

Quelle organisation de la mobilité est-elle compatible avec un développement plus durable de la ville ?

Marc Wiel

Conférence donnée le 23 Septembre 2005 à Rennes

partie d'un cycle de conférences, ayant débuté en 2003, sur le thème du devenir de la ville, et organisé par la Communauté d'agglomération de Rennes

Plan de l'exposé

- Les conditions de la mobilité dessinent les formes urbaines.
- Les deux grandes façons d'interpréter la mobilité : l'analyse des modes de vie par les sociologues et de l'efficacité économique par les économistes.
- Les politiques de mobilité spécifiques aux trois champs de la mobilité
 - *Protéger les interactions sociales d'ampleur métropolitaine (et au-delà).*
 - *Favoriser localement des niveaux de peuplement qui permettent un équipement de proximité diversifié et accessible par les personnes non motorisées*
 - *Unifier le fonctionnement du bassin d'emploi sans induire de ségrégation sociale*
- La convergence entre efficacité économique, efficacité sociale et précautions environnementales.
- Un bref inventaire des obstacles à la ville plus durable.
- Conclusion

Les conditions de la mobilité dessinent les formes urbaines.

En France l'idée que les *conditions de la mobilité*¹ dessinent les formes urbaines est partagée depuis peu, même si l'observation n'est pas récente. Il a fallu longtemps guerroyer contre ceux qui allaient directement à d'autres explications des processus en cours pour qu'ils n'oublient pas cette cause², et son caractère transversal (car intervenant sur toutes les mutations observées). La ville historique, dense³, est bien reconnue comme la ville à mobilité restreinte. En contrepartie, la ville étalée⁴, émiettée, est celle du *faible coût de la mobilité*⁵. Nous voudrions avoir maintenant une ville performante économiquement, moins inéquitable socialement, économe en ressources non renouvelables, mais sans restriction de déplacement. Est-ce possible ? Que faut-il faire pour cela ? Je répondrai à ces questions très controversées, ou plutôt j'argumenterai la façon de poser les bonnes questions (bonnes de mon point de vue), sachant que les solutions possibles sont multiples mais présentent toutes des avantages et des inconvénients. Faut-il modifier les conditions actuelles de mobilité ? Développer des transports collectifs très performants, ou bien ralentir la vitesse des automobiles privées, ou encore mettre des péages urbains ou interurbains ? Ou l'important n'est-il pas plutôt de développer une politique foncière audacieuse ? Nous avons chacun nos préférences parmi ces solutions dont nous sommes, en général, très convaincus. Ces préférences diffèrent selon les personnes parce que nous n'avons pas obligatoirement tous les mêmes objectifs (ou la même façon de les pondérer), ni les mêmes intérêts, ni surtout la même façon d'analyser les choses. Essayons au moins de nous mettre d'accord sur l'analyse des choses pour laisser au débat politique toute sa place.

La première liste des hypothèses de solutions que je viens d'évoquer est affligeante. Il s'agit toujours de contraintes individuelles fortes ou de charges collectives financièrement très élevées. On comprend donc bien que chacun ait envie de parler d'autre chose... Ne serait-il pas plus simple d'accepter les formes urbaines induites par la facilité de se mouvoir telles qu'elles sont, d'accepter que l'urbanisme ne soit plus celui d'hier... Certains, considérant le rappel des contraintes environnementales comme un pur prétexte, nous y invitent. Les débats préalables au SCOT sont l'occasion d'une réflexion collective sur ces questions. Le sujet est d'autant plus complexe qu'il exige une approche pluridisciplinaire. J'ai lu les différentes contributions de ceux qui m'ont précédé ici. La plupart parlent de mobilité mais sans rien proposer ; finalement pour mieux parler d'autre chose que de la mobilité mais qui lui est effectivement liée : la ségrégation sociale, l'hyper choix, ou la décadence utilitariste de la ville étalée comparée à la ville civilisée qui s'ordonne autour d'un espace public véritable construction collective, etc...Le discours sociologique sur la ville tend à se confondre avec un pur commentaire de ce que les mutations urbaines nous révèlent des évolutions plus larges de notre société. C'est très intéressant, mais souvent débranché de l'action, ou plutôt l'action doit se soumettre à ces évolutions. Écoutons, disent-ils, la demande sociale pour mieux la comprendre. Plus généralement je constate une fragmentation disciplinaire des discours sur la ville qui conforte les approches mono sectorielles à l'origine, selon moi, de nombreux contre sens. Ces dernières décennies l'économie urbaine, par exemple, a perdu (en France⁶) beaucoup de terrain, et a maintenant par

¹ Dans les conditions de la mobilité il y a beaucoup de choses, puisqu'il s'agit de toutes les caractéristiques de l'offre de mobilité, disponibles à un moment donné et en un lieu donné pour toutes les destinations possibles.

² Ce qui est effectivement la meilleure façon d'en faire une donnée non négociable

³ Qui s'est très lentement densifiée au fur et à mesure que sa population s'accroissait, la hauteur des immeubles augmentant à chaque reconstruction. Plus d'un siècle en général séparait les périodes de reconstruction. Mais maintenant cette densification ne va plus de soi, en raison de l'effondrement du coût de la mobilité qui ne l'empêche pas mais ne l'exige pas non plus.

⁴ Mais aussi celle des hypermarchés ou des grands ensembles précarisés.

⁵ Dans le coût de la mobilité il y a trois composantes ; la première est monétaire, la deuxième temporelle et c'est elle la responsable de ce que j'appelle l'effondrement du coût global de la mobilité, compte tenu du faible coût monétaire (par rapport à nos revenus) de pouvoir aller plus vite avec un moteur (à essence ou à autre chose) plutôt que sans, la troisième concerne la fatigue musculaire ou psychologique que peut impliquer l'usage de chaque mode de déplacements.

⁶ Certes les observations sur les prix des marchés urbains (foncier, immobilier) ont progressé en quantité et qualité mais l'explication de l'évolution de ces prix en mesurant le poids des différents facteurs explicatifs ne

conséquent, un peu de mal à ne pas se laisser déborder par l'économie des transports, ou même par la sociologie urbaine. Par défaut, revient au praticien généraliste le rôle de confronter les diverses disciplines, de les faire dialoguer entre elles, pour pouvoir ensuite faire de même avec les compétences sectorielles et avec les territoires⁷. En fait, pour parvenir à une compréhension un peu plus globale du fait urbain et de son évolution, je crois nécessaire de revenir sur l'analyse du phénomène de mobilité⁸, d'en approfondir les significations sociales et économiques.

Je prendrai d'abord position sur deux approches courantes de la mobilité, celle de certains sociologues et celle de certains économistes, pour les critiquer, mais aussi pour concilier ce que je conserve de chacune, car cela va me permettre d'imaginer des politiques de mobilité différentes *suivant la nature des interactions sociales*, et par conséquent une gestion différenciée de la mobilité *suivant les différents niveaux territoriaux*. En distinguant ces niveaux territoriaux, il devient alors plus facile d'articuler *les* politiques de mobilité avec les autres politiques urbaines. Il est, selon moi, possible d'assurer la convergence, au sein des politiques de mobilité comme des politiques d'aménagement, de l'efficacité économique et de l'efficacité sociale, sans parier indéfiniment sur la disponibilité de ressources environnementales. Je ne partirai donc pas de cette obligation écologique mais tenterai plutôt de montrer qu'on la retrouve naturellement quand on se préoccupe vraiment, tant de l'efficacité économique que de l'efficacité sociale, et même que, de la sorte, il devient plus facile d'adapter la ville à un niveau de contrainte écologique plus sévère, si celle-ci avait été mal évaluée. La difficulté à mettre en œuvre ces politiques résulte, à mon avis, de l'impréparation de l'opinion et des rigidités institutionnelles. Peut-être faudra-t-il une crise pour permettre à certains tabous de tomber. À défaut, rien ne nous interdit de réfléchir à ce qui peut atténuer les inconvénients d'une telle crise, sachant que seul l'élargissement du débat (avec l'opinion autant qu'entre les institutions) facilitera le dépassement des contradictions en présence.

Les deux grandes façons d'interpréter la mobilité : l'analyse des modes de vie par les sociologues et de l'efficacité économique par les économistes.

Chaque discipline détient sa part de la vérité, mais si une seule discipline tente une explication totale du fait urbain, l'explication ne sera pas pertinente⁹. De nombreuses pratiques sociales s'interprètent par des évolutions des modes de vie compréhensibles par une analyse portant sur la longue durée. Mais est-ce suffisant pour dire, comme certains n'hésitent pas à le faire, que les modes de vie sont l'alpha et l'oméga des évolutions urbaines ? Je crois cette approche par les modes de vie particulièrement pertinente pour expliquer par exemple le désir supplémentaire d'espace dans l'habitat, ou, chez certains plus que chez d'autres, un désir de se différencier socialement par la

constitue pas une discipline à la hauteur des enjeux que ces informations représentent. Nous maîtriserons d'autant plus mal les effets néfastes du marché que nous n'aurons pas compris son fonctionnement. Une des clefs de la capacité à dépasser les cloisonnements sectoriels, qui paralysent les études urbaines en en font des monologues juxtaposés de spécialistes, est dans cette aptitude à comprendre les effets des diverses politiques urbaines sectorielles *les unes sur les autres*.

⁷ Longtemps on a cru la compréhension synthétique de la complexité du fait urbain réservée à l'homme de l'art, à celui qui dessinait la ville. Sans minimiser son rôle, c'est évidemment beaucoup plus compliqué, mais on s'y résigne encore, faute de mieux.

⁸ Ce champ d'analyse a été abandonné aux ingénieurs de trafic, tant il paraissait strictement technique. Derrière son fatras statistique, il recèle, à condition de le relier aux autres champs disciplinaires, une des explications les plus pertinentes des dynamiques spatiales et sociales dont la ville est actuellement le siège.

⁹ Cela tient beaucoup à la configuration du système universitaire française où chaque discipline sait mieux marquer son territoire que collaborer, que se confronter aux autres disciplines. Les sociologues, par exemple, sont énervés par le discours des urbanistes qui sont toujours en quête d'une ville idéale introuvable. Ils dénoncent leur « spatialisme » (l'idée que les formes urbaines auraient une incidence sur les comportements), leur « élitisme » (l'idée qu'ils seraient les seuls à avoir la culture urbaine; suffisant pour dire ce qui est la bonne ou la mauvaise ville) et finalement les soupçonnent d'être de fieffés technocrates toujours tentés par des solutions autoritaires. L'histoire de l'urbanisme français apporte à cette vision des urbanistes par les sociologues assurément de nombreuses justifications. Je n'essaierai donc pas de défendre l'indéfendable.

localisation résidentielle¹⁰, mais pas pour prétendre que la mobilité soit devenue, en elle-même, la conquête d'un nouveau mode de vie. Nous ne sommes pas passés brusquement à une société de néo-nomades mais sommes bien toujours des sédentaires, qui sortons aussi souvent qu'autrefois de notre domicile, mais pour aller plus loin faire la même chose et parfois des choses différentes. *Notre temps passé au domicile¹¹ croît toujours, même s'il croît fort peu.* Le temps consacré aux loisirs croît également mais, dans ce temps, la part passée à domicile¹² croît plus vite que celle passée hors domicile, même chez ceux qui n'ont aucune restriction de temps et d'argent. La mobilité n'est donc pas une sorte de fatalité des pays riches, ni une victoire de la modernité. La mobilité reste le fruit d'un calcul proportionnant l'utilité ressentie de l'interaction sociale rendue possible par le déplacement et le coût de ce déplacement (temps, argent, inconfort), même si ce coût s'est effondré avec la diffusion de l'automobile individuelle¹³. L'Economie sera par conséquent encore aussi utile pour comprendre la mobilité que la sociologie des modes de vie. Mais la difficulté est d'articuler les deux lectures. La sociologie inclinera à considérer la mobilité comme un droit inaliénable qui ne se discute pas. Pour l'économiste, proportionner une utilité à un coût, c'est déjà reconnaître l'existence d'une transaction entre l'individu qui se déplace et les institutions publiques qui définissent des conditions de la mobilité, et qui, très légitimement, chercheront par divers procédés à rémunérer la dépense publique rendue nécessaire¹⁴ (et en particulier la part qui se renouvelle en permanence : les coûts de fonctionnements). Même si la liberté de se mouvoir est dans la constitution européenne un droit inaliénable (comme nous adorons en fabriquer), le système technique qu'il exige fait que cela ne peut pas être tout à fait aussi vrai que nous le voudrions. *Elle est un des moyens de la vie sociale que la société encadre.* Chaque discipline tendra donc à choisir son camp, pour les uns celui de l'acteur (qui a des droits), pour les autres celui du système (où sont comptabilisés les devoirs). Nous ne pouvons, quant à nous, accepter l'idée qu'il n'y ait que des libertés individuelles et pas de libertés collectives. Les urbanistes retiendront surtout des sociologues l'évolution de ce désir d'espace (qui vient du fond des âges, et qu'ils associent à la revendication d'autonomie, forme courante de la « modernité » en action), ainsi que les nouvelles expressions de cette défiance au mélange social (qu'autorise la mobilité), mais jusqu'à un certain point seulement, non pas dans l'absolu (en vertu d'un principe moral), mais en fonction des conséquences collectivement indésirables que pourront avoir ces préférences (qui s'exprimeront naturellement au travers le marché des localisations). La difficulté sera de se mettre d'accord sur la limite.

¹⁰ L'observation que l'organisation urbaine de la ville où la pauvreté était majoritaire ne peut plus être la même que celle où elle devenue minoritaire (exclusion) est parfaitement juste. Cela justifie en soi une mutation de la ville autant que la promotion des exclus (qui ne passera pas obligatoirement par l'urbanisme). En revanche, la grande majorité des ménages périurbains fuient moins le côtoiemment de la pauvreté qu'il leur est financièrement interdit d'habiter la banlieue résidentielle (enquête du Crepah à Rouen en 1998).

¹¹ Dans la période où nous n'avons pas changé d'hébergement pour des raisons de tourisme ou d'affaires afin d'être dans les conditions des enquêtes de l'INSEE sur l'emploi du temps des Français.

¹² C'est dire l'importance accordée au logement, non seulement comme un patrimoine mais comme un lieu de pratiques sociales diversifiées. Il serait donc sociologiquement intéressant de comprendre ce qui fonde le réflexe de tous les observateurs de penser le temps à domicile comme un temps de moindre valeur.

¹³ Pas dans sa dimension financière mais dans sa dimension temporelle : aller vite c'est en quelque sorte acheter du temps.

¹⁴ Une difficulté est dans la lisibilité des coûts. Le gouvernement évoque de rembourser le supplément de TIPP collecté du fait de la hausse du prix du baril de pétrole. Il ne la considère donc pas comme une taxe qui compense les dépenses publiques de transport. C'est pourtant là l'argument de ceux qui argumentent que globalement la voiture paye les coûts collectifs qu'elle induit. Ce coût est indolore. On oublie par exemple quand on paye un péage autoroutier que la somme versée est bien inférieure à ce que nous avons déjà donné à la collectivité en prenant de l'essence. Mais cette commodité pour la puissance publique a un coût politique. Chacun sera persuadé que le système routier est amorti depuis longtemps, et que son usage ne coûte plus grand-chose. En fait il n'en est rien car dans les coûts collectifs qui équilibrent les recettes de l'Etat par la TIPP il y a beaucoup de choses, en particulier les coûts externes (bruits, pollutions, etc...) qui ne sont pas redistribués aux personnes concernés. Cette remarque met en évidence une chose importante : le coût collectif de la mobilité est loin d'être proportionnel au nombre de kilomètres parcourus par chacun, il varie suivant le véhicule, le contexte, etc...

Les économistes (comme pour les sociologues il n'y a pas de pensée unique chez eux, tout au plus un mode d'approche des problèmes privilégié par la discipline elle-même) ont une conscience aigüe de la contribution des facilités de déplacements au développement économique, à l'efficacité économique. Ils ont tout à fait raison, c'est bien ce que nous attendons d'eux. A l'origine de la notion de développement il y a les gains de productivité rendus possibles par de multiples facteurs dont l'extension des aires de marché des produits. Accroître le potentiel des interactions sociales paraît de ce fait être toujours gagnant, de même que de disposer d'un bassin d'emploi toujours plus important et plus diversifié. Ils ont construit une conception théorique de la ville fort pertinente sur la notion d'économie d'agglomération. Mais il n'est pas vrai de penser que ce processus soit indéfiniment gagnant, (ne rencontre pas d'inconvénients), et qu'il soit identique quelles que soient les interactions sociales en cause. Certaines théories vont jusqu'à s'appuyer sur la corrélation entre hauts salaires ou niveau élevé du PIB dans les plus grandes régions métropolitaines pour prétendre que cela prouve que la hausse des destinations accessibles en un temps donné est toujours bénéfique pour la collectivité. A ce niveau d'outrance, l'explication sort de sa pertinence pour devenir totalisante et finalement totalitaire. Mais à contrario son rejet n'arrange rien et il serait plus utile de préciser, selon les interactions sociales, l'apport de la mobilité à l'efficacité économique. Pour certaines interactions sociales, une organisation urbaine plus judicieuse peut offrir un substitut à l'éventuelle perte d'efficacité par une mobilité moins commode. À partir du moment où je dispose, par exemple, d'une offre commerciale suffisamment complète à proximité, je ne me soucie pas de celle qui est plus lointaine, du moins si elle ne m'apporte pas ce qui pourrait manquer dans l'offre dont je dispose à proximité. C'est du bon sens, mais en fait tout fonctionne de cette façon. Et c'est par ce que tout fonctionne de cette façon que nous devons penser le territoire comme l'empilement de niveaux territoriaux construits comme des *aires de marché d'interactions sociales différentes* ayant des exigences spécifiques : l'aire des échanges métropolitains, celle du bassin d'emploi, et, enfin, le quartier. Il faut donc que les ingénieurs abandonnent le discours que les économistes ont d'ailleurs pour la plus part déjà abandonné, qui prétendait que plus de facilité de se mouvoir est toujours socialement favorable, *toutes interactions sociales confondues*, mais, évidemment, sans jeter aux orties la préoccupation de l'efficacité économique. La question devient : sur quelle segment de la mobilité, pour quelles interactions sociales, à quelle échelle géographique, la mobilité est-elle essentielle à l'efficacité économique ?

Nous voyons ainsi se dessiner la difficulté de faire émerger une pensée pluridisciplinaire dans un pays où les spécialités disciplinaires sont aussi prégnantes et aussi exclusives, voire aussi « absolutistes » dans la défense de leur identité. Le développement durable, avec sa prétention de croiser les approches, devient ainsi une tâche fort délicate et obligatoirement un temps de grande controverse. Le préalable au développement durable est tout autant dans le dialogue des territoires, que dans celui des disciplines, car ces disciplines contribuent à formater les découpages sectoriels des domaines de l'action administrative ou politique.

Pour avancer, je propose de ne plus parler de mobilité globalement mais de distinguer trois types d'interactions sociales, qui appellent des politiques *différentes* de mobilité (ou d'être équilibrée de façon spécifique par d'autres politiques que celle de la mobilité). Ils correspondent aux trois niveaux territoriaux précédemment définis, la métropole, le bassin d'emploi, le quartier, qui, bien sûr, du fait des facilités de déplacements, ne sont plus territorialement ce qu'ils furent. Mais pourquoi pas ? Ce n'est pas là le problème.

Les politiques de mobilité spécifiques aux trois champs de la mobilité

- ***Protéger les interactions sociales d'ampleur métropolitaine (et au-delà).***

Première catégorie d'interactions sociales : celles qui nourrissent les déplacements les plus longs, les déplacements entre les villes, *ceux dont il n'a pas été tenu compte (ou secondairement) pour localiser le domicile ou l'établissement d'entreprise*. Pour l'essentiel, ces flux concernent, les pratiques

touristiques, les visites à des proches qui sont trop lointains, et surtout la majeure partie des affaires professionnelles et des transports de marchandises. Ces derniers flux sont devenus les plus précieux pour le développement économique, car ils sont liés à la spécialisation du système productif à des échelles géographiques de plus en plus grandes. Il convient d'éviter de les brimer mais, tout en leur faisant payer le coût qu'ils induisent pour la collectivité (ce n'est pas le cas du transport routier de marchandises), de leur garantir de pouvoir toujours bénéficier d'une qualité minimale de service des infrastructures qui ont été conçues pour eux, de leur éviter toute congestion. Il y a une diversité de moyens possibles, allant du péage au contrôle d'accès à certains moments de la journée, en passant par des vignettes à coût différencié selon l'utilisateur. En optant pour l'une des solutions qui protègent¹⁵ ces flux de ceux liés à la satisfaction des autres catégories d'interactions sociales (bassin d'emploi et quartier) nous aurons payé l'essentiel du tribut que réclamait l'exigence de ne pas jeter l'efficacité économique aux orties, car c'est à l'échelle métropolitaine ou régionale (sinon plus) que cette efficacité économique se manifeste maintenant. Certains territoires sont si urbanisés que des déplacements métropolitains, qui ailleurs sont interurbains, sont chez eux urbains (l'aire urbaine contient dans ce cas plusieurs bassins d'emploi imbriqués comme dans le cas de Paris, Lyon, Marseille, et d'autres). La façon de donner la priorité aux échanges métropolitains pourra donc varier avec les territoires en fonction du contexte¹⁶. Les déplacements de cette catégorie (métropolitains) croissent en quantité plus vite que ceux des deux autres (bassin d'emploi et proximité). Certains des flux en question seront plus malaisés à être transférés sur les transports collectifs (par exemple les transports de marchandises à courte distance).

Application au cas de Rennes

Le marché de l'emploi de l'agglomération de Rennes s'identifie géographiquement à son aire urbaine. Cette aire urbaine connaît un flux de transit et d'échange important et les principales grandes infrastructures à vocation interurbaine convergent sur une rocade très proche du centre. Pour toutes ces raisons, il nous paraît vain de chercher de nouvelles stratégies de contournement lointain pour ces flux et nous préconisons ici de réfléchir à un dispositif de contrôle d'accès sur les voies express ou autoroutières (sur lesquelles les vitesses maximales sont comprises entre 90 et 130 Km/h) joignant Rennes à Paris, Nantes, Caen, Brest et Lorient (et peut être à d'autres villes), qui garantisse une vitesse minimale (par exemple 60 ou 70 Km/h) et donc un débit quasiment maximal de ces voies dont on cherchera par ailleurs à accentuer le rôle interurbain plus qu'urbain. Cette garantie sera obtenue en mettant des feux sur les bretelles d'accès qui seront verts tant qu'il n'y a pas de ralentissement, mais dans le cas contraire seront alternativement rouges ou verts pour retenir (en leur laissant toujours la possibilité de rebrousser chemin) les flux de manière à optimiser le débit sur ces voies. Ce principe de régulation commencera à s'appliquer aux entrées les plus proches du centre de Rennes et s'étendra, si nécessaire (si l'embouteillage s'accroît), aux entrées plus éloignées. Ainsi ce seront les flux les plus longs qui auront par ce procédé l'avantage (seront prioritaires pour rentrer sur ces infrastructures) sur les plus courts. Les autres voies rapides existantes seront limitées à 70 Km/h ; leur vocation « urbaine » sera donc renforcée. Une étape suivante est de désigner les véhicules (taxis, transports collectifs, véhicules d'entreprises locales ayant payé une vignette à cette effet, véhicules transportant au moins trois personnes etc...) susceptibles de rentrer sur ces voies (à vocation interurbaine contrôlées pour avoir un débit maximal) même quand le feu est rouge pour les autres véhicules. Le stade ultérieur sera, si nécessaire, de passer au péage. La garantie de fluidité sur ces voies impliquera probablement un renforcement des voies principales du réseau à vocation d'abord urbaine (bassin d'emploi et proximité).

- ***Favoriser localement des niveaux de peuplement qui permettent un équipement de proximité diversifié et accessible par les personnes non motorisées***

¹⁵ Le péage n'est pas naturellement pensé comme une protection mais plutôt comme une sanction ou la rémunération d'un coût. Le péage de stationnement, par exemple, a pour objectif de donner priorité en certains lieux aux visiteurs sur les résidents et sur les employés. Les commerçants des centres ville n'en voulaient pas jusqu'au jour où ils comprirent l'intérêt que cela représentait pour eux.

¹⁶ Autre cas de figure, les villes dont on peut protéger les flux interurbains de transit ou d'échange sans devoir contraindre les flux urbains ou bien où les flux de transit ou d'échange sont trop faibles pour justifier un dispositif particulier.

De la première catégorie d'interactions sociales nous passerons à la troisième, celle qualifiée de « proximité », laissant la deuxième (qui concerne l'unité du bassin d'emploi) momentanément de côté. Ces interactions sociales, comme les déplacements qui leur correspondent, sont de trop courtes durées¹⁷ pour que les personnes supportent, qu'au fur et à mesure que la ville s'agrandit, elles se fassent toutes dans un seul et même lieu (le centre principal). Nous assistons donc naturellement à la multiplication des pôles secondaires dans une ville en même temps qu'elle se développe. Quand la mobilité était restreinte ces pôles étaient nombreux mais petits et peu diversifiés. Maintenant que les coûts de la mobilité sont plus faibles, ils peuvent être plus importants, plus diversifiés, mais seront moins nombreux. Ce seront des pôles marchands ou administratifs ou les deux. La clé de cet automatisme de l'adaptation de l'organisation urbaine aux conditions de mobilité est que, contrairement au cas qui va suivre (les déplacements habitat - travail), les personnes qui se déplacent ne sont pas ici en concurrence pour l'espace les unes avec les autres. Si le caddie de mon voisin gêne le mien, il ne faudra pas soulever de montagne pour agrandir le supermarché. Le souci principal, tant de la personne qui se déplace que de l'investisseur qui localise un commerce ou un équipement, sera de garder une proportionnalité entre le coût de la mobilité et l'intérêt trouvé dans l'interaction sociale. En plus l'investisseur aura la préoccupation de l'équilibre financier de l'entreprise (ou de l'équipement) concernée. Le croisement de ces préoccupations va réguler le système de lui même sans trop de difficulté. Et c'est ce qui explique l'émergence des fameuses centralités périphériques qui, faute d'avoir été désirées par la puissance publique (qui n'a toujours pas compris que c'était lui qui les avaient rendues possibles et mêmes nécessaires par ses choix en matière de conditions de la mobilité), se sont multipliées avec, sauf exception, de bien faibles qualités dans la conception de leurs espaces publics¹⁸. Ici, contrairement à la catégorie précédente de déplacements, plus nous modérons la vitesse plus l'offre de proximité se réduit mais en se rapprochant des particuliers. Il faut trouver un compromis entre rentabilité des investisseurs, qualité des espaces publics, niveau d'équipement, et non-dépendance à un mode ou à une localisation des particuliers. Théoriquement c'est facile, une vitesse maximale comprise entre 30 et 50 km/h y suffit. Mais cela nécessite quand même que le noyau urbain ou périurbain doté d'un pôle de proximité atteigne un seuil minimum de population (5000 habitants à moins de 5 minutes en automobile permettent d'avoir un premier niveau d'équipement, mais 10 000 habitants permettront d'en avoir un plus diversifié). Une vitesse plus élevée pour accéder aux pôles secondaires sera un inconvénient car il suscitera des pôles périphériques, moins nombreux, plus gros, plus éloignés de l'habitat, et donc moins accessibles aux personnes non motorisées. Il pourra y avoir des centres secondaires qui ne soient pas que de proximité (desservant un périmètre plus large) mais leur nombre sera nécessairement restreint. La configuration du réseau routier et la répartition spatiale du peuplement peuvent empêcher l'émergence de ce niveau des pôles de proximité, *celle du petit hyper de 2 à 4000 m2 environ*. L'objectif de susciter l'émergence de ce réseau de pôles de proximité accessibles par les personnes non motorisées est compatible avec une proportion d'environ 75% des ménages en maisons individuelles. Ce n'est donc pas le désir d'occuper une maison individuelle qui empêche l'existence de tels pôles (leur accès aux seuils de rentabilité), c'est uniquement l'émiettement de la périurbanisation, le fait qu'elle concerne d'abord des villages de moins de mille habitants, le fait que ces villages petits et nombreux croissent tous en gros à la même vitesse.

¹⁷ Elles occupent en moyenne 40% du temps disponible après le temps de travail ou d'enseignement, et après les occupations incompressibles liées à la maison (sommeil, repas, rangement, soins de la personne). Ce seront principalement, les courses, les démarches, les loisirs, les promenades, les visites. L'interaction sociale se fait le plus fréquemment dans une entreprise et dure généralement entre une demi-heure et une heure et demie. Le temps de déplacement est en moyenne le quart du temps de l'activité. Pour ces raisons, la majorité de ces interactions sociales se font à proximité du domicile ou du lieu de travail, à condition que la personne habite ou travaille dans une zone urbaine bien dotée en commerces ou équipements.

¹⁸ Sur ce point certains sociologues ont pleinement raisons d'incriminer l'élitisme des urbanistes ou des élus qui ont trop longtemps considéré ces lieux comme des non lieux, commodes mais sans plus, jusqu'au moment où ces lieux tendent à devenir toute la ville, et le centre ville un musée.

Application au cas rennais

La démarche des points d'appui de l'actuel schéma directeur Rennais est, dans son principe, déjà très proche de la méthode sommairement décrite ici, qui permettrait d'imaginer divers scénarios de peuplement garantissant l'équilibre des centralités. L'application du modèle Minou permettrait de vérifier cet équilibre.

• ***Unifier le fonctionnement du bassin d'emploi sans induire de ségrégation sociale***

Examinons (après la première et la troisième) la deuxième catégorie d'interactions sociales : *celles qui donnent un caractère d'obligation à l'appartenance à une société locale*¹⁹. Leur correspondront principalement²⁰ les déplacements habitat travail et certains déplacements entre le lieu d'habitat et les lieux d'enseignement. Ils auront un statut intermédiaire entre les deux catégories précédentes. Ils seront beaucoup plus fréquents (tant par rapport aux interactions sociales métropolitaines que de proximité) mais l'interaction sociale rendue possible (travailler ou avoir un grand nombre d'occupations à domicile) prenant beaucoup plus de temps, ils pourront avoir une certaine durée (la moyenne française est de vingt minutes par trajet, mais c'est le double en Île de France). Ils ne représentent plus que le quart des flux urbains, mais pour ceux qui travaillent, restent majoritaires²¹ en durée de déplacement et en kilomètres parcourus (en zones urbaines). La politique de mobilité que ces déplacements nécessitent correspondra principalement à permettre de trouver l'emploi et l'habitat de son choix en moins d'une demi-heure. Pour cela il convient d'avoir un bon réseau de transports collectifs et un réseau routier où la vitesse maximale peut ne pas dépasser 70 km/h. Une vitesse supérieure pour l'objectif précité ne devient nécessaire que pour les beaucoup plus grandes agglomérations que Rennes (mais cela pose d'autres problèmes abordés plus loin). Si nous pouvons faire mieux, avec les véhicules que nous avons et les infrastructures existantes, pourquoi limiter la vitesse à 70 km/h, sur les voies principales internes à une aire urbaine ? Pourquoi nous limiter à ce qui est suffisant, uniquement à ce qui leur permet de remplir leur rôle, pourquoi ne voudrions pas gagner un peu de temps sur ces trajets²² ?

Les inconvénients sont de divers ordres. Le premier est que, si ces flux peuvent, sans contrainte, utiliser les voies à vocation métropolitaine et interurbaine plus rapides, ils pourront gêner ces flux interurbains et exiger de nouvelles infrastructures rapides de plus en plus coûteuses à implanter pour la collectivité. Mais nous venons de pourvoir à cet inconvénient en proposant de fixer un ordre de priorité dans l'accès à ces voies. Le deuxième est que nous perturbons nécessairement l'équilibre des centralités périphériques dont nous venons de parler. Cette raison pourrait suffire, il y en a pourtant encore d'autres tout aussi importantes. Le troisième est que nous provoquons inutilement toute une série de nuisances diverses liées à la vitesse, le plus souvent environnementales (bruit, pollutions, paysages, consommation énergétique, effet de serre, sécurité des personnes, etc...). Le quatrième est que nous réduisons l'efficacité relative des modes alternatifs à la voiture sans pour autant permettre de nous en passer, d'où le dérapage des coûts publics supplémentaires dans ce domaine. Et le cinquième, sur lequel je vais m'étendre un peu, est que nous favorisons de cette façon une politique de ségrégation sociale, coûteuse à contrer. Si ce réseau intermédiaire qui unifie le fonctionnement des

¹⁹ Qui édictera ses propres règles de fonctionnement dans le cadre de la loi.

²⁰ Et ceux qui exigent l'accès au centre principal ou aux fonctions métropolitaines par les résidents dans l'aire urbaine, mais ces déplacements se suffiront de ce qui existe pour les déplacements habitat travail.

²¹ Il est de bon ton de dénoncer, au nom de la révolution des loisirs, les « archéos » qui pensent encore trop exclusivement la ville comme un espace où se confronte offre et demande de travail. Même devenus très minoritaires, les déplacements habitat travail restent les plus structurants de l'organisation urbaine. Il n'y a que pour les ingénieurs de trafic qu'une voiture en vaut bien une autre, indépendamment de ses implications socio économiques.

²² Le gain de temps est, sauf pour les déplacements de la première catégorie d'interactions sociales, une illusion. La vitesse ne fait pas gagner de temps mais de l'espace, un choix plus large du quartier de domicile et de la productivité pour les entreprises, toutes choses que peuvent permettre d'atteindre une politique d'urbanisme et non de mobilité facilitée.

bassins d'emploi ou d'habitat est insuffisant il y aura plusieurs régulations possibles²³, mais jamais en accroissant la vitesse des flux.

Examinons pourquoi une vitesse élevée contribue à l'accroissement de la ségrégation sociale. Le marché des déplacements habitat travail n'a rien à voir avec les deux autres (métropolitains ou de proximité). *Il est le seul à buter sur la contrainte d'espace*. Il est le seul pour lequel le parc d'habitat, étant ce qu'il est (c'est-à-dire non adaptable instantanément aux changements de la demande de logement), tout déplacement pour aller au travail résulte de la place de la personne (ou plutôt du ménage) dans la compétition pour l'habitat et de l'intérêt de l'employeur pour la localisation qu'il occupe. Si le marché a peu de contraintes, nous arrivons certes à un équilibre, mais de quelle nature ? Pour mieux décrire les mécanismes en jeu, prenons un cas limite, celui de l'agglomération parisienne. Malgré de nombreuses infrastructures fort coûteuses, tout le monde paie plus cher son logement²⁴, perd plus de temps en déplacement pour aller au travail qu'en Province, et a en moyenne un éventail de choix moindre en terme de qualité d'habitat. Ce n'est pas exceptionnel comme rendement... Heureusement le PIB par personne est supérieur (tout n'est donc pas perdu pour tout le monde) et les habitants disposent d'une offre plus diversifiée pour certaines choses, mais malheureusement la ségrégation sociale s'accroît et *tend à prendre une importance proportionnelle à la taille de l'agglomération*. Nous avons toutes les données de la question, inter agissantes entre elles. Nous sommes bien à la recherche, sans le trouver, d'un *équilibre entre compétition et solidarité*. Nous sommes loin en Province du niveau des problèmes rencontrés en région parisienne mais nous y serons peut être un jour si nous ne comprenons pas où est l'erreur. Comprendre ce qui se passe en région parisienne n'est donc pas important que pour les franciliens. L'erreur ce n'est pas le nombre, le niveau de population (qui a justifié à une époque les villes nouvelles, lesquelles n'ont pas répondu à toutes les attentes espérées), même si ce facteur du nombre joue. L'erreur est *de s'acharner à stimuler la compétition pour l'espace, par la mobilité facilitée, malgré le nombre, malgré la densité déjà atteinte, sans proposer de modérateur à cette compétition*. Régulièrement la proportion d'actifs habitants la même commune que celle où ils travaillent, diminue depuis quarante ans et il reste une certaine marge pour cette diminution. Il s'agit donc d'un lent mouvement de fond provoqué par les facilités de nous mouvoir. Les économistes se plaisent à dire que chaque employé trouve ainsi l'emploi pour lequel il est le plus performant, mais on peut tout aussi bien dire qu'il trouve l'habitat qui lui convient le mieux *dans la stricte limite de ses possibilités*. Il y a un envers à la médaille de l'unification du bassin d'emploi par la mobilité²⁵. La ségrégation sociale plus forte est le symptôme d'une compétition élargie

²³ Ces flux n'augmenteront pas plus vite que l'accroissement de la population si la vitesse est contenue et l'équilibre des centralités protégé. Trois procédés sont à notre disposition pour faire face à une augmentation du trafic. Mailler de façon plus serré ce réseau intermédiaire (ce qui suppose d'avoir réservé des passages), accroître les moyens en transports collectifs et déconcentrer les emplois. Autant dire qu'il n'y a pas de raison de craindre de voir les embouteillages paralyser l'agglomération. Une régulation de tous ces paramètres, à condition d'avoir la politique des vitesses ici proposées, permet de faire face aux situations futures, même si le coût financier de la mobilité s'avère pouvoir rester modéré.

²⁴ Comment expliquer cela. Par les ressources plus élevées des ménages ? Certes cela joue. Par la pénurie de logement ? Également. Mais joue aussi le fait que la rareté ou l'abondance des logements accessibles à partir des emplois n'est pas spatialement uniforme. Un logement pourra être convoité par plus de personnes du fait de ses qualités propres, du fait de son environnement, mais aussi s'il est proche d'une localisation également convoitée par beaucoup d'employeurs pour installer leurs entreprises ou si le parc d'habitat du lieu, pour des raisons historiques, a des caractéristiques très typées. La forte concurrence donnera à ceux qui veulent ces logements des raisons de sacrifier alors davantage de ses ressources à son habitat. Plus de facilités dans la mobilité n'arrangeront rien, au contraire, car le logement vraiment rare verra s'accroître plus vite le nombre de ses prétendants à l'occuper que le nombre de logements substitutifs. La pénurie globale de logements (occasionnée par le verrouillage foncier des communes en périphérie) se généralisera donc et suscitera d'autant plus de tension sur l'ensemble du marché que la mobilité aura été facilitée. Mais, en plus, l'incohérence localisée entre les caractéristiques de l'habitat et ceux des emplois (tant quantitative que qualitative) aura pu encore un peu plus s'accroître. Le marché foncier et immobilier, neuf ou d'occasion, ne régule pas la ségrégation sociale, au contraire il la favorise.

²⁵ Pour cette raison, nous pouvons considérer les bouchons et les irrégularités de trafic comme une sorte de rétroaction naturelle du système, pas vraiment un dysfonctionnement en soi. L'urbanisation conçue au départ

plus coûteuse pour tout le monde. La politique de mise en œuvre des conditions de la mobilité a toujours joué un rôle compensatoire aux carences des autres politiques urbaines publiques : la politique foncière, la politique de localisation des logements (dont le logement social) ou de localisation des entreprises. L'urbanisme en quelque sorte... Les moyens de l'urbanisme opérationnels ne furent pas à la hauteur des intentions de la planification. Dans l'agglomération parisienne on a tout misé sur les villes nouvelles (la peur du nombre) plutôt de chercher à améliorer localement la cohérence habitat emploi dans les diverses parties de l'agglomération. Le morcellement institutionnel y est évidemment pour quelque chose mais tout autant nos politiques sectorielles d'inspiration étatique, toutes devenues celles d'un seul objectif par secteur. Elles furent incapables de prendre la question urbaine dans sa globalité²⁶.

Les déplacements métropolitains (la première catégorie) exigent de la vitesse, mais dans un contexte de densité élevée, celle-ci fait bondir les flux liés aux autres interactions sociales. Les employés les plus riches travaillant dans la périphérie²⁷ veulent habiter Paris ce qui fait qu'indirectement beaucoup des employés du centre n'ont plus qu'à s'exiler en banlieue dans leur HLM s'ils sont moins riches ou dans leur maison individuelle en deuxième couronne pour ceux qui tiennent particulièrement à la propriété d'une maison individuelle (cf. le besoin d'espace des sociologues). Plus de facilité dans la mobilité favorise la spécialisation des localisations suivant les personnes ou les entreprises. La compétition pour l'espace s'accroît, les prix montent, les distances de déplacements (et leur durée) s'étirent. Plus personne ne maîtrise quoi que ce soit. Le marché fait ce qu'il peut pour réguler l'ensemble et cela donne ce que nous observons. La vitesse automobile se réduit dans les parties centrales, le trafic devient irrégulier (le moindre accident provoque des congestions), et les emplois régulent le tout en dernier ressort en se déconcentrant²⁸. *Nous sommes toujours à la limite du*

était compatible avec un coût de la mobilité qui a été modifié. La congestion larvée tend à restaurer la vitesse compatible avec la densité, laquelle également se réajuste.

²⁶ Pour le logement, la question du logement social prime si bien qu'elle justifie que, pour le reste, le marché résolve tout : pour les transports il convient de répondre aux « besoins » sans réfléchir à leurs causes, et pour les activités économiques d'accepter n'importe où tout ce qui se présente pour majorer les produits fiscaux. C'était évidemment beaucoup trop coûteux à une époque de faire du logement social à Paris et pourtant on le fait maintenant quand l'immobilier n'a jamais été aussi cher... Que c'est il donc passé ? Ce serait trop long de refaire l'histoire mais je suis convaincu que, chez nous, *le flop des grands ensembles* (moins net en Bretagne du fait de traditions interventionnistes moins dévalorisées) a converti beaucoup de monde au non interventionnisme (au sein de l'Etat, le changement d'attitude vis-à-vis de la maîtrise foncière date du début des années 70, en revanche les efforts se concentrèrent sur les quartiers dits sensibles sans voir qu'une grande partie des problèmes de ces quartiers étaient la conséquence des non-politiques antérieures, hors de ces quartiers). Conséquence, les inconvénients de la vie parisienne transforment notre capitale en un territoire qui peut, de moins en moins, garder les populations dont le projet ne serait que résidentiel. Les retraités, sauf quelques uns assez fortunés pour se payer les quartiers les plus convoités, sont nombreux à partir et viennent soutenir à leur façon l'économie provinciale. Production et consommation tendent à organiser leur territoire distinctement comme l'a bien observé Laurent Davezies. Pourquoi en est-il ainsi ? Pour beaucoup de raisons, mais aussi parce qu'on veut satisfaire toutes les demandes de mobilité de la même façon.

²⁷ Le plus amusant, si l'on peut dire, est que pour l'ingénieur en déplacements, cet échange des populations qui traversent le périphérique tous les matins et tous les soirs en sens opposés correspond à l'utilisation maximale des infrastructures. C'est quand même malheureux qu'une infrastructure aussi coûteuse ne fonctionne que dans un sens à la fois. Ne lui vient pas à l'idée que celui qui se déplace dans le bon sens (pour lui puisqu'il s'agit du sens le moins chargé), occupe un logement qui aurait pu être occupé par un employé du centre. Cela aurait ainsi permis d'épargner un déplacement et diminué le besoin d'infrastructure.

²⁸ Rappelons que 320 000 emplois ont quitté Paris en trente ans (mais beaucoup des personnes concernées ont cherché à rester habiter Paris si elles le pouvaient). Une des conséquences de ces départs est que le trafic sur le périphérique a légèrement diminué, tout en restant encore embouteillé un certain nombre d'heures. Dans la durée (il y a une certaine inertie du fait qu'on ne change pas aussi souvent de localisation qu'on se déplace), la régulation se fait dans le cadre du fonctionnement des marchés de l'aménagement, pas dans celui des déplacements. S'il n'y avait que la raison de fluidifier les flux, la modération de la vitesse serait préférable au rajout d'infrastructures routières rapides nouvelles. Mais, de toute façon, l'encombrement n'est pas le problème principal, le problème principal devient l'ampleur de la ségrégation sociale, la tension généralisée des marchés

supportable dans tous les domaines, et, en conséquence, ceux qui ne sont pas obligés à vivre là vont voir ailleurs. Ce serait-il la fatalité des grandes métropoles ? Non, c'est plus difficile dans les plus grandes métropoles, mais c'est surtout à mon avis la conséquence de la conjonction d'une politique des conditions de la mobilité qui veut traiter uniformément la demande de déplacements et de politiques urbaines réduites à leur caricature.

Quelle est la solution ? Raisonner globalement et ne pas attendre tout de la mobilité facilitée, ne pas sacraliser la demande de déplacements comme relevant d'un droit inaliénable. Il convient de contenir *le niveau de compétition pour l'espace* en se préoccupant de plusieurs choses, une modération de la vitesse des flux d'accès au travail, mais surtout (car limiter seulement la vitesse n'y suffit pas) des politiques publiques foncières et opérationnelles qui garantissent un moindre déséquilibre qualitatif et quantitatif de l'emploi et de l'habitat²⁹ à la bonne échelle (un espace temps de 15 à 20 minutes environ, donc, ni la commune, ni l'aire urbaine³⁰) et un marché immobilier assez détendu pour que les prix immobiliers ne rebutent pas au changement de domicile pour les plus démunis contraints à s'éloigner de leur emploi³¹. C'est loin d'être facile (surtout dans les plus grandes métropoles qui ont accumulé un retard dans ce domaine de plusieurs décennies) mais c'est un objectif qui n'est plus évoqué que pour s'en moquer, en rappelant l'échec des villes nouvelles qui avaient poursuivi cette supposée chimère. Les villes nouvelles furent certes des utopies, mais pas pour avoir prétendu vouloir atteindre cet objectif. *Il faut donner priorité à la fluidité de la mobilité résidentielle (pouvoir choisir son logement) sur celle de la mobilité quotidienne (pouvoir se déplacer commodément,) mais en même temps contrôler les processus de concentration des entreprises pour ne pas stimuler la mobilité quotidienne.* Toutes les politiques urbaines sont imbriquées, mais pourtant on les gère distinctement. La gestion du droit du sol ne peut y arriver seul, car elle n'a d'efficacité qu'à la marge, mais on continue de faire semblant qu'elle pourrait tout. La cohérence entre l'urbanisme et les transports ne se formalise sur une carte, ni dans la description d'un projet de morphologie urbaine. *Elle est dans la gestion intégrée des différents marchés urbains et nous avons tout à apprendre dans ce domaine.* Il faut donc compléter l'action sur le droit du sol par des politiques opérationnelles (et en particulier foncière), *mais aussi par des politiques de fiscalité des déplacements comme des localisations.* Réfléchir collectivement au droit du sol et aux morphologies urbaines n'est pas inutile, c'est l'occasion de vérifier quelle ville on veut promouvoir, mais il faut savoir que celui qui décide de la densité effective, ce n'est pas le maire ni l'urbaniste, mais celui qui décide du *coût de la mobilité*. De ce fait, il convient de surveiller le degré d'incohérence entre habitat et emploi, de le taxer³² s'il devient excessif, ce qui fournira les moyens financiers aux politiques urbaines correctrices de la spécialisation sociale des espaces induite par des politiques de mobilité mal contrôlées. La loi SRU a commencé, pour le logement social, à s'inscrire dans cette logique, la démarche concernant les zones franches

immobiliers, et les durées de déplacements, les trois conséquences de la politique poursuivie, même si ces politiques ont été économiquement favorables et si certains ont pu ainsi mieux choisir leur quartier et avoir des logements plus grands. Le problème principal de demain risque en revanche de concerner d'abord l'environnement.

²⁹ Cela revient à décliner la notion de diversité sociale (appelée souvent mixité sociale) à plusieurs échelles. Naturellement on associe la diversité sociale à la seule question de l'habitat à l'échelle communale, c'est une entrée possible, mais parfois cette échelle est tantôt trop petite et parfois trop grande. L'accès aux équipements scolaires ou comme ici l'équilibre habitat/emploi (pour modérer les temps de parcours comme le dérapage de coûts immobiliers) nous paraissent aussi importantes que celle de l'habitat.

³⁰ Les institutions ont des limites à l'intérieur desquelles il est logique que les règles soient communes. Mais l'uniformité n'est pas l'équité. Pour mesurer le degré d'incohérence emploi/logement d'un territoire, il convient de prendre des limites temporelles et non institutionnelles. Ce serait une première, car notre culture de la fiscalité ne connaît que l'espace et non le temps pour délimiter un territoire. En même temps, s'il faut que les mesures transcendent les limites institutionnelles, cela plaide pour des mesures concernant la majoration ou la minoration des taux fiscaux établis par les intercommunalités.

³¹ En région parisienne, cela concerne les locataires comme les propriétaires ; ici, cela concernera plus les propriétaires.

³² Plusieurs modalités sont envisageables, on peut tout autant moduler (majorer ou minorer) selon les lieux les taxes existantes sur les ménages que celles sur les entreprises.

également. Mais nous n'abordons la question que par son entrée sociale, pas globalement. Nous ne sommes qu'au début, me semble-t-il, de la mise en place de nouveaux principes de régulation qui peuvent donner les moyens de restaurer les équilibres urbains souhaités. La question posée est plus large que de vouloir promouvoir une morphologie urbaine plutôt qu'une autre. La limitation de la périurbanisation éparpillée, non en l'empêchant mais en lui offrant une alternative (et ainsi limiter le besoin d'ajouter de nouvelles infrastructures rapides), n'est donc qu'un aspect d'un problème beaucoup plus général³³, celui du contrôle du niveau de compétition pour l'espace.

Application au cas de Rennes

La taxation de l'incohérence qualitative et quantitative des parcs d'emploi et de logements suppose des modifications législatives qui seront prises, si elles sont prises, d'abord au bénéfice des agglomérations de taille supérieure à Rennes. En attendant la collectivité peut inclure cette préoccupation dans la façon de programmer la localisation des logements et emplois nouveaux, avoir une politique foncière entreprenante (ce qu'elle a déjà fait dans le passé) et passer des accords avec les intercommunalités périphériques sur le principe de construire des logements sociaux en proportion avec les emplois qui sont implantés dans ces intercommunalités. Pour la politique de mobilité urbaine dans le bassin d'emploi, il convient de mailler un réseau principal de voies routières urbaines sur lesquelles la vitesse maximale est de 70 km/h, inséré dans l'urbanisation et susceptible d'accueillir les autres modes que la voiture et, virtuellement un TCSP, si le trafic le justifie. La deuxième rocade appartiendra à ce réseau des voies urbaines principales de l'aire urbaine. Elle ne s'en distinguera pas. Au-delà de la deuxième rocade, le 90 km/h redeviendra la vitesse limite courante des voies principales.

La convergence entre efficacité économique, efficacité sociale et précautions environnementales.

Les analyses précédentes mettent bien en évidence que la clef de cette politique des mobilités est dans une nouvelle conception du réseau de voirie, autant sinon plus, que dans les investissements en transports collectifs³⁴ ou dans la promotion des modes doux. Des investissements lourds sont certainement encore concevables dans le champ des transports collectifs, mais uniquement dans la partie agglomérée, pour le reste il faut faire avec l'existant. Compte tenu du presque demi siècle de périurbanisation, nous constatons que maintenant deux villes coexistent, rivalisent mais aussi se complètent : la ville compacte ou intensive, et la ville périurbaine ou extensive que la politique que nous préconisons rendra un plus intensive mais sans commune mesure avec la ville agglomérée actuelle. Nous n'avons pas eu besoin pour arriver à cette conclusion de partir de la question environnementale. Aussi est-il temps de nous demander si la ville ainsi réorganisée peut répondre et s'adapter à tous les aléas de cette question environnementale.

Les risques que nous courons pour les décennies à venir dans ce domaine sont complètement nouveaux. Ils concernent surtout, pour ce qui conditionne le devenir des formes urbaines, notre approvisionnement énergétique et la virtualité de devoir réduire la mobilité automobile du fait de la lutte contre l'effet de serre. Projetons-nous une nouvelle fois dans une situation limite, sans rapport avec la situation actuelle, pour tenter de vérifier que nous avons pris la bonne direction. Je vais décrire ce que j'imagine qu'il se passerait si une guerre liée au pétrole raréfiait la ressource et faisait flamber

³³ Ces propos énervent certains économistes qui vivent comme une régression mentale la perspective de mettre moins d'ardeur à unifier le marché de l'emploi, quelle que soit la taille du bassin d'emploi. L'idée par ailleurs de faciliter l'équité vis-à-vis de la mobilité résidentielle pour améliorer la cohérence locale entre emploi et habitat est souvent interprétée ou comme une sorte de prime au déracinement ou une limitation à l'hyper choix. L'excès de confiance dans le marché pour régir la concurrence fait préférer les politiques publiques urbaines les moins interventionnistes possibles. Bien sûr que cela finit par se réguler, mais à quel prix !

³⁴ Mais beaucoup de SCOT s'intéressent aux étoiles ferroviaires (qui peuvent être utiles, mais souvent de façon plus marginale qu'on le voudrait) sans trop se préoccuper des possibilités de financement de ces projets. L'analogie avec le TCSP des zones agglomérées est quelquefois trop rapide. Cependant pour organiser le long terme, dans les agglomérations d'une certaine importance, c'est une solution digne d'intérêt si elle ne sert pas de prétexte à ne pas délaissier les autres politiques qui la crédibilise (politique foncière, répartition du peuplement, maîtrise des vitesses, etc...).

les prix ridiculisant les hausses récentes de carburants que nous avons connues (et qui ont presque stabilisé le trafic, signalons le au passage, mais pas durablement).

Il n'y aurait plus du tout de phénomène d'encombrement qui fut, à tort, l'obsession de ces dernières décennies et qui continue, toujours à tort, faute de comprendre le lien entre vitesse et expression de la demande de trafic, à inquiéter les populations comme les édiles ; mais les ennuis changeraient de nature. Imaginons par conséquent les réactions probables des acteurs. Les employeurs se concerteraient activement avec les pouvoirs publics pour définir des transports de ramassage en transports collectifs rapides en bus sur les autoroutes ou voies express existantes, complétant ainsi un réseau de lignes régulières lui-même redynamisé. La pression urbaine deviendrait maximale à proximité des arrêts de ce réseau redéployé et justifierait une densification de l'habitat et des services sur quelques pôles périurbains. Une politique opérationnelle d'aménagement portée par les intercommunalités accompagnerait cette densification. Elle serait d'autant moins coûteuse et rapide de mise en œuvre qu'elle aurait été préparée par des politiques foncières judicieuses. Les déplacements de rabattement sur ces pôles reviendraient à la charge des particuliers, des employeurs et des communes, redéfinissant une complémentarité nouvelle au sein du système d'acteurs de transport, mais aussi entre les modes de déplacements. Le département et les intercommunalités s'occuperaient surtout des troncs communs aux transports collectifs rapides. Des zones d'activité pourraient repasser à l'habitat et les activités se concentreraient également sur des pôles bien desservis par les transports collectifs. Au total le budget temps moyen en déplacement des ménages du grand Rennes deviendrait certes presque celui des Franciliens actuels, et ce serait là le plus gros dommage induit par l'hypothèse de cette conjoncture (mais ce dommage se résorbera progressivement par la suite par la remise en ordre des localisations). La réadaptation exigerait probablement une bonne décennie, et serait plus ou moins facile selon les mobilités. Là encore les problèmes concerneraient surtout les flux habitat travail. Les ménages périurbains les plus éloignés vendraient - probablement mal - leur habitat à des retraités, (mais le vendraient quand même), ou le loueraient à des ménages travaillant dans ces territoires. La longueur globale des déplacements urbains aurait été divisée par deux et la part de marché de l'automobile par rapport aux autres déplacements aussi. Les investissements ferroviaires n'auraient pas été inutiles mais la réactivité la plus intéressante à la conjoncture aurait été atteinte par un autre usage de la voirie et une autre coordination entre les acteurs. Cela mérite, je crois d'être souligné, car cela nous écarte de l'habitude de tout vouloir résoudre à coups d'infrastructures nouvelles.

Nous voulons par cette description, à la fois relativiser nos craintes et identifier ce qui est le plus important pour nous adapter vite à une nouvelle conjoncture possible mais non certaine. Concernant l'urbanisme il faut certes faire plus dense, mais pour qu'une demande pour une telle densité se manifeste et qu'elle contribue à diminuer la longueur des flux sans restreindre les interactions sociales, il faut aussi une ville plus lente et plus cohérente entre population et emploi. Donc l'important dans l'immédiat sera de rendre possible la « densification », à défaut de pouvoir faire plus dense.

Dans l'hypothèse d'une crise brutale le problème sera plus simple à résoudre, car, dès lors, chacun comprend mieux l'urgence d'une mobilisation collective ; les tabous sauteront d'autant plus facilement que les nouveaux coûts de la mobilité auront été imposés par les événements et non renchérissés « par précaution ». C'est toute la difficulté de la lutte contre l'effet de serre dont on se demande si elle peut devenir efficace (surtout dans le champ des transports urbains), si la conjoncture internationale n'en crée les possibilités politiques. Bien sûr, on peut dire que Fribourg en Brisgau est déjà adaptée à cette conjoncture, mais cela s'explique par les décennies d'efforts qu'elle y a consacrés. Pour nous, presque tout est à faire et il n'y a même pas encore vraiment de consensus sur l'utilité de s'y mettre.

Pour l'instant en effet, le monde se sépare entre les optimistes qui parient sur la technologie (la filière de l'hydrogène par exemple, mais ses détracteurs opposent l'incertitude des délais de mise en œuvre du « système hydrogène » compte tenu de la durée de celui qu'à réclamé le « système pétrole ») et les pessimistes qui prônent diverses mesures, tout en n'osant pas poser le problème de l'organisation

urbaine, renvoyant la question « au local » en continuant de vouloir utiliser les vieilles recettes (un peu de densification et un peu de transports collectifs), sans comprendre que ces recettes n'en sont pas mais sont des impasses si on a pas de politique globale. Il paraît plus efficace, et c'est certainement vrai, de prôner une taxe sur les déplacements aériens ou de favoriser les économies de chauffage. Je ne suis pas compétent pour arbitrer ce débat. Je sais seulement que la ville peut apporter une contribution à la lutte contre l'effet de serre simplement en se souciant d'être plus efficace économiquement et socialement, mais que cette possibilité réclame des évolutions importantes dans les façons de penser des particuliers comme dans la pratique des institutions. Après tout ce n'est pas l'effet de serre qui a convaincu les élus de Fribourg de faire de l'urbanisme...

Un bref inventaire des obstacles à la ville plus durable.

Posons maintenant la question de la faisabilité des idées que j'ai pu avancer. Je ne suis pas obligatoirement très optimiste sur ce point, mais c'est déjà progresser que d'identifier les points durs.

Au niveau local, j'en vois trois principalement :

- Le Conseil général devient l'institution la plus stratégique concernant l'organisation urbaine. Il ne le sait pas, et il est de toute façon prisonnier de sa culture et des rapports de force entre territoires qui lui permettent de dégager sa majorité politique. Ce n'est donc pas une question de couleur politique. Le rôle avant-gardiste d'un conseil général comme celui de l'Isère, qui réfléchit à la mise en place d'autoroutes dites « apaisées³⁵ », n'en est que plus capital pour tout le monde.
- L'adhésion du monde de l'entreprise à une telle vision des choses est stratégique. Mais elle réclamera du temps. Ils sont parmi les gagnants des mesures ici proposées, mais, comme pour les commerçants du centre ville lors de la création du péage de stationnement, cela peut demander longtemps avant qu'ils en soient convaincus.
- Tout ou presque repose sur l'idée que moins de dix maires ici accueilleront la majorité du développement urbain (sous sa forme extensive et non de reconquête urbaine). Le plus difficile n'est pas de savoir lesquels, la géographie va naturellement les désigner, mais de savoir de quelle solidarité seront capables les autres maires quand ces dix maires (au plus) affronteront leur opinion. Là est la négociation politique la plus importante à l'intérieur de tout SCOT qui adopterait la perspective d'action que je propose d'un taux communal de développement différencié selon les communes.

Au niveau central.

- Le niveau central est convaincu d'avoir passé le témoin de la direction du développement urbain au niveau local. Or si, comme je le pense, la fiscalité de la mobilité et celle des localisations deviennent la clef des régulations permettant d'orienter les comportements, de financer les infrastructures encore utiles ou l'action foncière indispensable, nous nous retrouvons dans une nouvelle forme de dépendance vis-à-vis du pouvoir central, *celui qu'il a de fixer les règles du jeu de la fiscalité, y compris pour certains aspects de la fiscalité locale.*
 - Concernant la *fiscalité de la mobilité*, les choses bougent très vite en Europe. En interurbain le péage des grandes infrastructures routières progresse, même là où la doctrine s'y opposait depuis des décennies (l'Allemagne). La technologie permet maintenant des miracles. Actuellement, en France, la TIPP est la même sur chaque litre

³⁵ 70 km/h sur les voies autoroutières entre la barrière de péage et le centre ville.

d'essence³⁶ et donc ne dépend ni des usagers, ni des véhicules, ni des contextes, urbain, périurbain, ou interurbain. *Le repérage par GPS³⁷ permettrait de moduler cette taxe*, et ainsi d'internaliser les coûts externes (bruit, effet de serre, congestion, etc...) et les coûts internes (dégradation de la chaussée suivant le poids, etc...), et nous rapprocherait de la vérité des coûts induits par chaque déplacement à la collectivité. La vérité des coûts est considérée par les spécialistes du sujet comme le moyen suprême de la régulation du trafic. C'est, à mon avis, vrai dans l'interurbain, mais ses effets sur l'aménagement en zone urbaine sont moins bien cernés. C'est une des raisons pour lesquelles j'ai préféré proposer l'utilisation du levier de la vitesse plutôt que celui du coût financier. En fait nous sommes progressivement rentrés, à l'échelle mondiale, dans une phase d'expérimentation de l'imputation des coûts de la mobilité, et ce sont les décisions que ces expériences inspireront qui seront les plus déterminantes sur la morphologie de l'organisation urbaine. Le paradoxe est que leurs auteurs, pour l'instant, se soucient encore que de la seule fluidité des flux.

- Concernant la *fiscalité des localisations* nous sommes encore moins avancés, dans la mesure où les institutions sont actuellement beaucoup trop dans un rapport de concurrence pour seulement envisager d'utiliser cette fiscalité comme une façon de favoriser les équilibres urbains. Mon intuition est que n'utiliser que la fiscalité de la mobilité comme mode de régulation risque de nous faire perdre le contrôle de la territorialisation des différences sociales et la maîtrise de l'encadrement des prix des logements. J'ai suggéré ailleurs³⁸ de majorer (ou de minorer) les taxes locales des entreprises suivant le degré d'incohérence entre parc d'habitat et d'emploi de la zone (quinze à vingt minutes autour de l'entreprise) dans laquelle l'entreprise se situe. Il y a peut être d'autres solutions envisageables. Je propose au moins d'explorer celles là.

Ce sera ma conclusion. Rennes a une tradition d'intérêt pour la question fiscale et a été capable de se fédérer politiquement pour innover en la matière. Si Rennes ne relève pas ce challenge intellectuel qui le relèvera ? Un nouveau terrain de confrontation d'idées et d'expériences entre les villes et l'Etat peut s'ouvrir. Quel autre lieu que l'Institut des Villes est plus pertinent pour cette confrontation ?

³⁶ Ce qui fait que par exemple les plus bas revenus contraints à des déplacements en véhicule particulier payent proportionnellement beaucoup plus pour leurs déplacements que les hauts revenus dans la même situation.

³⁷ Dans un article paru dans le numéro 49 de la revue Sociétal, Richard Darbera écrit: « une étude anglaise pour l'Indépendant Transport Commission (Glaister & Graham, 2003) a montré les effets d'un tel système dans le cas où les taxes routières seraient totalement supprimées (seule la TVA serait gardée) et remplacées par un péage avec GPS. Ce péage intégrerait non seulement l'externalité de la congestion mais aussi l'usure des routes ou la pollution. Dans cette hypothèse, la réduction du trafic dans les zones urbaines denses serait plus que compensée par une augmentation de trafic dans les zones rurales et là où les émissions de polluants sont moins nocives. L'augmentation globale de Kilomètres serait de 4 %. Dans le centre des grandes villes, le trafic automobile diminuerait de 37 %, mais la vitesse moyenne des déplacements augmenterait de près de 25 %, la pollution serait réduite ». Malheureusement l'étude ne dit rien de la dynamique urbaine induite. La question est bien là et c'est la raison pour laquelle il me paraît préférable de disposer de deux moyens de régulations et non d'un seul - la fiscalité de la mobilité mais, en plus, celle des localisations - car la finalité de la mobilité ne pourra jamais rester purement interne à la sphère des déplacements. Mais la réciproque devra être vraie. Les gestionnaires de la mobilité ont besoin de savoir les objectifs urbains poursuivis (et pas seulement morphologiquement) pour favoriser les interactions sociales (mixité, accessibilité, coûts des logements, productivité etc...).

³⁸ Dans la revue Etudes Foncières de Juillet 2005.