

2008 – Séance de clôture

Climat, énergie, gaz à effet de serre : l'approche transports et mobilités

Villes et mobilités

Marc Wiel

consultant

Ayant été associé aux affaires grenobloises, qui ont des spécificités, j'ai bien suivi leur démarche. Grenoble a opté très tôt pour les transports collectifs, et s'est aussi très tôt rendu compte des limites de la solution des axes nouveaux, et qu'il fallait élargir la réflexion. La question de la vitesse fait partie de la problématique. D'autre part, l'autoroute saturait, et on se demandait s'il fallait mieux réguler le flux ou accepter la saturation. Mais on est loin de l'effet de serre... Aussitôt qu'il y a consensus, on tire la couverture à soi, on considère avoir défini la ville idéale et que les autres devraient s'en rendre compte. Mais quand on nous demande un bilan de nos réflexions sur la maîtrise de la vitesse, les transports collectifs, on doit bien accepter être très loin des objectifs. Cet enjeu est énorme, mais imprécis : ce qui est important, c'est de pouvoir encaisser les coups durs s'ils arrivent. Pour cela, il faut pouvoir imaginer le coup dur, que par exemple que pour des raisons géopolitiques on n'ait que la moitié du pétrole dont on a besoin : c'est la catastrophe, mais comme toujours ça se régule, la montée des prix aura une action sur le trafic, le moins indispensable s'effondrera, dans le champ du loisir. Par contre, il existe des nécessités qui ne peuvent se transformer facilement. Les transports collectifs seront saturés du jour au lendemain, on va inventer de nouvelles modalités, qui vont s'appeler covoiturage, c'est-à-dire du transport collectif où le collectif prend un sens différent : un collectif choisi, et non un collectif institutionnel. On parle de périurbanisation, mais en fait on a autant de gens qui travaillent dans une autre ville que dans la périphérie : les 8 % des trajets les plus longs font 60 % des kilomètres. Dans ce cas, c'est le train régional le plus efficace. Il faudra inventer de nouvelles formes de transport collectif, qui ne prendront qu'une partie du marché. Mais ce n'est pas le plus important : le plus important, c'est que le temps passé dans les transports collectifs sera insupportable. Le retour en ville sera demandé, et c'est là qu'apparaîtront les contradictions du système : la facilité à se déplacer a amené à dissocier l'habitat et l'emploi, ce qui a été encouragé par le système institutionnel. Comment gérer les conséquences de l'habitat ? La vraie crise de la mobilité, en cas de diminution de la capacité de se déplacer, ce sera celle de l'habitat – qui sort de notre champ. Les entreprises s'agglomèrent dans une localité, et il est difficile aux collectivités de suivre le mouvement. A part quelques agglomérations plus vertueuses que les autres, l'ouverture du foncier à l'urbanisation n'est pas à la mesure des besoins. Donc les tensions du marché augmentent, donc la ségrégation sociale s'installe, donc les

classes moyennes s'éloignent... La plupart des questions à résoudre seront des questions de déplacement, mais elles seront d'abord des questions de localisation de l'habitat et de l'emploi. Si on a un coup dur, ce sera difficile, mais on y arrivera ; si on n'a pas de coup dur, on ne saura pas faire. Comment aller contre les logiques qui ont créé artificiellement ce besoin de distances ?

Il faut reprendre le problème dans ses composantes. Composante de la proximité : à chaque fois que l'on va plus vite pour accéder à tout ce que l'on peut faire en plusieurs endroits dans une même ville, on produit plus de CO², mais on perd moins de temps. Chaque fois qu'on pourra aller plus vite, on aura moins de centres secondaires, mais ils seront plus gros. Comment avoir tous les services de proximité situés à cinq minutes dans un périurbain où, aussitôt qu'on a dépassé mille personnes, on considère qu'on a fait le plein ? Comment orienter le développement dans le périurbain ? Je ne pense pas que le SCOT soit efficace. Il y a actuellement trois agglomérations capables de dire quelles communes vont croître plus vite que la moyenne : le débat est faussé. Pour arriver à la cohérence, il faut suffisamment de densité pour avoir des centres qui ne soient ni trop gros ni trop éloignés. L'essentiel de l'agglomération est déjà assez bien couvert de ce point de vue. A l'échelle de l'agglomération, quand on augmente la vitesse, dans un premier temps on va plus vite, et de proche en proche, on va plus loin. Si on a une constante de temps, c'est parce que le jeu d'acteurs le permet. Le marché de l'habitat, c'est un fonctionnement. Comment le réguler ? On ne sait pas. On a essayé, avec les villes nouvelles, mais on n'a pas réussi. On reste sur le mythe que la concentration des emplois est économiquement la clef des problèmes. Il faut bien sûr regrouper les emplois, mais il n'est pas indispensable qu'ils soient tous dans le centre. Les entreprises se concentrent là où l'emploi est le plus demandé. Tout le monde fait la chasse à l'emploi et est content de l'augmenter, et la contrepartie devrait être un degré d'urbanisation équivalent, mais la réponse des agglomérations est de satisfaire au besoin de logement social sans aller au-delà. Respecter le devoir de logement social n'est pas suffisant, et on peut même dire que la question du logement social fait écran, elle laisse croire qu'on a fait ce qu'il fallait par rapport à l'accueil de l'emploi, ce qui est faux. L'important, c'est l'ouverture à l'urbanisation. Et ce devoir d'urbanisation par rapport à l'emploi a quasiment disparu des agglomérations. C'est bien pourquoi, si aujourd'hui on a un coup dur, la situation sera catastrophique sur le plan de l'habitat. Pour renverser cet ordre, il faudrait taxer l'incohérence territoriale : mesurer l'écart entre type d'habitat et type d'emploi, et majorer les charges de l'entreprise d'un montant qui correspondrait à cet écart : inventer un système fiscal autorégulateur, et ne pas compter seulement sur la bonne volonté des agglomérations. Seules trois agglomérations ont pris la mesure des choses. C'est donc aussi une responsabilité nationale. La question de la fiscalité locale va devenir un point central.

Opposer à l'effet de serre une riposte adaptée va être de trouver un moyen d'autorégulation, permettant aux intercommunalités de négocier avec les communes leur extension. Quel que soit le système, on n'échappera pas à la négociation entre communes et intercommunalités. Depuis trente, la mécanique normale produit moins de logements qu'il ne faut, du fait que les gens qui en auraient la volonté et qui en auraient les moyens n'ont plus d'espace, sont obligés de compter sur l'intercommunalité, avec des rapports de force, dans l'intercommunalité, qui ne leur sont pas toujours favorables. Si on est capable de trouver les moyens d'ouvrir à l'urbanisation, on peut espérer avoir une réponse, faire qu'on puisse déménager si on change d'emploi. En l'état actuel des choses, on a la mobilité quotidienne, mais c'est elle la plus inégale, avec ceux qui ne peuvent pas sortir de leur quartier, ou ont un emploi à quarante kilomètres, et ceux qui ont les moyens. Le problème n'est pas la mobilité, mais la cohérence entre emploi et urbanisation. Dans les grandes

agglomérations, on observe même que le coût du logement et le coût du transport augmentent parallèlement, alors que ça devrait être l'inverse, et aucun système institutionnel ne peut s'en sortir avec la seule bonne volonté. On est dans un système où la fiscalité de la localisation est indépendante de la localisation.

Les mobilités métropolitaines, pour le loisir, l'emploi, les échanges entre entreprises, sont le flux qui augmente le plus vite et va se poser en termes monétaires de type « péage », avec la difficulté que l'on voit déjà : les mobilités urbaines occuper les vannes prévues pour les déplacements interurbains. La question de retrouver une ligne de partage se pose, avec plusieurs solutions possibles, le péage, le contrôle d'accès. Dans les années 70 et 80, on s'est focalisé sur les réseaux rapides, avec pour effet que le réseau antérieur, plus maillé, n'a pas été terminé. Si on a un réseau lent mieux maillé, on peut faire du contrôle d'accès et garantir l'accessibilité. Je ne serais pas étonné qu'entre la Francilienne et les péages, on ait une taxation, un péage dissuasif, qui évite les bouchons aux interurbains.

On va être dans une situation où la fiscalité de la localisation et celle de la mobilité vont se combiner. Dans les villes, plutôt que de jouer la ségrégation par l'argent, on jouera la ségrégation par la vitesse, plus égalitaire. On est en face d'un chamboulement dans la manière de concevoir tout cela.

La réflexion grenobloise est un premier pas : c'est la première fois qu'on s'interroge sur la vitesse, réflexion préalable à toute autre.

Débat

Question

On peut se demander ce qui se passerait du côté de l'entreprise en cas de « choc climatique » : on est dans le cas de quelque chose qui s'installe, et plutôt que d'engorgement des transports en commun, dans une situation de récession majeure, on aura surtout du chômage. Et puis attention à la délocalisation : si on taxe trop l'entreprise, à part les productions non délocalisables, on risque d'avoir un problème. Enfin, dans la mesure où les gens sont propriétaires, chez eux, dans un contexte incertain, ils sont très attachés à leur chez-eux, et s'y accrochent comme à une bouée. C'est un facteur limitant quand le contexte est difficile.

Réponse

Sur la rupture : c'est un procédé, je le dis surtout pour imaginer mon propos. Mais pour trouver la bonne solution, il faut vraiment faire la simulation. Si on reste uniquement dans la mobilité, on ne s'intéresse qu'au gain ou à la perte de temps, ce qui n'est pas le problème. Le problème, c'est de pouvoir aller au travail. Quant à la fiscalité : la fiscalité, ce n'est pas obligatoirement faire payer plus. La fiscalité de la localisation, ça peut être faire payer moins ceux qui sont au bon endroit. On peut introduire la fiscalité dans un jeu de régulation. Quant à votre troisième point : c'est en effet ce qui me gêne le plus dans mon propos : on attend de plus en plus de l'habitat, c'est ce qui fait que les classes moyennes se périurbanisent, moins par recherche de la nature que parce que c'est un bon compromis. Depuis trente ans, la grande raison de la périurbanisation, ce n'est pas la nature, c'est le besoin d'espace. Et les réponses institutionnelles, sauf exceptions, restent faibles. La ville qui y va le plus fort, selon moi, c'est Rennes, mais toutes les villes ne seront jamais Rennes.

Question

On ne parle pas assez de la bi-activité des couples. C'est toujours les femmes qui s'occupent de la sortie des classes, etc., et souvent le choix de l'habitat est fait en fonction du travail de la femme, et l'homme s'adapte. Est-ce marginal ? Comment on traite le phénomène ?

Réponse

Ce n'est pas marginal, mais c'est une composante. Tout d'abord, les logiques des ménages et celles des entreprises sont évidemment différentes, ils ne cherchent pas la même chose. Au bout d'un certain temps, sans régulation collective, on aboutit à un système infernal. On sépare la question de l'habitat de la question de l'emploi, ce qui va pour les petites villes, pas pour les grandes. Dans les grandes villes, la ségrégation sociale se structure à l'échelle de l'agglomération. L'étirement du spectre social va se faire en fonction de la taille de la ville. Le jeu du marché va dans le sens de plus de ségrégation sociale. L'approche de la question de la ségrégation en termes d'égalité n'est pas suffisante. On a des raisons autres que sociales de lutter contre la ségrégation sociale. Si on facilite le transport, on libère toutes ces logiques d'acteurs et on aura des problèmes de transport qu'on ne saura pas résoudre.

Question

Si on faisait l'hypothèse que les gens habitent à trente minutes de leur emploi, sur la base du recensement, on aboutirait à une augmentation de 20 % du budget logement des ménages. Aujourd'hui, l'équité, en matière de droit au logement, c'est l'étalement.

Réponse

C'est exactement ça. La question environnementale est avant tout une question sociale. En tout cas, elles convergent. Si vraiment on veut résoudre la question environnementale, il faut vraiment résoudre la question sociale.