archive/2008/02/13/belle-mais-endormie_64919/ > Consulté le 01/05/2024.
- Cazeneuve Bernard, Royal Ségolène. *Décret n° 2017-23 du 11 janvier 2017 pris pour l'application de l'article L. 224-8 du code de l'environnement définissant les critères caractérisant les autobus et autocars à faibles émissions*. 11/01/2017. URL = < <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000033857515> > Consulté le 22/05/2024.
- CEREMA. Un panorama détaillé des bus à haut niveau de service (BHNS) en France. 13/01/2022. URL = < <https://www.cerema.fr/fr/actualites/panorama-detaille-bus-haut-niveau-service-bhns-france> >
- « VOITURE » Def. 3a. In : *Centre National de Ressources Textuelles et Lexicales*. Nancy : CNRTL, 2012 (consulté le 29/04/2024). URL = < <https://www.cnrtl.fr/definition/voiture> >
- Commissariat général au développement durable, « Chiffres clés du climat, France Europe et Monde », 2019, p.37 ; p.45 (consulté le 28/11/2023). URL = < <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/sites/default/files/2019-05/datalab-46-chiffres-cles-du-climat-edition-2019-novembre2018.pdf> >
- CEREMA. La transition énergétique des flottes de bus : quelles ambitions et stratégies ? 30/03/2023. (consulté le 20/05/2023) URL = < <https://www.cerema.fr/fr/actualites/transition-energetique-flottes-bus-queelles-ambitions> >
- Equipe de Campagne. Le 16 mars, Ensemble pour l'avenir de Metz. 14/03/2008. URL = < <https://dg-2008.blogspot.com/> > Consulté le 01/05/2024
- Eurométropole de Metz. *Béatrice Agamennone*. 14/06/2023 (consulté le 20/05/2024). URL = < <https://www.eurometropolemetz.eu/1-eurometropole/1-organisation-de-l-eurometropole/institution/les-elus-de-l-eurometropole-de-metz/beatrice-agamennone-38.html> >

- Eurométropole de Metz, *Décision* 24/2024. 25/01/2024. URL = < https://www.eurometropolemetz.eu/fileadmin/user_upload/mediatheque_metropole/DECISIONS_2023/DECISIONS_2024/99_AU-Decis024-2024.pdf > Consulté le 22/05/2024
- Eurométropole de Metz, Extrait du registre des délibérations du bureau. 29 novembre 2022 (consulté le 21/05/2024). URL = < https://www.eurometropolemetz.eu/fileadmin/user_upload/mediatheque_metropole/bureaux_metropolitains/2022/12_05_22/B051222_P3.pdf >
- Eurométropole de Metz, *La transition énergétique*. 22/12/2023 (consulté le 20/05/2024). URL = < <https://www.eurometropolemetz.eu/les-services/engagements-ecologiques/transition-energetique-144.html> >
- Eurométropole de Metz. *Plan centre-ville novembre 2023*. Novembre 2023. URL = < https://storage.googleapis.com/is-wp-55-prod/uploads-prod/2023/11/planCV_nov_23.pdf > Consulté le 20/05/2024
- Fleurentin, Jacques. « Adieu Jean-Marie », *Hegel*, vol. 2, no. 2, 2016, pp. 93-94.
- Gomond Christophe. « Dominique Gros, l'ancien maire de Metz publie ses mémoires, "la gauche reviendra à Metz, j'en suis convaincu". » *France 3 Régions*, le 13/01/2022. URL = < <https://france3-regions.francetvinfo.fr/grand-est/moselle/metz/dominique-gros-l-ancien-maire-de-metz-publie-ses-memoires-la-gauche-reviendra-a-metz-j-en-suis-convaincu-2415820.html> > (Consulté le 01/05/2024)
- INSEE. *Déplacements domicile-travail : des émissions de gaz à effet de serre très variables selon les territoires*, 2023 (consulté le 03/05/2024). URL = < <https://www.insee.fr/fr/statistiques/7718608> >
- INSEE. *La voiture reste majoritaire pour les déplacements domicile-travail, même pour de courtes distances*. Insee Première n°1835, 2021 (consulté le 03/05/2024). URL = < <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5013868> >
- ¹ Journal télévisé de TF1 et France 2, édition du 24 septembre 2023.
- INSEE. *Population au 1er janvier*. 2024 (consulté le 03/05/2024). URL = < <https://www.insee.fr/fr/statistiques/5225246> >
- INSEE, *Statistiques locales*. Consulté le 29/04/2024. URL = < https://statistiques-locales.insee.fr/#bbox=-175550,6566945,1601106,623629&c=indicator&i=fluxprinc.lieu_tra&i2=rp_milles_seul.pt_a_ctocc15p_velo&s=2020&s2=2020&t=A01&t2=A01&view=map13 >
- John Cockerill. *Groupe*. N.D. URL = < <https://johncockerill.com/fr/groupe/> > Consulté le 22/05/2024.
- « Au-delà des polémiques, les choix des candidats » *La Semaine Numérique*, 16/02/2008. URL = < <https://lasemainenumerique.fr/net/lasemaine.fr/nsf/bg.nsf/w2/15022008233917PTIUKM.htm> >, consulté le 01/05/2024
- Laurent de Boissieux. « Élections municipales Metz » *France-politique.fr*, 06/03/2019 (consulté le 12/05/2024). URL = < <https://www.france-politique.fr/elections-municipales-metz.htm> >
- « Metz : la place de la République va se refaire une beauté » *Les Echos*, 7 juillet 2006. URL = < <https://www.lesechos.fr/2006/07/metz-la-place-de-la-republique-va-se-refaire-une-beaute-07072006-591815> > Consulté le 12/05/2024.

- « ZFE : pas d'interdiction des voitures les plus polluantes à Metz. » *Le Républicain Lorrain*, 11/07/2023. URL = < <https://www.republicain-lorrain.fr/transport/2023/07/11/zfe-pas-d-interdiction-des-voitures-les-plus-polluantes-a-metz> > Consulté le 10/05/2024.
- « Le réseau LE MET' » metz.fr, 10/10/2013. URL = < https://metz.fr/actus/2013/131010_reseau_lemet_.php > Consulté le 12/05/2024.
- « Visite des installations rénovées du PC de régulation du trafic. » metz.fr, 11/12/2013. URL = < https://metz.fr/actus/2013/131211_installations_renovees_pc_regulation_trafic.php > Consulté le 12/05/2024.
- Metz à Vélo. Avis de l'association "Metz à Vélo" Sur le projet de ligne METTIS C. 2024 (consulté le 20/05/2024). URL = < <https://www.metzavelo.fr/wp-content/uploads/2024/01/Partie-1-Approche-generale-et-axes-principaux-damelioration.pdf> >
- Metz à Vélo. L'association. (Consulté le 12/05/2024). URL = < <https://www.metzavelo.fr/nous-connaître/> >
- Metz Ecologistes. René Darbois. 2017. URL = < <http://metzecologistes.over-blog.com/2017/04/rene-darbois.html> > Consulté le 15/05/2024.
- Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, « Données sur le parc automobile français au 1er janvier 2021 », *Données et études statistiques pour le changement climatique, l'énergie, l'environnement, le logement, et les transports*, 2021 (consulté le 28/11/2023). URL = < <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/donnees-sur-le-parc-automobile-francais-au-1er-janvier-2021> >
- Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires. *Le SCoT : un projet stratégique partagé pour l'aménagement d'un territoire*. 30 mai 2022 (consulté le 23/05/2024). URL = < <https://www.ecologie.gouv.fr/scot-projet-strategique-partage-lamenagement-dun-territoire> >
- « Municipales à Metz : l'inattendue fusion entre Grosdidier et Agamennone. » Moselle.tv. Consulté le 20/05/2024. URL = < <https://moselle.tv/municipales-a-metz-linattendue-fusion-entre-grosdidier-et-agamennone/> >
- Stratis. « Metz Métropole > Communication de chantier du TCSP METTIS », N.D. URL = < <https://www.stratis.fr/agence-de-communication-secteur-public/portfolio/metz-metropole-communication-de-chantier-du-tcsp-mettis-1349?cHash=0532667c86e55e64f1bf641f53a31b06> > Consulté le 15/05/2024
- Surmonne Fabien. « Jean-Marie Rausch : "Macron a réussi un très beau coup". » *Le Républicain Lorrain*, 05/06/2017. URL = < <https://www.republicain-lorrain.fr/edition-de-metz-ville/2017/06/05/jean-marie-rausch-macron-a-reussi-un-tres-beau-coup> > (Consulté le 01/05/2024)
- Théobald Pierre. « Jean-Marie Rausch : "Mes années Pelt" », *La Semaine*, 09/01/2016. URL = < <https://www.lasemaine.fr/jean-marie-rausch-mes-annees-pelt/> > Consulté le 18/05/2024.
- Trans-Missions, Transport-Technologie Karlsruhe. « Metz METTIS », *Retour d'expériences des choix Tramway-BHNS dans les agglomérations françaises*. 06/09/2016 (consulté le 20/05/2024). URL = < <https://www.fnaut.fr/uploads/2016/10/161004btrerapport.pdf> >
- transbus.org, *Gestion de parcs et affectations*. N.D. (consulté le 20/05/2024) URL = < <https://www.transbus.org/dossiers/gestion-parc.html> >
- Ville de Metz. *Mettis*. metz.fr, N.D. URL = < <https://metz.fr/projets/mettis.php> > Consulté le 12/05/2024



Université
de Lille

- Ville de Metz. *Une politique de stationnement repensée*. 21/03/2021. URL = < https://metz.fr/actus/2021/210322_une_politique_de_stationnement_repensee.php > Consulté le 20/05/2024
- Villeneuve Anthony. « Jean-Marie Rausch : "Il y a 50 ans, cette élection a changé ma vie". » Le Républicain Lorrain, 31/03/2021. URL = < <https://www.republicain-lorrain.fr/politique/2021/03/31/jean-marie-rausch-il-y-a-50-ans-cette-election-a-change-ma-vie> > (Consulté le 22/05/2024)

Annexes

Liste des documents consultés aux archives

- 203W6 : comité communal consultatif aménagement place de la République 2006-2007 et avenir commerce de centre-ville 2007-2008
- 283W73 : Mettis dossier de synthèse avant-projet maîtrise d'œuvre
- 384W35 : Généralités autres modes de déplacement 2009-2011 – cabinet du maire
- 384W36 : Metz initiative vélo 2005-2008
- BR1222 : PLUi créé en 2022
- BR386 : Schéma de circulation à la suite de la mise en œuvre du METTIS
- BR379 : La quinzaine de l'environnement à Metz
- CBBR8C124 : Brochure CA2M d'octobre 2002
- CBBR4M129 : PDU 2000 de l'agglomération messine
- CBBR4M143 : PDU 2008
- CBBR8M187 : Plan équipements vélo de la ville de Metz en 2000
- SC186 : Lettres d'information METTIS

Liste des entretiens menés

Tous les entretiens, qui ont eu lieu entre février et mars 2024, se sont passés dans des conditions courtoises, aucune animosité n'a été relevée et la longueur perçue de l'entretien constituait le motif qu'employait les enquêtés pour presser sa fin ; notamment les fonctionnaires.

E1 : Responsable de la planification urbaine à l'Eurométropole de Metz. Chronologiquement le premier entretien de mon enquête, je regrette donc la pauvreté de mon premier jeu de questions, qui sont subséquentement musclées pour les entretiens subséquents. Ses réponses sont par conséquent sous exploitées. En revanche, cet entretien m'a permis de commencer à évaluer la construction de l'enjeu trans-sectoriel des mobilités urbaines. L'entretien a eu lieu à l'Eurométropole.

E2 : Directeur du service de la mobilité et des espaces publics à l'Eurométropole de Metz. Cet entretien, qui s'est déroulé le lundi 26 février 2024 dans son bureau à l'Eurométropole de Metz, a été obtenu à la suite d'une prise de contact directe de ma part début février de la même année. J'ai été en stage d'observation dans le service mobilité de l'Eurométropole de Metz en mai 2022, ce qui explique cette prise de contact directe, ainsi que le tutoiement, de mise entre nous et inchangé depuis son imposition par celui qui n'était pas encore un enquêté au début de mon stage. Cet entretien, riche et plus long qu'escompté, s'est déroulé sans interruption aucune pendant une durée de deux heures, durant laquelle l'enquêté a il m'a semblé fait preuve d'une grande précaution dans ses mots. J'ajouterai aussi que l'enquêté, directeur de son service, a

positionné à plusieurs reprises son discours par l'emploi récurrent du pronom « on » désignant l'action de la Métropole au travers de son service, chose corroborée par notre échange de courriel antérieur où il m'a expliqué vouloir « limiter l'entretien à son niveau » au vu du volume de travail conséquent au pôle mobilité au moment où je réalisais mon enquête de terrain.

E3 : Agent travaillant sur la transition écologique à l'Eurométropole de Metz. Cet entretien est le premier à se dérouler en visioconférence avec un agent de la métropole. Très enthousiasmé à l'idée de répondre à des questions portant l'accent sur la dimension écologique de son travail, j'ai ainsi pu apprendre de nombreux éléments assez utiles pour la description du verdissement des politiques de mobilité en tant que dépendance au sentier. J'ajouterai que cet entretien m'a été le plus compliqué à mener, étant donné que l'agent me paraissait, à tort, s'égarer sur d'autres sujets lorsque je lui posais des questions, ainsi le rythme était peu propice à l'échange.

E4 : Ancien président de l'association AGIRR, association militante. L'entretien s'est déroulé dans une ambiance cordiale, puisque nous sommes voisins de quartier à Metz et donc j'ai eu son contact au travers d'un membre de ma famille. L'entretien s'est donc déroulé chez moi. De nombreuses données ont été récoltées sur l'émergence des associations militantes sous l'effet de la politisation environnementale des mobilités au tournant des années 2000.

E5 : Hervé Ribon, président de l'association Metz à vélo. Entretien par visioconférence, qui me permet de compléter l'enquête au travers des associations d'usagers, et aussi d'étudier la construction au long cours de ces associations comme adossées à des oppositions publiques à des politiques publiques messines. Par ailleurs, j'apprends que l'ex-maire socialiste de Metz, Dominique Gros.

E6&7 : Agents d'études sur les politiques de mobilité de Metz qui travaillent à l'Agence d'Urbanisme de Metz (AGURAM) : ces entretiens m'ont permis de compléter une sorte de typologie des acteurs et de comprendre de part une position externe, le développement récent du service mobilité de l'Eurométropole de Metz. L'anonymisation est facilitée par le double entretien.

E8 : Chargé de missions mobilités à l'Eurométropole de Metz. Ce dernier entretien, en visioconférence, a été précieux pour récolter certaines données précieuses pour déterminer la dépendance au sentier de la politique de la filière hydrogène, puisque cet agent dispose d'un regard à la fois transversal et de technicien, n'étant pas directement rattaché à un service.

Exemple de guide d'entretien en prenant appui sur celui utilisé dans l'échange avec le directeur du service de la mobilités et des espaces publics de l'Eurométropole de Metz

Bonjour, merci de m'accorder cet entretien, les éléments dits durant cet échange seront bien évidemment anonymisés, (rien ne sera retenu contre vous 😊).

Les questions entre parenthèses sont destinées à la relance.

1. Description du poste

- Comment êtes-vous arrivé à cette position ?
(Quel est votre intitulé de poste ?)
(Depuis quand travaillez-vous à la métropole ?)
(Quelles sont vos missions ?)
- De combien de personnes est constitué le service, quelle est sa structure, quels sont les modes de recrutement, il y a-t-il une grande ancienneté des agents ?

2. Questions sur les interactions au sein de la métropole

- Que diriez-vous des relations avec la direction de la transition écologique ?
- Que diriez-vous des relations avec le pôle planification ?

3. L'origine sociale, la formation et le parcours professionnel

- Quel âge avez-vous ?
- Quel est votre parcours d'études ?
- Carrière professionnelle : emplois occupés (métier, statut, secteur), cadres de travail successifs, temporalités.
- Dans quel type d'environnement urbain avez-vous vécu (périurbain, à la campagne...)?

4. Questions sur les politiques de mobilité au travers de la path dependence

- Comment pourriez-vous décrire l'offre en transports urbains de la métropole de Metz ?
- Et de façon générale, comment cette offre évolue en ce moment selon vous ?
- En quoi consiste l'autopartage ?
(Avec quels outils avez-vous mesuré les possibles bénéfices de cette politique ?)
(Comment Citiz ont-ils participé à l'élaboration de cette politique d'autopartage ?)

- (Et pourquoi avec Citiz ? Était-ce le seul acteur positionné sur le marché ?)
- Par ailleurs, des acteurs privés dans la mobilité proposent-ils parfois leurs services à la métropole ?
 - Qu'est-ce que la désimperméabilisation des sols ?
(Est-ce inscrit dans une réglementation, si oui laquelle ?)
(Pouvez-vous mesurer l'effet de la désimperméabilisation, et si oui quel service produit ce genre de donnée ?)
 - Comment est intégré cet enjeu de la désimperméabilisation, pour les voies du Mettis par le service, et notamment de la future ligne C ?
 - Pour rester sur la ligne C du mettis, quels savoirs opérationnels et techniques ont-ils été mobilisés par le service pour le tracé de la ligne ?
(Ces savoirs datent-ils d'avant votre arrivée à la Métropole en 2018 ?)
 - D'autres services ont-ils participé à ce tracé ?
 - Comment expliquez-vous d'ailleurs le choix de l'hydrogène du maire-président pour les futurs Mettis de la ligne C ?
(Avez-vous été consultés avant ce choix pour émettre un jugement sur la faisabilité technique de ce projet ?)
 - Et de plus, quels savoirs techniques ont été employés par les services pour la faisabilité de la génération d'hydrogène ?
(De nouveaux savoirs ont-ils été produits ?)
(Et sont-ils uniquement le fruit du pôle mobilité ?)
 - Par quels moyens le service fait face au caractère inédit de l'opérationnalisation d'un BHNS à hydrogène ?
 - Et donc pendant l'élaboration de cette ligne C, quels ont été les freins qui ont pu revoir vos ambitions à la baisse ? (Organisationnels, réglementaires, pratiques, financiers, juridiques, environnementaux)
 - L'élaboration d'un axe aussi majeur du réseau de transport urbain a dû s'appuyer sur une ou plusieurs réglementations ; sur lesquelles le service a dû s'aligner ?
(si réglementation interne : avez-vous eu la nécessité de la faire évoluer ?)

- Quelles connaissances le service met-il à disposition lors de la construction du schéma directeur cyclable ?
- Ce schéma a-t-il toujours été construit par le service de mobilité ?
- Concrètement, quels facteurs jouent dans le tracé d'une piste cyclable ? (zone humide ?)

5. Questions sur l'engagement personnel

- A titre personnel, comment vous positionnez vous vis-à-vis des problématiques écologiques contemporaines ?
- (Avez-vous des pratiques de consommation conscientes ?)
- (Avez-vous un rejet de certaines pratiques dans votre façon de vous déplacer ?)

Illustrations



Figure 3 et 3bis : Image du BHNS imaginé par l'AGURAM dans le PDU de 2000 pour réduire les problèmes de congestion automobile sur le territoire messin, contre une photographie (licence Creative Commons) du METTIS actuellement en circulation.



Figure 4 : brochure pour la quinzaine de l'environnement à Metz de 2013.

Résumé du mémoire :

Ce travail de recherche étudie la translation des politiques de mobilité en tant que politiques environnementales au travers de la lutte de l'automobile sur le territoire de l'Eurométropole de Metz. Il débute par la diffusion de la motorisation individuelle au 20^e siècle, les raisons de son succès comme moyen de locomotion dominant, et revient sur les contestations environnementales qui y sont associées.

Ensuite, au travers d'une série d'entretiens avec des professionnels et militants locaux du monde de la mobilité et une étude approfondie d'archives, les politiques de mobilités messines sont analysées à l'aune d'un concept emprunté, celui de « dépendance au sentier », cadre théorique au sein duquel est décrite leur évolution contrainte par des choix hérités du passé. L'écologisation de plusieurs de ces politiques de mobilité au tournant des années 2010 à Metz est au cœur de la réflexion, puisqu'elle se répercute sur des choix contemporains concernant ces politiques.

Enfin, alors que ces politiques de mobilité sont réinvesties par la néolibéralisation de l'urbanisme, cette dépendance au sentier n'apparaît pas nécessairement comme un obstacle à ces processus profonds de transformation de l'action publique locale par les logiques de marché ; mais peut, au contraire, paradoxalement les sous-tendre.

Mots-clés :

- Automobile
- Politiques environnementales
- Dépendance au sentier
- Néolibéralisation de l'urbanisme
- Action publique locale