

L'Urbaniste et le facteur 4

Marc WIEL

Paru dans la revue Infrastructures et mobilité dans son numéro 75 de Février 2008.

Le Prédit, lors d'un récent séminaire, a rendu compte des recherches du LET sur la façon d'atteindre la réduction par 4 des émissions à effet de serre en 2050. Les progrès technologiques prévisibles pourraient diviser ces émissions par deux, le partage modal plus favorable aux modes doux et aux transports collectifs permettrait d'aller un peu plus loin par exemple jusqu'à trois, et par conséquent pour aller jusqu'à quatre il faudrait que les « localisations » (sous ce terme il y a tout ce qui contribue par l'agencement urbain à des trajets plus courts) soient modifiées ce qui suppose de renchérir le coût de la mobilité par différents procédés : la modération des vitesses, et/ou le péage, et/ou l'émission de droits de déplacements négociables. Les relocalisations sont toujours citées en dernier, comme s'il fallait s'y résigner, mais sans douter que l'alourdissement du coût de la mobilité les induise « mécaniquement ». Ma vision d'urbaniste est différente. La dynamique qui fait que la ville continue de se réorganiser, de s'éparpiller, de se spécialiser techniquement et socialement sous l'effet de la mobilité facilitée ne s'inversera pas si facilement. Il faut au préalable restaurer les équilibres urbains détruits par cette mobilité facilitée à l'excès.

L'urbaniste cherche par la planification, *avant* de faire des projets urbains (donc de l'architecture), à rendre possible une ville où le rapport qualité/ prix des logements soit en moyenne suffisant et équitable dans sa répartition, à offrir une accessibilité suffisante aux emplois et services, à permettre aux personnes avec le moins de temps disponible d'en faire le meilleur emploi, et enfin de ne pas handicaper la productivité des entreprises par des contraintes excessives. Pour atteindre ces buts il aimerait disposer des deux outils principaux que sont l'organisation de la mobilité et celle de l'aménagement, mais en fait il n'a pas suffisamment contrôlé le premier dans le passé et, concernant le second, la fiscalité attachée aux localisations joue contre ses tentatives d'équilibre du système urbain. Par ailleurs tout le monde croit autour de lui que pour atteindre ces objectifs il faut plus de vitesse, alors qu'au contraire la lenteur suffisante est la clef du facteur quatre, le socle sur lequel s'appuiera toutes les autres mesures y concourant. Cela ne veut pas dire de devoir diaboliser la vitesse mais de toujours la proportionner à l'utilité qu'elle présente qui varie selon le motif de déplacement, et de tenir compte des incidences qu'elle aura sur les équilibres urbains. Il ne s'agit pas de faire de la congestion pour remplir les transports collectifs. Il s'agit de garantir une régularité permettant de prévoir les temps de trajet, mais toujours avec une *vitesse proportionnée à l'usage*. Le surcroît de mobilité inutile existante provient d'abord du fait que les investissements dans la gestion de la mobilité et ceux de l'aménagement produisent des déséquilibres urbains compensés par plus de mobilité.

Pour illustrer cette contre performance prenons l'exemple d'une grande métropole comme la région parisienne où malgré les milliards investis dans les transports et l'urbanisme, sévit une grave crise du logement littéralement insoluble, tandis que s'accroît la ségrégation sociale contre laquelle on lutte avec d'autres milliards. Cette crise du logement et cette ségrégation (dont la périurbanisation n'est qu'une des formes) ont diverses causes mais sont aussi la conséquence des investissements en autoroutes urbaines et en RER (de l'obsession d'unifier le marché de l'emploi) *dés lors que les élus ne veulent ou ne peuvent accueillir suffisamment de nouveaux logements, sociaux ou non*. Il y a trop de facilité à pouvoir se déplacer compte tenu de la difficulté de choisir son lieu de résidence. C'est cette facilité qui amène les élus à

verrouiller sélectivement leur territoire : en cherchant l'emploi et en filtrant l'habitat. La conséquence est que les franciliens disposent de logements moins spacieux, plus chers tout en devant passer deux fois plus de temps dans les déplacements que les provinciaux. La fuite en avant pour plus de vitesse a engendré cette situation. De ce fait la métropole parisienne, qui jusqu'à présent tirait le développement du pays, tombe en panne, n'est plus assez attractive. Ce n'est pas la conséquence de la taille de l'agglomération, c'est la conséquence de l'incapacité des gestionnaires de la mobilité et de l'aménagement à accorder leurs violons, à penser la ville dans sa totalité, dans sa complexité. La configuration institutionnelle francilienne a en outre sa part d'explication. Identifions les grandes mesures qui pourraient inverser ce processus.

Pour équilibrer la *mobilité résidentielle* par rapport à l'accès au travail il faudrait moins culpabiliser les maires de l'insuffisance des logements sociaux que chercher à contourner la résistance des collectivités à l'ouverture à l'urbanisation. Tant que ce contournement n'aura pas eu lieu ce sera, du point de vue du facteur quatre, du gâchis que d'améliorer l'accès à l'emploi malgré son médiocre niveau actuel. Pour alimenter les financements nécessaires à cette ouverture à l'urbanisation il faudrait, selon moi, une réforme de la fiscalité des localisations¹.

Pour la *mobilité de proximité* (quand la nature du déplacement fait qu'il y a un choix de la destination) il convient d'avoir assez de lenteur et suffisamment de densité pour garantir une présence suffisante des services de proximité. Cela facilitera le recours aux modes doux et permettra une diversité sociale sans dépendance à l'automobile. Cette situation est la plus problématique en deuxième couronne, où il faudrait pouvoir concentrer l'urbanisation sur un nombre plus restreint de communes.

Pour la *mobilité métropolitaine* (qui est liée à l'extérieur de la région et à la majeure partie des échanges interentreprises au sein de la région) l'exigence de vitesse est la plus justifiée. Les voies rapides urbaines et les RER couvrent actuellement assez bien les besoins de cette mobilité, mais en favorisant à l'excès la concentration des fonctions métropolitaines (ce qui a des conséquences sociales) et en favorisant des migrations habitat travail longues qui renforcent le processus de ségrégation sociale, avec son impact en retour sur les prix immobiliers et les temps de trajet. Cette mobilité essentielle à l'économie francilienne devrait avoir priorité sur les autres mobilités quitte à devoir en payer le prix. Mais le grand enjeu des prochaines décennies sera de permettre à cette mobilité d'avoir des conditions d'exercice équivalentes de banlieue à banlieue (par des voies réservées préfigurant orbital ou métrophérique le temps de leur construction) à ce qui est actuellement possible de façon radiale. Cela autorisera l'essaimage des fonctions métropolitaines actuellement trop concentrées, qui est, selon moi, une des conditions du rééquilibrage sociologique au sein de la région.

Entre les deux il y a la mobilité d'agglomération (dont fait partie l'accès au travail) qui devra avoir des conditions intermédiaires aux deux mobilités précédentes. Plutôt que vouloir à toute fin unifier le bassin d'emploi de l'agglomération parisienne dont nous connaissons maintenant les incidences sociales, il paraît préférable que chacun puisse avoir assez d'emplois et de services d'agglomérations à moins de 30 minutes par les transports collectifs et en contrepartie puisse avoir plus de commodité qu'actuellement d'accéder à un logement assez proche de son travail. Cela suppose, partout et à cette échelle de temps, une suffisante

¹ Pour planifier les villes autrement, Marc Wiel, Septembre 2007 Editeur : L'Harmattan.

cohérence qualitative et quantitative entre emploi et logement. Cette cohérence progressivement restaurée grâce à un système fiscal qui en tiendrait compte, permettrait de modérer la vitesse des déplacements sans pénaliser les personnes. Le métro et un maillage de tramway en banlieue (plutôt que de puissants RER) devraient y suffire de même que le réseau routier actuel, réorganisé suivant les principes rodés à Nantes ou Grenoble. Les autoroutes urbaines actuelles ne seraient utilisées par cette mobilité que pour autant que la mobilité métropolitaine le rend possible, avant d'être transformée pour certaines d'entre elles en boulevards urbains.

Cette stratégie vise à faire converger des mesures concourant à réorienter les choix résidentiels à l'opposé de celle qui attise, par la mobilité trop facilitée, une compétition pour l'espace, fondamentalement ségrégative et donc génératrice de mobilité supplémentaire, coûteuses pour les individus et les collectivités. Dans cette stratégie la variable d'ajustement vis-à-vis du facteur quatre, si la technologie ne progresse pas assez vite pour rendre propre les émissions des véhicules, devient le renchérissement financier du carburant ou de l'infrastructure, ou toute formule équivalente comme les droits d'émission.