

Les villes bretonnes en 2030.

Marc WIEL

Paru dans le numéro 10 de la revue Bretagne en 2008

L'avenir des villes bretonnes dépend de nombreux paramètres. J'en combinerai deux qui me paraissent peser lourd et être finalement assez probables. Le premier serait que notre pays ne parvienne pas à résoudre une crise du logement qui s'approfondit depuis plusieurs décennies. Le deuxième sera que d'ici 2030 la technologie n'aura pas réussi à remplacer le pétrole pour un prix équivalent à ce qu'il est actuellement (100 euros le baril)

La crise du logement n'est pas une spécialité française et elle est plus ou moins endémique au phénomène urbain lui-même. En France elle n'a été contrée que de façon exceptionnelle au début de la décennie 80 grâce à la production des grands ensembles, elle-même source d'une autre forme de « catastrophe urbaine ». Depuis, paralysée par la crainte de produire des quartiers nouveaux qui se prolétariseraient aussi vite, la France a progressivement mais sûrement replongé dans une crise du logement qui n'est pas prête d'être résorbée, mais dont l'intensité varie selon la pression locale du développement économique et du rôle de soupape jouée par la périurbanisation qui dépend également du contexte. L'Etat a limité son rôle régulateur au financement du logement social (location ou accession) considérant que c'est aux collectivités de financer l'aménagement. Dans les années 70 la création des intercommunalités avait permis aux communes qui avaient les terrains d'accueillir les ménages venant des communes qui avaient les contribuables. Mais depuis qu'avec la diffusion de l'automobile il est possible de construire partout, une grande majorité des collectivités (et plus particulièrement celles qui disposent des terrains constructibles les plus intéressants) freinent leur développement d'habitat. C'est d'ailleurs bien là la première cause de l'émiettement de la périurbanisation. Les politiques publiques s'essouffent à faire des routes, des transports collectifs et des logements sociaux quand il faudrait commencer par produire des terrains constructibles, modérer la vitesse et mettre fin à la schizophrénie qui consiste à attirer des emplois supplémentaires sans se sentir obligé d'accueillir l'habitat de ces emplois. Mais l'illusion de ce qui serait prioritaire pour l'économie et le partage des rôles au sein des diverses institutions, font que nulle part nous ne savons pas mettre les investissements dans les diverses politiques urbaines dans le bon ordre. La solution n'est pas que locale. Au mieux les agglomérations bretonnes peuvent éviter que cela n'empire mais ne me paraissent pas pouvoir, seules, pouvoir inverser le processus en cours.

Mais sera plus nouveau (mais est actuellement très mal appréhendé) le fait que cette crise du logement quitte le strict champ de l'habitat urbain pour commencer à influencer sur l'économie de l'aménagement du territoire. La métropole parisienne qui absorbait depuis plusieurs siècles la plus grosse partie de l'excédent démographique du pays et qui était la locomotive du développement économique nationale, est maintenant en panne. Son PIB progresse normalement mais du fait de la seule progression de la productivité du travail. Les emplois régressent, la croissance de la masse salariale ralentit du fait de la progression d'un chômage qui s'aligne voire dépasse celui de la province. Ayant mis plus les moyens sur les conditions de la mobilité quotidienne (se déplacer) que sur celles de la mobilité résidentielle (déménager) les prix dans l'immobilier flambent comme les temps de parcours pour aller au travail. La ségrégation sociale stimulée par cette conjoncture vient annuler les avantages de se déplacer plus facilement et in fine la région devient moins attractive pour des catégories plus importantes d'employeurs ou d'employés, quand à l'inverse l'attractivité d'autres régions françaises se renforce. Les deux univers de l'aménagement urbain et du territoire ne sont plus

étanches. La loi multiséculaire qui voulait que la croissance fût la spécificité des plus grandes métropoles est mise en défaut. L'ogre francilien est malade et cela lui a coupé l'appétit.

Dans les régions candidates à relayer une région parisienne (qui de toute façon mettra beaucoup de temps à redresser la situation actuelle si elle en prend les moyens), le grand Ouest est maintenant en bonne position. Certes il lui faudra encore compter avec le dynamisme des régions alpines ou du littoral méditerranéen, mais y compris par rapport à ces régions elle dispose de nombreux atouts. La qualité résidentielle commande le développement économique et cette qualité est plus aisée à sauvegarder, voire développer, quand on a la mer, une histoire, des paysages, un réseau associatif dense et dynamique, des moyens intellectuels, une volonté d'en découdre, et une armature urbaine faites de villes assez grandes pour disposer d'assez d'équipements mais pas trop grandes pour ne pas subir l'implosion actuelle des grandes métropoles. Le grand Ouest est en soit une « région - métropole » du futur, comme on parle maintenant de « ville - territoire ». Bénéficier des ressources de la taille n'implique plus la continuité de l'urbanisation mais exige des facilités de communication *en harmonie* avec l'organisation spatiale des diverses parties de la ville ou de la métropole.

Simultanément nous supposons que la technologie n'aura pas permis de restaurer le coût de la mobilité qui a expliqué les formes prises par le développement urbain durant ces trente dernières années. En 2030 les véhicules hybrides sont encore coûteux et les centrales nucléaires nouvelles pour fournir l'électricité ne sont toujours pas construites. Le coût du pétrole ou de ses substituts a commencé à faire lentement régresser la partie la moins indispensable de la mobilité urbaine en automobile et a sérieusement freiné les flux interurbains qui croissent néanmoins encore mais plus lentement.

A partir de ces deux hypothèses que pronostiquer pour le développement des villes bretonnes ? Un développement généralisé mais inégal et nettement plus marqué le long d'un corridor de cent kilomètres de large environ (un peu plus à hauteur de la Loire) de part et d'autre d'un axe partant de Saint Malo et atteignant la Roche sur Yon en passant par Rennes et Nantes. Faute de mettre dans le bon ordre les politiques urbaines, la périurbanisation reste diffuse et mal contrôlée, malgré les injonctions unanimes au développement durable. Le « face à face » devient plus frontal entre les pauvres et les riches dans les agglomérations urbaines. Mais aussi, les bouchons restent fréquents sur certains axes interurbains aux entrées des agglomérations bien que les transports en commun en site propre se soient développés et que l'usage du vélo se soit fortement répandu. Un TGV tout neuf est venu féconder les terres bretonnes du repli des entreprises franciliennes en déroute. En matière de mobilité automobile nous faisons en 2030 ce que l'Allemagne fait actuellement mais pas beaucoup mieux, ce qui signifie que dans le transport nous sommes loin de l'ambition du rythme qui permet d'envisager de diviser par quatre la pollution en gaz à effet de serre. En revanche nous y parvenons dans l'habitat (chauffage). De ce point de vue il n'y a pas de vraie rupture par rapport aux dynamiques récentes mais une situation paradoxale où l'énergie déployée pour contenir théoriquement l'éparpillement périurbain permet en fait beaucoup plus d'améliorer la qualité urbaine des villes déjà denses que de sensiblement réduire cet éparpillement.

S'il y avait rupture elle pourrait venir d'un supplément d'intelligence collective (par rapport aux autres régions candidates à profiter du recul francilien). Ce n'est pas impossible mais peu vraisemblable sans facteur déclencheur exogène (qui me paraît plus probable au-delà de 2030). Lequel ? Nous avons le choix. Une crise géopolitique autour de l'énergie qui crée une pénurie temporaire suffisante à débloquent les esprits, par exemple. Examinons plutôt ce que ce miraculeux déclencheur exogène rendrait possible qui ne l'est pas actuellement.

En premier lieu la remise en ordre des politiques urbaines. On finit par faire le lien entre politique d'habitat et celle de la mobilité. L'Etat réforme un peu l'organisation territoriale (les périmètres et les compétences des intercommunalités) et surtout la fiscalité locale (une taxe sur l'incohérence territoriale) pour permettre d'avoir des politiques foncières volontaristes. Mais au-delà on peut imaginer des décisions encore invraisemblables actuellement, telles que :

-Les voies express routières sont mises à péages. Il ne s'agit pas de racketter un peu plus l'utilisateur mais de faire payer la vitesse supplémentaire. Les sommes collectées ainsi sont déduites des taxes sur les carburants. Celles sont en quelque sorte modulées suivant les usages.

-Une boucle ferroviaire bretonne rapide est créée. L'interconnexion des bassins d'emplois du Grand Ouest par le fer (ou l'eau) plus que par la route est la clef de la construction de cette métropole du Grand ouest dont l'épicentre serait Notre Dame des Landes.

-Et contrairement aux autres régions incapables, elles, d'y arriver, les régions Bretagne et Pays de la Loire, les départements de ces régions, et les villes de ces départements se mettent d'accord pour concentrer leurs efforts dans le développement prioritaire d'un réseau de villes moyennes (certaines plus que d'autres) qui fixeraient la périurbanisation et l'accueil d'une partie des emplois nouveaux pour ralentir partiellement la croissance en emplois des villes principales et se donner ainsi plus de chance de maîtriser la crise du logement.

Tout cela un peu après 2030 bien sur, car grâce à la prospective toute chose impossible dans l'immédiat devient plus facilement envisageable dans le brouillard du futur. Décidément l'urbanisme, au delà de sa prédilection à monter des projets, restera encore longtemps une discipline « en projet ».