

**INTERVENTION DE MARC WIEL aux 10èmes ASSISES
DE L'ENERGIE : GRENOBLE 2009**

L'organisation de nos villes peut-elle devenir plus
économique en déplacement en automobile ?

Janvier 2009

La réponse spontanée à la question posée par le titre de cet exposé pourrait être : « Sans doute puisque certaines, ailleurs, le sont déjà ». Mais, chez nous, cela ne me paraît pas obligatoirement très facile à réaliser du fait de notre organisation institutionnelle ou parce que, depuis trente ans, la ville qui a été construite est effectivement particulièrement dispendieuse en kilomètres automobiles sans qu'on puisse la transformer très rapidement. Je développerai mon point de vue sur cette question fort discutée car complexe à évaluer, et à propos de laquelle il est assez vraisemblable qu'au fil des années les éléments du choix se préciseront, au fur et à mesure de l'évaluation progressive des mesures qui seront adoptées. Le Grenelle de l'environnement en a adopté certaines qui reflètent bien ce que l'on croit, pour l'instant, savoir...

Pourquoi essayer de faire moins de kilomètres en automobile ?

L'évolution à venir du coût de l'énergie, la maîtrise de l'émission des gaz à effet de serre, les inconvénients des autres formes d'énergie que les hydrocarbures, font qu'à côté des solutions concernant la conception des véhicules et celle des nouveaux carburants, beaucoup de personnes (dont je suis) pensent utile, par précaution, de chercher à diminuer la demande en déplacements, ou du moins ceux effectués actuellement en automobile, sans trop renoncer aux objectifs poursuivis par les activités qui sont la finalité de ces déplacements. De combien faudrait-il le faire ? Personne ne le sait vraiment mais la méthode la plus courante consiste à proposer des objectifs très globaux, de jouer sur plusieurs tableaux ne serait-ce que pour répartir les chances d'y arriver au cas où une voie imaginée s'avérerait plus complexe que prévue à suivre. Nous en sommes donc à un moment où les experts s'efforcent surtout de supputer ce qui paraîtrait vraisemblable, de dégager des ordres de grandeur, pour vérifier que nous ne nous racontons pas d'histoire en misant sur des solutions a priori séduisantes mais a posteriori trop complexes à mettre en œuvre ou trop insignifiantes dans leurs effets. Plus nous avançons dans cette réflexion tâtonnante et plus nous prenons conscience que les questions énergétiques et environnementales mettent en question des acquis que nous pensions intangibles et de ce fait interrogent en profondeur nos modes de vie, nos manières de vivre ensemble, ou nos façons de prendre des décisions individuelles ou collectives.

La façon classique de raisonner est de partir du facteur 4, c'est-à-dire de l'objectif de diminuer par quatre les rejets de gaz à effet de serre à l'échelle mondiale à l'horizon 2050, sans parier exclusivement sur les progrès technologiques, compte tenu qu'à ce jour aucun procédé ne donne la garantie de le permettre, du moins sans risques ou dommages collatéraux, ou sans coûts paraissant a priori excessifs. Qu'est ce qui permettrait de diviser par deux ces rejets par d'autres voies que la technologie ? Il sera toujours temps de desserrer les contraintes que nous nous serons imposées si dans l'intervalle la technologie permet de faire mieux. Le champ des transports est réputé un des plus difficiles pour atteindre cet objectif. En fait il concerne des domaines d'activités humaines très différents. Je distinguerai les déplacements urbains et des déplacements interurbains et, en tant qu'urbaniste, je parlerai surtout des premiers dans cet exposé. Parlons quand même un peu des seconds, avant de les abandonner pour la suite de l'exposé. En effet je crois que nous avons intérêt, dans nos raisonnements, à ne pas mélanger les déplacements urbains et interurbains (comme faisant partie du grand système de la mobilité), même si, sur le terrain, c'est bien à leur mélange (à leur imbrication spatiale) que nous assistons. Des déplacements dont les motifs correspondaient autrefois quasi exclusivement à une inscription spatiale intra-urbaine se réalisent maintenant entre des villes différentes. Dans la suite de ce texte nous utiliserons la dénomination de déplacements urbains pour parler de ceux dont les motifs rendaient hier toujours internes à un bassin

d'emploi non contraint par la taille de l'agglomération (soit une moyenne de temps de trajet aller retour de 40 minutes).

Les *déplacements interurbains* se composent principalement de déplacements, liés, pour les ménages, à des pratiques de loisirs/tourisme/visites à des parents ou amis vers une autre agglomération que celle où ils résident, et pour les entreprises, à des échanges inter entreprises de marchandises ou de services. Le moteur de leur accroissement est loin de pouvoir fléchir naturellement et c'est bien sur tout le problème car à terme la solution devra effectivement être technologique si on ne veut pas durablement et fortement taxer ces déplacements. Les raisons de l'accroissement de ces déplacements interurbains sont celles que, dans le passé, nous avançons quand nous parlions des déplacements en général, sans distinguer les déplacements urbains et interurbains. Nous disions : « Plus nous sommes riches, plus nous sommes motorisés et avons de temps disponibles en dehors du travail, et plus nous sommes curieux de visiter des régions ou des pays plus lointains ». De même, « plus la mondialisation progresse, plus l'espace se spécialise économiquement, et plus les flux de marchandises ou les échanges professionnels s'accroissent ». Ces flux se corrèlent donc bien avec le PIB et le découplage d'avec le PIB de cet accroissement des kilomètres parcourus s'avère de fait très problématique. Si nous voulons modérer la longueur de ces flux pour des raisons environnementales ou énergétiques il convient de répercuter des coûts collectifs (proportionnés aux risques encourus demain du fait des nuisances produites aujourd'hui par ces flux), et c'est probablement accepter immédiatement un certain ralentissement du développement économique pour mieux garantir celui de demain. Pour ces déplacements la régulation sera principalement *tarifaire* et devra avantager les moyens de déplacements moins polluants que l'automobile. Ce n'est pas notre sujet ici mais il constitue une donnée importante aux limites de ce qui constitue notre problème : celui du sort des flux « urbains » dont nous parlerons maintenant.

Les déplacements urbains se distinguent des déplacements interurbains sur de nombreux plans. La plus grande différence tient au fait que quand le coût de la mobilité (temps, argent ou inconfort/désagrément) décroît par rapport aux revenus (ou plus généralement nos capacités à nous mouvoir), les trajets s'allongent, de la même façon que pour les déplacements interurbains, mais moins pour aller voir plus loin ce qu'il aurait à voir que parce que *la façon de se localiser des ménages et des entreprises se modifie plus facilement*. La ville est un regroupement spatial des acteurs urbains qui économiquement n'existe que parce que ce regroupement permet une optimisation des activités réalisées compte tenu des déplacements impliquées par le niveau de ce regroupement. Donc, si nous nous déplaçons plus commodément, les localisations des établissements urbains se modifient, se densifient, se morcellent pour certains, et se concentrent pour d'autres. Il ne s'agira pas d'une dilatation pure et simple du système urbain mais d'un profond ré-ordonnement d'ensemble. Le drame de ces dernières décennies est que les spécialistes de la mobilité ont souvent analysé la mobilité urbaine, comme si elle était interurbaine, c'est-à-dire avait peu d'incidence sur l'urbanisme ou l'aménagement. La principale conséquence de cette étroite interdépendance entre déplacements / activités pratiquées / localisations sera que toute amélioration des conditions de réalisation des déplacements urbains ne fera pas gagner du temps mais fera gagner autre chose : de l'espace, de la plus value foncière, de l'entre soi, de la productivité, que sais-je.... Toute amélioration des conditions des déplacements modifie le jeu des acteurs dans leur façon de se localiser comme dans leur pratique de l'espace. Il faut donc juger de la pertinence de l'amélioration de transport effectuée en tenant compte des ressorts propres à ce jeu d'acteurs, mais aussi en tenant compte des autres leviers (que la commodité des déplacements) qui auraient pu répondre différemment aux attentes des acteurs. On peut

arriver aux mêmes fins par des moyens différents. Ce n'est évidemment pas simple. En tout cas c'est moins simple que les représentations du fonctionnement de l'organisation urbaine que nous avons dans le passé, mais accepter cette idée rend caduque les méthodes traditionnelles d'évaluation de l'intérêt des infrastructures.

Les déplacements urbains s'allongent donc pour d'autres raisons que les déplacements interurbains. La structure des motifs de se déplacer n'est pas la même. Elle est très liée précisément à l'agencement urbain (en particulier à ce qui fait qu'il y a ou non plus ou moins forte duplication des pôles secondaires dans une ville). Plus courts mais aussi plus fréquents ils sont plus sensibles à la contrainte de temps disponible. Nous passons en moyenne, autour de 40% du temps disponible (hors travail et hors sommeil) en activité dans un lieu situé hors du domicile. Ce temps quotidien disponible (comme le temps moyen par activité) ne peut prétendre évoluer beaucoup (contrairement aux jours de non travail) et c'est d'abord ce butoir qui tend à stabiliser le nombre de nos déplacements quotidiens. Si le nombre de déplacements quotidiens et urbains est stable la vitesse de déplacement jouera un rôle déterminant sur l'occupation de l'espace (les choix de localisation des ménages et entreprises) ce qui provoquera l'étirement de ces déplacements. Maintenant que, dans les espaces urbains, cette vitesse évolue moins nettement qu'autrefois (le processus de diffusion de la motorisation des ménages arrivant à maturité), la longueur des trajets « urbains » ne croît plus beaucoup, en France du moins. Il n'en est pas de même pour les déplacements interurbains sauf (momentanément maintenant mais plus durablement demain) quand le prix du carburant croît brutalement. Nous sommes donc, en urbain, dans une tout autre problématique que dans l'interurbain et le levier tarifaire ne sera ici qu'un levier parmi d'autres pour réguler le système de déplacement ou d'agencement urbain. La périurbanisation continue certes d'alimenter cet accroissement mais elle produit une quantité supplémentaire de kilomètres pas suffisamment importante pour ne pas pouvoir être neutralisée, par exemple, par l'effet du prix des carburants sur les déplacements de loisir. Cette différence de « résistance » (des déplacements urbains par rapport aux déplacements interurbains) à la diminution des kilomètres, fait penser à certains que le vrai problème pour demain est d'abord la maîtrise des déplacements interurbains. Ils se peut qu'ils aient raison mais accepter une plus faible diminution des déplacements interurbains veut dire accepter une plus forte diminution ailleurs et peut être de ce fait sur les flux urbains qui, nous le verrons, posent (contrairement aux déplacements interurbains) des problèmes plus aigus en terme *d'équité sociale* que de risque concernant l'impact sur le *développement économique*.

Peut-on réduire notablement les kilomètres en automobile de type urbain en favorisant les autres modes de déplacement ?

Si nous voulons diminuer le nombre de kilomètres (urbains) parcourus en automobile sans réduire notre quantité de déplacement, la première idée qui vient à l'esprit est d'utiliser d'autres moyens de déplacements que l'automobile. C'est une voie à priori très plausible puisque la part de marché de l'automobile est dans certaines villes étrangères à niveau de vie équivalent (en pourcentage de déplacements par mode) nettement plus faible que chez nous. Mais cette part de marché est surtout acquise par une place plus importante des déplacements à pied ou en deux roues. La raison en est sans doute que, dans ces villes, il est plus commode de se déplacer à pied ou en deux roues, mais c'est aussi du fait de l'urbanisme pratiqué dans les décennies passées a permis de conserver plus de déplacements courts. L'automobile a moins bouleversé la forme et l'usage de la ville. Si, compte tenu des déplacements que nous faisons actuellement, nous recourons comme à l'étranger à la marche à pied ou aux deux roues (pour des trajets de même distance) nous constatons que nous ne diminuons que

faiblement les kilomètres parcourus en automobile. Le raisonnement est le même pour les transports collectifs, sauf que là le butoir n'est plus la longueur des trajets mais le coût pour la collectivité et le temps pour l'usager. L'adaptation réalisée dans les décennies passées de la morphologie urbaine à l'automobile (et des localisations relative de l'habitat par rapport à l'emploi) fait que le pourcentage de personnes susceptibles de prendre les transports collectifs plutôt que la voiture sans perdre trop d'argent ni surtout trop de temps, est moins important qu'on ne le croit à priori. Et pourtant cela implique quand même des coûts collectifs élevés pour la collectivité. Comme l'a bien montré Jean Pierre Orfeuillat, ces coûts rapportés à la tonne de CO² économisé fait paraître le moyen utilisé fort dispendieux. Nous avons coutume de sous estimer, par ce que c'est pour chacun à son niveau une chose bien abstraite, l'avantage de la gratuité (pour la collectivité) du conducteur des automobiles personnelles. Au contraire la collectivité doit payer, pour les transports collectifs le conducteur ou, à défaut, les personnes garantissant un fonctionnement dit « automatique ». C'est une des raisons pour lesquelles certains pensent que le transport collectif urbain qui a le plus d'avenir sera le *covoiturage* (ou les véhicules partagés). Ils ont peut être raison mais je pense néanmoins que cette solution exigera elle aussi une forte contrainte sur l'usage de l'automobile en terme de coût (péage, coût des carburants, prix du stationnement) ou de temps (maîtrise des vitesses). De ce fait les experts qui font des simulations arrivent (même s'ils diffèrent entre eux sur la place dans le futur des transports collectifs) à la conclusion que, compte tenu de la structure des déplacements induits par les localisations actuelles, elles mêmes induites par la facilité d'utiliser l'automobile (sauf dans les secteurs très denses comme les centres des grandes agglomérations), il ne faut pas trop compter sur le partage modal (même avec le covoiturage) pour diviser par deux les kilomètres parcourus dans les aires urbaines. Cela ne veut pas dire qu'il ne faut plus investir dans les transports collectifs mais qu'il faut le faire avec prudence ou avec d'autres motivations que les seules approches environnementales et énergétiques, et toujours après avoir contraint, avec le plus de discernement possible, cet usage automobile. Cela voudra aussi donc dire qu'il faut simultanément trouver le moyen que les acteurs urbains progressivement se re-localisent, que la morphologie urbaine induise une autre structure des déplacements, or cela ne se fait évidemment pas en un jour. Les inconvénients induits par une pénurie ou un coût beaucoup plus élevé du carburant (sous l'effet d'un événement imprévu tel que la guerre par exemple), ne concernent pas identiquement les diverses populations. Pour les ménages (si cela devait se passer rapidement) l'inconvénient le plus important concernera le domaine de l'habitat (majoration brusque et forte du coût des logements) peut être encore plus que celui des déplacements (ou cette conjoncture fera surtout perdre du temps). Il faudra probablement décréter le blocage momentané des loyers. Cette remarque signifie bien que nous ne pouvons raisonner sur les déplacements comme s'il s'agissait d'un domaine isolé ; c'est bien dans l'urbanisme et dans l'aménagement que se situe le verrou à faire sauter, lequel verrou est là depuis assez longtemps pour avoir fortement modifié la structure de nos déplacements. Ainsi introduisons-nous la question suivante : la solution est elle dans la densification dont parlent tant les urbanistes ?

Peut-on réduire notablement les kilomètres automobiles par la « densification » réglementaire de l'occupation du sol ?

Là encore pris isolément l'impact est mineur. Il n'est pas inintéressant d'exiger des densités minimales là où la compétition pour le sol est vive, mais la vraie solution consisterait à modérer le prix des terrains plutôt que de requérir uniquement au règlement d'urbanisme. C'est le processus de rétention foncière (auquel contribue les collectivités) qui a fait qu'en 2003 par exemple 65% des maisons individuelles ont été construites en secteur diffus, c'est-à-dire « hors lotissements », représentant ainsi la moitié de la construction neuve en France.

C'est ce blocage foncier qui fait qu'en île de France ou en PACA, le coût total de la maison individuelle neuve est deux fois plus cher que son coût de construction. Or les collectivités n'utilisent pas les moyens juridiques à leur disposition pour ouvrir les terrains à l'urbanisation *à des prix maîtrisés*, et c'est sans doute, pour partie, une question de moyens, et pour une autre, de non priorité de l'aménagement dans l'emploi des ressources fiscales disponibles. Les urbanistes plaident pour une réhabilitation de la densité et ils ont raison de dire que lorsque la qualité architecturale et urbanistique est au rendez vous, la densité peut devenir plus recherchée, voire plus « convoitée ». Cela signifie dans certain cas que, lorsqu'on est « entre soi », densité ne signifie plus promiscuité... Mais peut-on en faire une généralité valable partout ? Nous allons bien voir si les efforts actuels de rénovation urbaine dans les quartiers difficiles permettent durablement la réinsertion des classes moyennes dans ces quartiers et si cela présente tous les avantages que nous prêtons à cette réinsertion. Il est trop tôt pour en juger. Mais au-delà de cette aptitude des quartiers urbains à la diversité sociale, cette plaidoirie pour la densité ne doit pas laisser ignorer que la densité, avant d'être une notion morphologique, est une variable socio économique largement commandée par les choix en matière de commodité de déplacement et en particulier de vitesse. La densité est partie prenante des préférences manifestées dans les arbitrages économiques des acteurs en matière de localisation. Mettez une tour où il n'y a que des maisons individuelles elle finira par se précariser... Ce n'est pas une fatalité des tours, mais c'est une fatalité de la localisation choisie pour construire une tour. Pas de densité qui ne conduise à la marginalité sans une relative rareté foncière. Enfin dernière observation sur cette question de la densité, nous en sommes à un tel niveau de dissociation spatiale du lieu d'emploi par rapport au lieu de résidence que les actifs habitants dans une autre aire urbaine (et ils peuvent habiter un secteur très dense) que celle où ils travaillent sont devenus presque aussi nombreux que ceux qui habitent et travaillent la même aire urbaine. La périurbanisation ne résume donc plus à elle seule le processus de dissociation des lieux d'habitat par rapport aux lieux de travail. La densification n'est pas la panacée. Tout ceci signifie qu'il faut élargir notre conception traditionnelle de la cohérence entre transport et urbanisme et surtout bien se rendre compte que la compétition pour l'espace *attisée par la mobilité facilitée* ne peut plus être uniquement encadrée par des moyens réglementaires du droit du sol, et qu'il faudra leur associer des moyens financiers et en particulier fiscaux, pour répercuter sur leurs auteurs les coûts collectifs qu'ils induisent, et pouvoir ainsi financer l'ouverture actuellement insuffisante à l'urbanisation.

Qu'est ce qui explique l'allongement des kilomètres en automobile dans les territoires urbains ?

Il faut déjà comprendre les raisons des mutations urbaines passées dont la périurbanisation (je préfère ce mot à étalement urbain puisque il n'y a pas étalement mais éparpillement) n'est qu'une des formes, à côté de la gentrification et de la relégation pour l'habitat, de la transformation de la hiérarchie des centralités ou du redéploiement des activités économiques. L'évolution des modes de vie fait partie de ces raisons mais n'explique pas tout. En allant vite nous pourrions dire que, dans le passé, nos *politiques en matière d'habitat et d'urbanisme n'ont pas été à la hauteur de la facilité de se mouvoir* rendue possible par le développement de l'automobile et des grandes infrastructures (y compris de transports collectifs). Pourquoi ? Pour beaucoup de raisons. La première est sans doute le traumatisme des grands ensembles qui a découragé les collectivités de continuer d'ouvrir à l'urbanisation pour construire des quartiers nouveaux. Le mythe d'une égalité citoyenne construite sur une morphologie urbaine radicalement nouvelle mais uniformisante s'est littéralement fracassé. Les dénis antérieurs - de la rue, de la différence, de la nature - sont revenus en force dans les nouvelles conceptions

urbanistiques. Tout ce qui était petit devenait beau et donc on s'est beaucoup préoccupé de boucher les trous, sans précipitation. Certaines collectivités ressentait financièrement coûteux et politiquement risqué de continuer à faire de nouveaux quartiers alors que, devenues de plus en plus rivales entre elles, les villes se souciaient surtout de leur attractivité économique (cf la montée en puissance du marketing urbain). Une ville chère disait-on est une ville « demandée ». Tant mieux si nous sommes chers, c'est économiquement rassurant, car c'est que nous sommes attractifs... Les collectivités n'ont par conséquent pas mis la même énergie à attirer les habitants nouveaux que les emplois nouveaux. Elles n'ont pas compris que le logement social n'était pas le seul régulateur du marché du logement, et qu'il fallait accorder autant d'importance à l'ouverture du marché foncier à prix maîtrisés. L'emploi n'a donc pas cessé de s'agglomérer quand l'habitat ne pouvait que se disperser un peu plus. Les prix fonciers montaient et la ville devenait toujours plus spéculative, à un moment où plus généralement le système financier imposait à l'échelle mondiale sa conception de la rentabilité économique. La demande de logement ne fléchissait pas, même là où l'emploi stagnait, en raison du vieillissement de la population. La décentralisation organisait un passage de témoin entre un Etat égalisateur et des intercommunalités sociologiquement très composites et dont finalement les communes avaient des intérêts plus ou moins antagonistes. Elles se mettaient plus facilement d'accord, a minima, sur des équipements communs que sur tout ce qui touchait leur peuplement où leurs finances. Les terrains constructibles étaient situés à côté des propriétaires occupants de communes périphériques dont la hantise était de conserver leur taille « humaine ». Les communes centres avaient les locataires désireux d'accéder, et les contribuables pour financer l'urbanisation, mais pas les terrains. Tout passait donc par l'accord des périphéries. Plusieurs décennies de sous construction neuve a rendu possible, malgré la périurbanisation éparpillée, la bulle immobilière des années 2000 qui va se dégonfler tout en laissant des besoins quantitatifs d'habitat insatisfaits pour environ 3% des ménages en moyenne, en ayant mis les marchés locaux d'habitat d'autant plus sous pression que l'emploi s'accroissait (ou que la ville attirait des retraités). Pendant ce temps les urbanistes clamèrent avec beaucoup de conviction qu'il fallait « refaire la ville sur la ville » mais sans donner assez d'importance aux moyens d'y parvenir ce qui ne pouvait pas résoudre la situation mais en revanche pouvait l'aggraver. La périurbanisation ne fut que la soupape d'une chaudière dont chacun, à sa façon, a contribué à alimenter la hausse de la température. Or cette périurbanisation fut d'abord interprétée comme un choix (dont le caractère relatif était passé sous silence) et même un choix coupable des particuliers et des collectivités d'accueil, alors qu'il s'agissait principalement du choix (passif) des collectivités dont les ménages quittaient le territoire. Les classes moyennes désertèrent en masse la ville au moment même où l'urbanophilie (illustrée par la ville-tram) reprenait le dessus sur l'urbanophobie des grands ensembles ; cela laissa les classes supérieures face à face avec les classes défavorisées dans les parties de la ville dense où aucune de ces catégories ne dominant. Dans ce contexte la mobilité résidentielle devenait de plus en plus inégalitaire au fur et à mesure que la mobilité quotidienne devenait plus égalitaire et cela signifiait à un bout, pour les ménages les plus démunis, de sortir moins facilement de quartiers qui se dévalorisaient, et à l'autre bout, pour certains ménages plus aisés de venir occuper certains des quartiers populaires qui de leur point de vue avaient les qualités recherchées (processus de gentrification). Il ne faut donc pas, selon moi, regarder le processus de ségrégation sociale uniquement sous l'angle de l'équité. Elle a un autre effet, celui de renchérir (pour tous) le coût des logements et d'allonger les déplacements. Il faut certes densifier suffisamment (comme le préconise les urbanistes) pour garantir la présence des services de proximité, mais au-delà, avant la densité, c'est l'équilibre dans la répartition des emplois, et une cohérence suffisante entre emplois et logement (quantitativement et qualitativement) qui comptera le plus, tant pour minorer le coût des logements que pour

réduire les longueurs de trajets. Evidemment, pour diverses raisons, ce n'est pas ce que nous faisons, et même nous compliquons inconsciemment le problème en donnant naturellement la priorité à l'équité en matière de mobilité quotidienne par rapport à celle en matière de mobilité résidentielle. L'impact de la ségrégation sociale sera plus important dans les plus grandes agglomérations car quand on ne peut plus allonger des trajets déjà trop longs, on se résigne à payer plus cher un logement même s'il est moins bien que celui que l'on avait souhaité.

Quelle stratégie adopter pour réduire les kilomètres automobiles en agissant sur les causes et non sur les effets de l'allongement des distances en automobile ?

Il faut arriver à doser les moyens mis dans les diverses politiques sectorielles et ne pas mettre la charrue avant les bœufs. La priorité est de pouvoir ouvrir à l'urbanisation à des prix maîtrisés. Ce sont moins les moyens juridiques qui manquent que la volonté politique et les financements pour le faire. La volonté politique pose un problème de gouvernance d'autant plus ardu à résoudre que la métropole est grande. Il culmine en île de France là où la politique urbaine francilienne reste dominée par les options communales. Les possibilités de financements (les contribuables) ne sont pas là où les besoins d'usage de ces financements se manifestent. Aussi serait-il plus judicieux de *taxer l'incohérence territoriale* (trop d'emploi pour pas assez de logements adaptés assez proches) pour garantir les équilibres urbains que le marché ne peut que détériorer, plutôt que d'attendre tout d'une réforme institutionnelle complexe à mettre en œuvre (l'intercommunalité qui, sur ce terrain, en province, a demandé trente ans à devenir politiquement vraiment opérationnelle, et ce très inégalement). C'est la raison j'ai parlé plus haut de l'insuffisance d'efficacité du droit du sol dans la gestion des dynamiques urbaines et de la nécessité d'utiliser le levier de la fiscalité pour obtenir ce que le droit du sol ne nous apporte plus depuis la mobilité est à ce point « facilitée ». Ensuite s'il est devenu possible de construire les quartiers urbains qui nous manquent et donc d'offrir un substitut à la périurbanisation, il devient plus légitime de modérer plus rigoureusement les vitesses et/ou de mettre à péage les infrastructures routières qui restent rapides, tout en donnant la gratuité de la vitesse à certains utilisateurs pour des raisons sociales ou économiques (en ne jouant pas la congestion mais une fluidité minimale dans la lenteur). Enfin si on a établi une pression suffisante sur l'usage de l'automobile on pourra améliorer l'efficacité des investissements dans des transports collectifs devenus plus rentables. Il devient légitime d'en accroître la vitesse dans les plus grandes métropoles pour unifier le fonctionnement d'équipements métropolitains mieux répartis sans craindre les effets ségrégatifs de la vitesse si on les conçoit pour ne pas desservir tout l'espace mais un nombre limité de pôles majeurs. Cette voie n'est pas moins coûteuse pour la puissance publique mais sa finalité dépasse la seule finalité énergétique et environnementale tout en la contenant. A défaut d'une telle politique ce seront, dans les plus grandes agglomérations, les entreprises qui paieront sous forme salariale le surcoût du logement conséquence de l'insuffisance d'ouverture à l'urbanisation. Cette révolution dans la compréhension des processus en cours et sur la façon de les maîtriser n'est pas faite, tant les certitudes d'hier donnent toujours priorité à la facilitation des conditions de la mobilité urbaine. Pour ne prendre qu'un exemple, les économistes de la mobilité considèrent le coût du foncier comme une conséquence de l'amélioration de l'accessibilité à l'emploi par les nouvelles infrastructures, et donc ils proposent fort logiquement de financer des infrastructures de déplacement toujours plus rapides et plus coûteuses par la récupération des plus values foncières qu'elles provoquent. Mais ce n'est pas parce qu'il y a une corrélation entre les prix fonciers et l'accessibilité à l'emploi qu'il s'agit de la cause principale de cette plus value. Le postuler invite à faire financer par « l'aménagement » les besoins de mobilité que précisément les défaillances de

l'aménagement ont produits, ce qui sera à juste titre jugé contre performant. C'est évidemment la rareté du nombre de logement (liée à l'insuffisance d'espace constructible à prix maîtrisés), conjuguée à la ségrégation sociale (impulsée par la mobilité facilitée) qui expliquent l'essentiel de la formation des plus values foncières (mais pas effectivement le détail de leurs modulations spatiales), et tout le système d'acteurs (institutions, ménages favorisés et entreprises) à la recherche de leur intérêt à court terme, renforce inconsciemment le processus faute de régulation publique efficace. C'est donc bien ce processus qu'il s'agit de dénouer, l'énergie et l'environnement y trouveront leur compte, mais il s'agit évidemment d'une tâche de longue haleine.

Conclusion

La crise de l'environnement et de l'énergie vient donc à point nommé réinterroger nos pratiques individuelles ou collectives. L'autonomie que se sont arrogées les techniques de la gestion des mobilités au sein des politiques urbaines a conduit aux impasses que nous connaissons. Pour avoir une intelligibilité des processus en cours et des marges de manœuvre que nous avons réellement il est très important de situer les évolutions urbaines et les réflexions ou comportements qu'elles suscitent dans une histoire suffisamment longue, ce que refuse toujours de faire une approche strictement techniciste. L'urbanisme comme discipline est né du rejet hygiéniste des effets de l'industrialisation qui a abouti aux grands ensemble et aux villes nouvelles qui recherchaient néanmoins à développer une conception de la citoyenneté fondée sur l'uniformisation. L'échec de cette voie a provoqué une confiance excessive dans les vertus du marché (tempéré par le seul logement social) qui a échoué également, ouvrant la perspective à une voie moyenne qui reste à concevoir mais dont le maître mot est « régulation ». La notion de développement durable vient opportunément donner un cadre théorique à cette recherche d'un compromis. Il y a une analogie dans ces corrections successives des politiques de l'urbanisme à la grande échelle avec la réflexion conduite par Olivier Mongin et Christian de Portzamparc pour l'urbanisme à la petite échelle qui a débouché sur la notion d'îlot ouvert réconciliant la rue avec le souci d'ouverture de l'espace qui caractérisa à l'outrance le modernisme architectural. Cette troisième voie qui, à la grande échelle, reste à construire passe assurément par une conception de la cohérence entre transport et urbanisme différente de celle des trente glorieuses (qui privilégiait la voiture) comme de celle des trente piteuses (qui privilégiait les transports collectifs), sans qu'aucune n'ait imaginé un usage de la vitesse subordonné aux équilibres urbains recherchés qui pourrait être la conception à privilégier maintenant.

Bibliographie :

- Jean Pierre ORFEUIL : Une approche laïque de la mobilité. Editeur Descartes et Cie 2008.
- KORSU Emre et MASSOT Marie Hélène : Mise en cohérence des bassins d'emplois et d'habitat en Ile de France : les enjeux pour la régulation de la circulation automobile ASRDLF Bruxelles 2004.
- Marc WIEL : Pour planifier les villes autrement. Editions L'harmattan. 2007.
- Marie Hélène MASSOT et Jean Pierre ORFEUIL : La contrainte énergétique doit-elle réguler la ville ou les véhicules ? Mobilités urbaines et réalisme écologique. Dans les Annales de la recherche urbaine n° 103. 2007
- Bertrand CHATEAU et Yves CROZET : Construction de scénarios de mobilité durable en 2030 LET/ ENERDATA Pour le compte du Prédit 2008