

# **MAITRISER OU REPARER CERTAINS DES EFFETS DE LA MOBILITE FACILITEE**

Marc WIEL

*Paru en 2008 aux publications de l'Université de Saint-Etienne.*

Il est habituel de considérer comme une « chance » insigne la liberté offerte par la possibilité de se déplacer plus facilement sans coût supplémentaire excessif. Cette longue quête de l'humanité a connu ces derniers siècles des avancées décisives. Je ne voudrai pas prendre le point de vue contraire en prétendant qu'il s'agit d'une « malchance ». La vérité est selon moi entre les deux. Rappelons en quelques mots ce que cette liberté nouvelle bouleverse avant d'examiner comment en faire un meilleur usage.

A l'échelle individuelle, aller plus vite pour une dépense supplémentaire modérée (compte tenu de nos ressources financières) permet d'aller plus loin pour faire les mêmes choses, parfois légèrement différemment, et plus exceptionnellement pour faire autre chose. A l'échelle collective, cet effondrement du coût global de la mobilité (temps, argent, fatigue) transforme les façons d'implanter toutes les activités humaines et hisse à un niveau plus élevé la concurrence entre les territoires. La géographie humaine est bouleversée ; toutes les interdépendances spatiales à toutes les échelles géographiques se renforcent, au travers trois phénomènes : l'éclatement urbain, la métropolisation, et la mondialisation. Les interprétations des phénomènes en œuvre et donc les propositions d'actions pour les canaliser mobilisent notre réflexion mais aussi nos phantasmes, c'est-à-dire nos peurs, nos illusions, nos désirs ou nos envies. Une des grandes nouveautés est que toute politique d'aménagement devient un « dosage » entre des politiques urbaines autrefois réputées indépendantes. Le ménagement de la chose publique devient plus complexe, en même temps que s'accroît la conscience des risques encourus. Ces changements télescopent la culture des aménageurs ou des planificateurs toujours fondée sur une conception idéale de la morphologie urbaine. Notre handicap est sans doute de chercher à conjurer les questions de l'avenir avec les outils d'hier... Je résumerai les caractéristiques des trois dynamiques spatiales citées (mondialisation, métropolisation, éclatement urbain) et donnerai mon appréciation de leurs aspects positifs et négatifs, avant de suggérer la nature des modes de régulation qui ont ma préférence, pour montrer de la sorte qu'à chaque échelle géographique, divers tabous sont à lever.

La mondialisation crée (ou amplifie) des situations de concurrence souvent insupportables et plusieurs crises environnementales majeures (climat, eau, ...). Une nouvelle gouvernance internationale se cherche, dont nous ne savons pas si elle parviendra à faire l'économie de conflits géopolitiques majeurs. Pour les villes comme pour les nations, le déplacement des populations est en alternative avec le déplacement des capitaux. Mais la plupart des pays, et le notre plus particulièrement, ne veulent, ni délocalisations, ni immigration sauvage. L'histoire longue nous enseigne que les frontières politiques finissent par devenir plus ou moins perméables aux nécessités de la survie. Chacun convient de la nécessité d'une régulation mondiale mais reconnaît également la difficulté à l'élaborer. Il me paraît logique qu'à cette

échelle géographique il n'y aura peu de réduction volontaire de la mobilité des produits, sinon par une taxation supplémentaire proportionnelle aux dommages induits dans l'environnement. Les éventuels dommages sociaux ou économiques associés appelleront d'autres mécanismes de régulation que ceux des coûts de la mobilité (tarifs douaniers par exemple). La régulation des migrations humaines devra probablement passer par un « éco développement », qui devra aussi être un « co-développement » des nations.

La métropolisation n'est pas l'exclusivité de la croissance démographique des grandes conurbations urbaines comme on l'entend habituellement. Contrarie cette tendance la dégradation de la qualité résidentielle de ces conurbations parallèlement à l'accroissement de leur taille<sup>1</sup>. La métropolisation n'est pas non plus une autre façon de désigner la périurbanisation en cours. C'est plus prosaïquement une interdépendance accrue des territoires régionaux au travers l'émergence de « systèmes métropolitains » en lente formation sur de vastes territoires (pour la France entre 10 et 20 systèmes métropolitains dont les frontières sont appréciables par les variations de l'intensité des échanges téléphoniques). Derrière le terme de métropolisation il y a donc d'abord une logique d'ordre « économique ». Divers éléments caractéristiques du système productif d'un bassin d'emploi sont en plus étroites relations avec des éléments d'autres bassins d'emploi. Cela provoque des dispersions ou des concentrations des emplois du système de production ou de service, différentes du passé. Cette dynamique spatiale est économiquement cruciale, mais peut également présenter divers inconvénients sociaux ou environnementaux. Les leviers du système de régulation de cette dynamique appartiennent à la panoplie de l'aménagement du territoire au travers le recours aux leviers principaux des grands investissements publics (super ou infra) structurels. En plus il me paraît judicieux qu'une fiscalité de la mobilité (péage sur les voies à vocation métropolitaine majoritaire) donne la priorité à la mobilité métropolitaine sur la mobilité urbaine de façon à garder les avantages de la métropolisation en évitant les inconvénients de l'éclatement urbain. Il pourrait s'agir de quelque chose d'équivalent dans son esprit aux taxes de stationnement qui hiérarchisent une priorité d'usage des capacités de stationnement entre résidents, visiteurs et emplois. On peut également à cette occasion faire prendre en compte l'usure des voies, différente selon le tonnage à l'essieu. Pour l'instant il y a bien une fiscalité publique (pour l'essentiel la TIPP ou la TVA des carburants), mais dont la finalité n'est pas de donner une priorité à une mobilité sur une autre. La prise en compte des impacts environnementaux de la mobilité nécessitera selon moi dans le futur une légère modulation d'une faible partie de ces taxes selon le type d'infrastructure ou le type de véhicules, favorisant certaines interactions sociales (finalités de la mobilité) plus que d'autres sans obligatoirement alourdir la taxation globale.

L'éclatement urbain n'est pas que la périurbanisation de l'habitat, c'est un processus plus général de redéploiement et de spécialisation du système urbain. Ce sera donc, d'une part, une dilatation géographique du bassin d'emploi et l'amplification à une autre échelle d'une sorte de ségrégation sociale généralisée (dont la périurbanisation est une des conséquences, à côté de la « gentrification<sup>2</sup> » de certains quartiers populaires et de la précarisation sociale des

---

<sup>1</sup> Eliminer cette dégradation serait, à mon avis, soluble par d'autres politiques que celles pratiquées (comme nous le verrons plus loin), et donc la taille des conurbations pourrait, en théorie au moins, devenir un choix.

<sup>2</sup> Ce terme anglais décrit les processus de revalorisation de l'image d'anciens quartiers populaires pour certaines couches sociales plus sensibles à des attraits culturels et moins rétives que d'autres à la cohabitation des classes sociales. Mais ce processus en prenant de l'ampleur peut devenir une éviction des classes populaires par des opérations immobilières qui exploitent le différentiel entre valeur à l'achat et à la revente. Pas obligatoirement négatif s'il est encadré publiquement ce processus fait partie des conséquences à l'échelle urbaine de la mobilité facilitée. Il affecte très différemment les villes selon l'histoire de leur construction et les représentations sociale sédimentées au fil du temps.

grands ensembles) et, d'autre part, une nouvelle configuration des centralités qui concrétise les logiques nouvelles d'implantations des emplois métropolitains (les plus branchés avec les territoires extérieurs au bassin d'emploi) et des emplois des services de proximité. Mais on n'impute pas ces mutations urbaines à la mobilité facilitée. On cherchera désespérément à restaurer l'ordre ancien de la ville sans toucher suffisamment au tabou de la mobilité facilitée. La croyance n'est pas encore morte que la réglementation d'urbanisme suffirait à garantir, mixité, compacité et densité, à côté d'investissements publics accrus dans les transports collectifs et dans le logement social. Le séisme de la mobilité facilitée a donné à l'urbanisme une autre finalité que la pure organisation de la forme urbaine. Agencement urbain et mobilité doivent toujours trouver le chemin de leur collaboration pour permettre la satisfaction d'interactions sociales dans les meilleures conditions, mais ils ne le peuvent qu'après avoir examiné leur contribution à la modération des prix des logements, à la productivité suffisante de l'économie dans le respect de l'équité sociale, et à la modération dans le recours aux ressources naturelles non renouvelables. Alors il devient possible de dessiner la ville pour qu'elle ait le maximum d'urbanité et de savoir quelle organisation de la mobilité est « suffisante ». La densité, la compacité et la mixité n'ont pas de légitimité par elles-mêmes que l'ont la vitesse ou la gratuité de tous les déplacements. Et le marché ne sait pas mieux faire que la réglementation du droit des sols pour trouver le meilleur compromis collectif. La mobilité facilitée réclame au niveau urbain d'inventer les moyens qui seront spécifiques de ce niveau, pour contrarier ses effets négatifs. Je pense à une nouvelle fiscalité des localisations.

Pour contenir la dérive des prix immobiliers on a trop compté sur la mobilité facilitée (quelque soit le moyen de déplacement). La ségrégation sociale supplémentaire induite par plus de facilité de se mouvoir détruit aussi vite qu'ils ne sont gagnés les gains de temps et d'argent dans l'habitat ou dans les déplacements. La ville devient d'autant plus spéculative et plus ségréguée qu'elle est plus grande. Je reproche personnellement moins à certaines communes leur réticence au logement social que leur « rejet de l'urbanisation » (moins le fait des édiles que de leur mandants). La canalisation de la périurbanisation suppose moins d'appuyer sur le frein un peu partout, en matière d'ouverture à l'urbanisation, que sur l'accélérateur au bon endroit. Cela exige plus d'interventionnisme dans l'aménagement, et tout particulièrement de ne plus tolérer qu'on puisse accumuler des emplois sans offrir l'habitat correspondant à portée de temps et à prix compatible avec les populations concernées. Je propose donc de taxer l'incohérence territoriale (la discordance locale emploi / habitat à 15 minutes d'accès en automobile de tout lieu) pour donner aux collectivités les moyens par leur politique publique d'aménagement de retrouver une cohérence qui supprimera le besoin de recourir à cette taxe.

Pour garantir la productivité il faut garantir l'accessibilité métropolitaine qui suppose de lui donner une priorité sur la mobilité urbaine et bien localiser les équipements métropolitains suivant leur forme intensive ou extensive d'occupation du sol. En revanche les gains de productivité dans les services de proximité (et à la population) devront être limités s'ils induisent plus d'inconvénients que d'avantages en induisant une mobilité inutile ou l'impossibilité d'usage des modes alternatifs à l'automobile.

Pour garantir l'économie des ressources naturelles le credo des urbanistes est la densité, la mixité, la compacité, bref la ville de la mobilité restreinte mais sans restreindre la mobilité. Il y a là une incohérence qui conduit à des politiques de transports collectifs ou d'aménagement condamnées à s'autolimiter faute de moyens financiers suffisants. La densité ne se décrète pas, elle résulte des choix concernant la vitesse. Il faut donc proportionner la vitesse en ville à l'utilité que l'on attend d'elle et que l'on ne puisse avoir autrement. La vitesse ne fait pas

gagner du temps mais fait gagner de l'espace aux habitants (avoir des logements moins chers et plus grands) et de la productivité aux entreprises. Si elle ne fait pas gagner de temps en ville c'est que les localisations de tous les établissements pour lesquels nous avons un choix entre deux destinations (pour faire la même chose dans un même bassin d'emploi) intègrent simultanément l'intérêt des entreprises (survivre à la concurrence) et l'intérêt des particuliers (optimiser ce que leur permet de réaliser la mobilité). Pour le reste de la mobilité urbaine (celle pour laquelle nous n'avons pas le choix de la destination) dans laquelle domine l'accès au travail, une vitesse supérieure pourrait théoriquement faire gagner du temps. Mais c'est sans compter avec le fait que notre parc de logement est encore trop étriqué s'étant pour une grande part constitué à l'époque de la mobilité restreinte. Donc la mobilité travail sert encore à trouver plus d'espace au meilleur prix et, faute d'y parvenir, sa facilitation ne résout pas la crise immobilière croissante induite par le rejet périphérique de l'urbanisation. Pour ces raisons la ville économe en ressources naturelles n'est pas la ville la plus dense possible. La ville économe en ressources naturelles sera celle qui, d'une part, sera assez lente et de taille suffisante pour rendre viable une suffisante dispersion des commerces et services de proximité compatibles avec d'autres moyens de déplacements que l'automobile, et d'autre part celle qui sera suffisamment bien équipée en transport collectif dans une aire où les parcs d'emplois et de logement seront en concordance sans exiger de trajets trop longs. Cela vaudra tant que ne sera pas résolue l'alimentation des véhicules en carburants non polluants. Compte tenu des incertitudes sur l'énergie (la technologie n'a pas dit son dernier mot) il faut surtout prévoir de pouvoir nous adapter rapidement à d'éventuels importants surcoûts des carburants. Cela va plus loin que de seulement chercher à densifier autour des futures lignes de transports collectifs et passe également, par une politique foncière résolue, par un autre usage des voies urbaines rapides, et par tout ce qui peut aider à obtenir de meilleurs équilibres urbains localisés (emploi, logement équipements). La fiscalité des localisations pourrait contribuer à ce dernier point plus efficacement que le seul droit du sol mais dépend d'un changement des règles du jeu par l'Etat.

Cette mutation des politiques urbaines ne se fera pas en un jour. Elle concerne tous les niveaux institutionnels. La région urbaine de Saint Etienne s'inscrit dès à présent dans la mouvance de cette mutation par diverses mesures qu'elle a prise et tout particulièrement la réhabilitation volontaire de son parc immobilier central. Elle est plus que toute autre concernée par cette mutation car il n'y a en France que l'agglomération de Toulon à avoir la même importance démographique tout en étant aussi proche d'un cœur métropolitain régional aussi puissant, qui en permanence cherchera à l'aspirer dans sa mouvance, tout en se débarrassant de ce qui ne trouve pas naturellement place en son sein. Elle a donc plus que tout autre agglomération à gagner à un développement plus durable.