



HAL
open science

TRANSPORTS URBAINS: LA GOUVERNANCE TERRITORIALE FACE AUX DÉFIS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Michel Casteigts

► **To cite this version:**

Michel Casteigts. TRANSPORTS URBAINS: LA GOUVERNANCE TERRITORIALE FACE AUX DÉFIS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE. 1er colloque international "Environnement et transports", INRETS, Jun 2003, Avignon, France. halshs-01527683

HAL Id: halshs-01527683

<https://shs.hal.science/halshs-01527683>

Submitted on 24 May 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Transports urbains : la gouvernance territoriale face aux défis du développement durable

Michel CASTEIGTS

UPPA, IAE des pays de l'Adour, 29 cours du comte de Cabarrus, 64115 Bayonne cedex, France
Tél. : + 33 0(6) 87 24 19 56, télécopie : +33 0(5)59 57 15 05, courriel : michel.casteigts@univ-pau.fr

Publié dans Joumard R. (dir.), 2003, *Environnement et transports, Actes du 1^{er} colloque*, Arcueil, INRETS.

Résumé

La notion de développement durable produit des effets profonds sur l'ensemble des représentations et des pratiques sociales, et notamment urbaines. L'exemple des transports urbains illustre comment les mécanismes traditionnels de coordination marchande ou de régulation publique en sont profondément affectés. Fondé sur le principe de l'articulation de logiques jusque là contradictoires (compétitivité économique, cohésion sociale et protection de l'environnement), le paradigme du développement durable bouleverse en profondeur un système de décision collective conçu pour gérer des antagonismes et non pour produire du consensus. Les procédures de gouvernance sont beaucoup mieux adaptées à ces nouveaux enjeux que les traditionnelles méthodes de gouvernement. Elles permettent une réduction simultanée des coûts de transaction et des effets de contrainte, s'inscrivent dans une logique de design organisationnel territorial et supposent que les acteurs institutionnels, économiques et sociaux partagent un certain nombre de conventions territoriales.

Mots-clefs : Développement durable ; transports urbains ; gouvernance urbaine ; économie des conventions ; design organisationnel ; régulation ; coûts de transaction ; biens collectifs ; externalités.

Abstract

The concept of sustainable development produces its effects on all the social representations and practices, especially in the urban context. Through the example of urban transportation, it shows how the traditional mechanisms of market coordination and public regulation are profoundly affected. Based on the principle of a relationship between approaches that up until now were contradictory (economic competition, social cohesion and environmental protection), the sustainable development paradigm revolutionizes the existing collective decision-making system designed to balance antagonisms rather than generate consensus. The problematics of sustainability, and especially the intergenerational arbitration stakes, require us to design instruments to foster coherence between public and private strategies outside of the traditional market vs. regulation dilemma. Procedures of "governance" are much better suited to these new stakes than the traditional methods of government. They allow the reduction simultaneously of transaction costs and constraint effects ; they take place in a process of territorial organisational design ; they imply that the institutional, economic and social partners share several territorial conventions (in reference to the framework of "convention economics").

Key words: Sustainable development; urban transportation; urban governance; convention economics; organisational design; regulation; transaction costs; public goods; externalities.

Introduction

Au début des années 70, le Club de Rome popularisait la thèse de la « croissance zéro », sur la base d'un rapport du MIT (Meadows D. et al., 1972) : démographie, alimentation, ressources naturelles et pollutions fixaient des limites indépassables à la croissance mondiale. Ce document suscita des

débats passionnés, notamment entre tiers-mondistes et écologistes : les premiers critiquaient le modèle occidental de développement au nom des inégalités entre pays, préconisant un « rattrapage » au profit du tiers-monde ; les seconds insistaient sur les « dégâts du progrès », réfutant l'idée même de croissance. Dès 1972, la conférence de Stockholm sur l'environnement humain esquissait un premier compromis autour de la notion d' « éco-développement ».

Le terme de développement durable est apparu en 1980 dans un rapport de l'Union Internationale pour la Conservation de la Nature et de ses Ressources. En 1987, la Commission mondiale sur l'environnement et le développement, réunie à l'initiative de l'ONU et présidée par Mme Brundtland, Premier ministre de Norvège, l'a défini comme « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre ceux des générations futures ». La conférence de Rio en 1992 a complété cette définition en précisant qu'il s'agissait d'un modèle de développement conciliant les exigences de la croissance économique, de la cohésion sociale et de la préservation de l'environnement. En 1997, le traité d'Amsterdam en a fait un principe d'action fondamental de l'Union Européenne. En une vingtaine d'années, le développement durable s'est donc imposé comme norme internationale d'action publique et modèle universel de développement, par sa capacité à fédérer des stratégies d'acteurs multiples, bien que ses traductions opérationnelles n'aient pas été réellement précisées.

Il s'agit ici de s'interroger sur cette remarquable efficacité du paradigme du développement durable, à partir de l'hypothèse que c'est précisément sa capacité à remanier en profondeur les représentations du monde et de la société qui fonde son impact sur les pratiques politiques, économiques et sociales. Les mécanismes traditionnels de coordination marchande et de régulation publique en sont profondément modifiés, comme les facteurs de dynamique urbaine et le jeu des partenariats (1^{ère} partie). Articulant des logiques perçues jusque là comme contradictoires, la référence au développement durable bouleverse un système de décision collective conçu pour gérer des antagonismes et non pour produire du consensus. Les procédures de gouvernance sont beaucoup mieux adaptées à ces nouveaux enjeux que les traditionnelles méthodes de gouvernement. Elles sont souvent complétées par des dispositions de « design organisationnel territorial » (2^{ème} partie). Le tout se fonde sur des « conventions territoriales » (au sens de la théorie des conventions) communes aux partenaires publics et privés, où la référence au développement durable occupe une place essentielle.

1 - Les défis urbains du développement durable

Déplaçant la frontière entre biens marchands et biens collectifs et modifiant les enjeux urbains, le développement durable ouvre de nouveaux champs de partenariat public-privé.

Biens collectifs et externalités

Les procès en légitimité contre de larges pans de l'action publique et la confiance sans nuances à l'efficacité du marché se sont accompagnés d'un déclin des réflexions sur les biens collectifs. Avec la montée en puissance des préoccupations environnementales et les inquiétudes multiformes sur la sécurité, la notion de bien collectif fait un retour en force. Un bien collectif (ou bien public, le débat sémantique sur la distinction entre les deux concepts étant passionnant mais hors sujet...) est irréductible à l'ensemble des biens particuliers qui le constituent. Résultant d'une multiplicité d'interactions économiques et sociales, il est indispensable à de nombreuses activités, mais sa consommation et sa production sont indivisibles : les mécanismes de marché sont donc inopérants pour en réguler la gestion. La notion de biens collectifs s'applique à de nombreux facteurs qui contribuent à l'attractivité d'un territoire: qualité globale des milieux naturels, du cadre de vie ou de travail, accessibilité et sécurité des centres urbains, richesse de l'offre pédagogique ou culturelle etc.

La production de biens et services marchands implique souvent des coûts qui ne sont pas intégrés dans le prix de revient du produit, car ils relèvent de la consommation de biens collectifs. Il peut s'agir de ressources externes disponibles gratuitement ou à moindre coût pour les entreprises en raison de la qualité de l'environnement naturel ou humain : on parle alors d'externalités positives dont bénéficient les entreprises. Elles produisent aussi des externalités négatives, notamment les coûts d'irréversibilité liés à l'usage de biens non-reproductibles ou le coût des nuisances et de la pollution. La prise en compte des externalités négatives dans le bilan de l'activité suppose que les pouvoirs publics internalisent par voie de taxation les coûts collectifs qu'ils ne peuvent empêcher réglementairement : ainsi le versement transport permet-il d'imputer aux entreprises une quote-part des coûts d'encombrement et de pollution liés à la mobilité professionnelle de leurs salariés, en permettant le financement des transports collectifs. La gestion des externalités conduit donc à des interférences multiples entre coordination par le marché et régulation publique.

Le passage d'une logique environnementale classique au développement durable élargit sensiblement la problématique des externalités car il a lieu de mettre en balance facteurs économiques, sociaux et environnementaux. Le champ de la coordination marchande pure se trouve restreint d'autant et la complexité des dispositifs de régulation est considérablement accrue : il s'agit de tenir compte d'interactions systémiques entre domaines de vie collective et d'action publique jusque là indépendants.

Transports urbains, gestion optimale des externalités et compétitivité

Les corrélations entre foncier urbain et problématiques de transport constituent un bon exemple de cette complexité (Beckerich, 2001). La raréfaction de l'espace utilisable déplace l'effort d'aménagement. Tourné naguère vers l'ouverture à l'urbanisation de terres agricoles ou d'espaces naturels, il s'oriente aujourd'hui vers la reconquête des tissus urbains peu denses ou dégradés. Dans une situation d'abondance foncière relative, l'augmentation de la demande trouvait une réponse satisfaisante dans l'élargissement du périmètre du marché foncier et le développement des transports urbains avait pour enjeu essentiel d'accompagner l'ouverture à l'urbanisation de nouvelles zones. Il le faisait avec retard dans la mesure où l'équilibre financier des services de transports collectifs impliquait une masse critique démographique pour l'ouverture d'une nouvelle desserte. L'hypertrophie des agglomérations, le rallongement déraisonnable des temps de transports et les difficultés de gestion des services collectifs ont remis en cause ce modèle de développement extensif des aires urbaines (Casteigts, 1999). La prise en compte des impératifs de développement durable conduit à privilégier un usage économe de l'espace et la reconquête des friches. Dans le même temps l'ampleur de la crise urbaine et ses manifestations parfois violentes ont mis au premier plan la nécessité d'assurer une mixité sociale et fonctionnelle des espaces longtemps négligée, tout en renforçant les conditions de sécurité. La nécessité est manifeste de mettre en cohérence choix stratégiques en matière de développement urbain, choix techniques en matière d'offre de transports et choix économiques quant au financement des services nouveaux.

Les projets d'agglomération sont des outils de cette cohérence. Ils servent à la fois de référence stratégique pour l'élaboration des plans de déplacement urbains (PDU) et de support à la négociation du volet territorial des contrats de plan. Leur lecture montre à quel point les agglomérations ont pris en compte l'imbrication de la compétitivité économique, de la cohésion sociale et d'une gestion optimale des externalités environnementales. Les objectifs assignés aux transports collectifs ont totalement basculé du registre de l'efficacité technico-financière, qui était dominant il y a dix ans, à celui de la contribution stratégique à l'attractivité de la ville dans une logique transversale.

De nouveaux champs de coopération entre acteurs socio-économiques et collectivités

La gestion du temps constitue un des exemples les plus significatifs des évolutions liées aux démarches de développement urbain durable. L'irruption de la question du temps dans la gestion des

villes marque la conversion de la pensée urbaine à la relativité : il n'est plus possible de penser l'espace sans penser le temps. Traditionnellement, les temps de la ville ne font l'objet d'aucune concertation. Les décisions de chaque acteur obéissent à des considérations techniques ou à des usages sédimentés. Horaires des entreprises et plages d'ouverture des services publics sont fixés sans tenir compte de la capacité des salariés des unes, également usagers des autres, à concilier les contraintes qui en découlent. La gestion calamiteuse de l'encombrement en heures de pointe dans les transports est une conséquence de cette imprévoyance collective.

Les premières expériences de coordination des rythmes temporels ont été conduites en Italie au début des années 1980. En France, l'aménagement et la réduction du temps de travail ont été un facteur déclenchant, parce qu'ils conduisaient à remettre à plat l'organisation du travail et parce qu'ils modifiaient la demande sociale. Dans un rapport au ministre de la ville, Edmond Hervé, maire de Rennes, proposait en juin 2001 de créer, dans les communes de plus de 20000 habitants, un « bureau des temps », instance d'analyse, de concertation et de proposition, destinée notamment à rechercher des « *compromis entre les demandes des citoyens et les intérêts des salariés* ». Il est trop tôt pour mesurer l'ampleur des évolutions qu'entraînera cette irruption des rythmes temporels dans le champ de la décision collective. Pour les déplacements urbains, il s'agit incontestablement d'une innovation majeure : en introduisant une nouvelle variable d'ajustement, elle transforme les problématiques de conflits d'usage de la voirie et d'adéquation entre offre et demande de transports collectifs.

L'apparition de nouveaux objets de décision collective, comme la gestion du temps, est le corollaire de la convergence croissante des intérêts stratégiques entre acteurs publics et privés d'un même territoire. La capacité des entreprises à répondre aux pressions concurrentielles est largement fonction de la compétitivité de leur environnement territorial, et notamment des opportunités d'économies externes. La qualité des ressources humaines, les facilités d'accès à la technologie et au savoir et l'efficacité des communications jouent un rôle essentiel dans les performances des entreprises et leurs choix d'implantation (Moati P. et Mouhoud E.M, 1997). Dans un contexte de développement durable, il en va de même de la qualité de la vie sociale, de l'accessibilité globale ou des aménités non-économiques, qui déterminent les conditions de vie et de travail et l'image de marque du territoire et de ses acteurs. Beaucoup de ces éléments relèvent des collectivités locales, de plus en plus conscientes des enjeux, qu'il s'agisse d'attirer de nouveaux investisseurs ou de renforcer l'efficacité des entreprises déjà implantées : rien d'étonnant que des partenariats se nouent entre entreprises en quête d'économies externes et pouvoirs publics susceptibles de les leur apporter (Kanemoto Y., 1987).

2 – Un renouvellement des problématiques décisionnelles et organisationnelles

Si les exigences du développement durable diversifient les sujets d'intérêt commun et de coopérations entre acteurs de la vie collective, elles conduisent aussi à une mutation de leurs pratiques décisionnelles et organisationnelles. La problématique de la durabilité et particulièrement les enjeux d'arbitrage intergénérationnel obligent à penser les instruments de mise en cohérence des stratégies publiques et privées hors du dilemme traditionnel marché/réglementation. Les solutions néo-libérales pour gérer les questions environnementales, notamment par l'attribution de droits de propriété négociables, sont inopérants, dans la mesure où les générations futures ne sont pas en état de les exercer. Une approche fondée sur une régulation normative se heurterait à la multiplicité des acteurs et des contextes managériaux et à la complexité systémique des interactions entre champs institutionnels et réglementaires. Il est donc nécessaire de trouver entre logiques marchandes et non marchandes les termes d'un compromis sur des bases nouvelles : les procédures de gouvernance en constituent le cadre décisionnel et le design organisationnel territorial en est la traduction opérationnelle.

Développement durable et enjeux de la gouvernance urbaine

Utilisé à partir du XIII^{ème} siècle pour désigner les bailliages, le terme de " gouvernance " a été utilisé à la renaissance comme synonyme de gouvernement avant de disparaître pour quelques siècles. R. Coase (1937) l'utilise dans " *The Nature of the firm* ", article paru en 1937, où il montre comment le recours à une coordination hiérarchique permet à la firme d'être plus efficace, pour certains types d'échange, que le marché qui génère des coûts de transaction. Près de quarante ans plus tard, O.E. Williamson (1975) reprend et développe la théorie des coûts de transaction et définit la gouvernance comme les mécanismes de coordination réglant les relations entre la firme et ses partenaires stables, notamment dans le cadre de relations contractuelles qui permettent de réduire les coûts de transaction sans supporter les effets de contrainte d'une organisation hiérarchique (Williamson O.E., 1979).

Vers la fin des années 1980, le terme de gouvernance apparaît dans le champ politique. Les institutions financières internationales l'utilisent de façon normative, dans l'expression « good governance », pour caractériser les règles d'administration publique préconisées aux pays emprunteurs. Au même moment le concept de « urban governance » est introduit par des politologues anglais, par opposition à « local government », pour caractériser les évolutions du système de pouvoir local consécutives aux réformes imposées à partir de 1979 par Margaret Thatcher. Cette notion de gouvernance urbaine est aujourd'hui très largement utilisée pour l'analyse des nouvelles modalités d'exercice des pouvoirs locaux.

Mis à part l'usage normatif du terme dans l'expression « bonne gouvernance », la notion de gouvernance désigne donc des modes de coordination partenariaux, intermédiaires entre hiérarchie et marché dans le champ économique, entre gouvernement institutionnel et société civile dans le champ politique. Cela conduit à reconnaître la pertinence de la migration du terme du domaine de l'entreprise à celui de l'action publique, où il passe, sans changer de nature, de la sphère des activités marchandes à celle des biens collectifs et des externalités. Dans les deux cas il s'agit de gérer des systèmes complexes en mettant en cohérence les stratégies de partenaires multiples relevant de rationalités différentes.

Selon les termes de l'introduction au dossier documentaire consacré à la gouvernance par le Centre de documentation de l'urbanisme (CDU, 2000), l'émergence de la notion de gouvernance à côté de celle de gouvernement « met l'accent sur plusieurs types de transformation des modalités de l'action publique : elle repose sur une dénonciation du modèle de politique traditionnelle qui confie aux seules autorités politiques la responsabilité de la gestion des affaires publiques... ; elle met l'accent sur la multiplicité et la diversité des acteurs qui interviennent ou peuvent intervenir dans la gestion des affaires publiques... ; ce faisant, la gouvernance attire l'attention sur le déplacement des responsabilités qui s'opère entre l'Etat, la société civile et les forces du marché lorsque de nouveaux acteurs sont associés au processus de décision et sur le déplacement des frontières entre le secteur privé et le secteur public... ; la notion de gouvernance met également l'accent sur l'interdépendance des pouvoirs associés à l'action collective : la gestion des affaires publiques repose sur un processus d'interaction/négociation entre intervenants hétérogènes... »

Ce cadre décisionnel répond exactement aux exigences de mise en œuvre d'une stratégie territoriale de développement durable, qui nécessite la mise en cohérence de règles régissant de nombreux champs spécifiques et la coordination de décisions multiples concernant aussi bien des activités marchandes que des actions publiques. Un traitement *en série* de l'ensemble de ces procédures conduirait à des délais de décisions aberrants et à de graves risques de conflits. Pour maintenir l'efficacité de la décision collective dans un contexte qui la requiert particulièrement, il est nécessaire d'user de procédures nouvelles, interactives, rapides, permettant une fertilisation croisée instantanée des logiques techniques, juridiques, administratives et financières de l'ensemble de partenaires (Casteigts, 2000).

Mais les enjeux de la gouvernance sont aussi plus directement économiques : en matière de biens collectifs, l'optimum économique est indissociable de l'optimum décisionnel, car les conditions d'allocation des ressources et d'imputation des charges relèvent de processus de décision de caractère politique *lato sensu*. « L'essentiel est ceci : l'individu, à condition qu'il puisse jouer un rôle dans la décision collective, peut contribuer à donner à l'activité de l'économie publique l'orientation qu'il souhaite. En concourant, en proportion des pouvoirs dont il dispose, à la décision collective qui porte sur le coût et la quantité des biens publics, l'individu se trouve dans une situation plus ou moins proche de celle du marché de concurrence où, dans des limites de ses ressources et avec des prix fixés en dehors de lui, il conserve le droit de déterminer librement la quantité des différents biens privés qu'il consommera. » (Wolfelsperger, 1969).

Des procédures de décision collective stables et élargies permettent à la fois de réduire les coûts de transaction (entendus dans un sens plus large que celui de la théorie initiale, puisqu'étendus aux transactions non marchandes), grâce notamment aux relations de confiance nouées entre les différents partenaires, et les coûts de contrainte, en élargissant le consensus autour des options retenues. Par rapport aux concertations traditionnelles, ces dispositifs marquent un changement fondamental dans la nature des relations entre les collectivités et leurs partenaires, qui deviennent « coproducteurs » des biens publics.

Gouvernance et déplacements urbains

De toutes les fonctions urbaines, l'organisation des déplacements est une de celles qui concerne le plus de personnes et le plus grand nombre d'activités. Facteur d'efficacité économique et d'intégration territoriale, elle contribue à l'équité et à la cohésion sociales. Ses impacts sur les conditions de vie et l'environnement ne sont plus à démontrer. Autant dire qu'elle est nécessairement au centre de toute démarche de développement durable et constitue un domaine prioritaire de gouvernance (Beaucire et Lebreton, 2001). Le recours à la gouvernance est d'autant plus nécessaire que l'échelle territoriale pertinente pour la planification des transports est celle de l'agglomération ou de l'aire métropolitaine, qui correspond rarement à un périmètre institutionnel existant.

Dans le champ des déplacements urbains, les démarches de gouvernance sont généralement engagées à l'occasion de la mise en œuvre de procédures réglementaires lourdes (élaboration d'un plan de déplacement urbain) ou de projets techniques (tramway) ou politiques (projet d'agglomération) structurants. Dans la plupart des cas, elles s'autonomisent progressivement par rapport à leur objet initial et s'installent durablement dans le dialogue des institutions entre elles et avec la société civile (Beaucire et Lebreton, 2001). Il faut noter le rôle des agences d'urbanisme comme animatrices de ces dispositifs, qui sont souvent issus de groupes de travail, commissions ou comités de suivi créés à l'occasion de chantiers engagés par les agences.

L'adoption de la loi d'orientation sur l'aménagement et le développement durable du territoire du 25 juin 1999 a donné à ces démarches un cadre juridique stable et cohérent, en mettant en place un outil global de programmation stratégique (le projet d'agglomération) et un instrument de gouvernance d'usage souple (le conseil de développement). Même s'ils ne sont pas spécifiquement dédiés au domaine des transports et de la mobilité – et peut-être grâce à cela – ces dispositifs permettent de replacer la problématique des déplacements dans la cohérence globale du fonctionnement de la ville et de son développement durable.

Ainsi la conférence consultative d'agglomération, créée en 1996 à l'initiative du District de Nantes (devenu depuis Communauté urbaine) et réunissant 70 membres représentant tous les secteurs de la vie collective, s'est transformée en janvier 2001 en Conseil de développement. Parmi les nombreux avis qu'il a adoptés sur saisine de la Communauté ou de sa propre initiative, on peut noter l'avis de novembre 2002 sur le projet de Schéma directeur des transports collectifs 2002-2010 : le Conseil de développement regrette l'absence de référence à la gestion du temps car « il ne s'agit pas

d'un gadget à la mode (mais) traduit la nécessité d'une approche fine privilégiant la problématique des temps d'usage par rapport à la multiplication des infrastructures » ; il note que la desserte des pôles de santé doit être améliorée et que l'attractivité de l'agglomération passe par la valorisation en terme d'image de sa « forte identité maritime et fluviale » ; il aborde aussi des impératifs d'équité territoriale (desserte du Nord-Est de l'agglomération) ou sociale (personnes à mobilité réduite).

Ces observations montrent comment, dans une procédure de gouvernance, une problématique technique peut être enrichie par les questionnements du développement durable. On pourrait citer ici de multiples exemples montrant, au delà de ce cas d'espèce, que c'est une mutation profonde des représentations et des comportements qui est à l'œuvre.

Développement durable et design organisationnel territorial

On appelle « design organisationnel » la démarche par laquelle les entreprises repensent les contours de leur organisation, externalisent ou internalisent certaines activités, établissent avec des partenaires extérieurs des relations stables dans des cadres institutionnels divers. Dans un contexte local, les collectivités publiques sont de plus en plus parties prenantes de ces procédures dans le cadre d'un « design organisationnel territorial »(DOT). Collectivités locales et entreprises étant engagées, séparément mais simultanément, dans de vastes chantiers de réforme organisationnelle, cette concomitance offre des opportunités exceptionnelles d'optimisation , si le territoire est conçu comme une organisation globale et les reconfigurations pensées à cette échelle. De telles démarches sont déjà à l'œuvre dans les domaines les plus divers, pour une utilisation optimale de ressources ou pour la gestion collective de contraintes (Casteigts, 2002).

Dans le domaine des transports et déplacements, l'évolution est engagée depuis quelques années, notamment avec l'intégration dans les réseaux publics de lignes spécialisées créées pour le transport des salariés . La prise en compte des pratiques de mobilité dans les plans de déplacement urbains (PDU) constitue un bon exemple de DOT. Les PDU, créés en 1982 et généralisés en 1996, ont été renforcés en 2000 par la loi solidarité et renouvellement urbains (SRU). Des plans de mobilité sont proposés aux entreprises afin de mettre en place « *des mesures simples et économiques de promotion durable des moyens de transports alternatifs à la voiture individuelle dans les déplacements domicile-travail et dans certains déplacements professionnels* ». Les bénéfices de l'opération sont équitablement répartis car « *l'accessibilité constitue un facteur essentiel de développement des entreprises...Elle contribue de façon majeure à l'attractivité des villes et au bien être de leurs habitants...* » (*Abécédaire des PDU*, D.D.E. du Gard). Inspirée des principes de développement durable, la création des plans de mobilité s'inscrit totalement dans une logique de DOT, en ouvrant la voie à une coopération contractualisée entre partenaires publics et privés dans un domaine voué aux pratiques unilatérales.

Conclusion : Conventions territoriales et développement durable

Ce système de décision collective à géométrie variable ne peut correctement fonctionner que si l'ensemble des acteurs engagés dans la vie urbaine disposent de références et de langages partagés. L'économie des conventions (EC) et le recours à la notion de « conventions territoriales » permet d'en rendre compte. Les conventions sont un ensemble de règles de formulation vague, d'origine obscure, de caractère arbitraire et dépourvues de sanctions juridiques (Favereau ,1999), ce qui les distingue des contrats. Elles ont été initialement introduites dans le champ microéconomique pour rendre compte de l'efficacité de la coordination par le marché bien que l'incomplétude des informations dont disposent les agents économiques limite la rationalité de leurs choix. La notion de convention a prouvé son efficacité dans des domaines de plus en plus larges de la vie sociale,

chaque fois qu'il s'agissait de rendre compte d' un « ensemble d'anticipations et de comportements se renforçant mutuellement, émergeant d'une série d'interactions décentralisées » (Boyer, 2002).

La redécouverte des solidarités territoriales qui caractérise les dix dernières années va bien au delà de la simple territorialisation des politiques publiques ou de la fragmentation spatiale de certains marchés. Si l'on parle aujourd'hui de l'émergence du territoire comme acteur stratégique, porteur des intérêts de l'ensemble de ses acteurs privés comme publics, c'est que sont à l'œuvre des mécanismes de coordination qui transcendent les différences de statut ou de fonction. Ces mécanismes sont de nature fondamentalement cognitives : ils reposent sur la mutualisation des savoirs, le partage des expériences et des diagnostics, le rapprochement des cultures et des représentations du monde.

Ces mutations traduisent l'émergence de « conventions territoriales » communes aux entreprises et aux collectivités, aux associations et aux simples citoyens. Elles portent en elles la conscience d'appartenir à un même espace (convention de proximité), de relever d'une communauté de destin (convention de solidarité) et de pouvoir travailler ensemble dans la confiance (convention de qualité) pour un développement durable du territoire commun (convention de durabilité). La conjonction de ces éléments explique parfaitement la configuration gouvernance / design organisationnel / développement durable observée dans le champ territorial, notamment dans le domaine des transports urbains.

Références

- Beaucire F. et Lebreton J. (2001) : « Transports publics et gouvernance urbaine », Editions Milan, Toulouse
- Beckerich C. (2001) : « Biens publics et valeurs immobilières », Adef, Paris
- Boyer R. (2002) : « Théorie de la régulation – l'état des savoirs », La Découverte, Paris, nouv. éd. p. 541
- Casteigts M. (1999) : « L'aménagement de l'espace », LGDJ (coll. Politiques locales), Paris
- Casteigts M. (2000) : *La gouvernance environnementale, entre management des organisations et management des territoires* in Le Duff R. et Rigal J.J. (dir.) « Maire et environnements, menaces ou opportunités ? », Dalloz, Paris
- Casteigts M. (2002) : *Le design organisationnel territorial – Le territoire comme organisation : biens collectifs, économies externes et compétitivité*, 3ème colloque du GREFIGE-Nancy2 « La métamorphose des organisations », Vittel, 23-25 octobre 2002
- CDU (2000) : « Gouvernance », dossier documentaire, Ministère de l'équipement, des transports et du logement, Editions de la DGUHC, Paris, pp. 11 et 12
- Coase R. H. (1937) : *The nature of the firm*, Economica, Vol/n° NS4, pp. 386-405
- Favereau O. (1999) : *Salaires, emploi et économie des conventions*, « Cahiers d'économie politique », n°34, pp. 163-194
- Kanemoto Y. (1987), Externalities in space , in Miyao T. et Kanemoto Y. (eds.), « Urbandynamics and urban externalities », Chur (Suisse), Harwood Academic Publishers
- Meadows D., Meadows D., Randers J. et Behrens III W. (1972) : « The limits to growth », Universe books, New-York, trad. franç. « Halte à la croissance », Fayard, Paris
- Moati P., Mouhoud E.M. (1997) : *Compétences, localisation et spécialisations internationales*, in B. Guillon, P. Huard, M. Orillard, J.-B. Zimmerman (eds.), « Economie de la connaissance et organisations. Entreprises, territoires, réseaux », L'Harmattan, Paris
- Williamson O.E. (1975) : « Market and hierarchies : analysis and antitrust implications », The Free Press, New York
- Williamson O.E. (1979) : *Transaction-cost economics, the governance of contractual relations*, Journal of Law and Economics, vol. XII, n°2, december, pp. 233-262
- Wolfelsperger A. (1969) : « Les biens collectifs », Paris, PUF, p.27