

« Métropolisation et transition énergétique : un couple impossible »

L'urbaniste Albert Levy explique, dans une tribune au « Monde », que les politiques privilégiant les grandes agglomérations, en renforçant les contraintes de mobilité, sont incompatibles avec les politiques de réduction des émissions polluantes.

Par Albert Levy Publié le 16 novembre 2018 à 16h04 - Mis à jour le 16 novembre 2018 à 16h56



« La consommation d'énergie fossile des villes, dans leur organisation actuelle, est responsable de 80 % du total des émissions de gaz à effet de serre sur la planète » (périphérique, Paris, porte Maillot).
Isabelle Boitet / Photononstop

Tribune. Il y a une contradiction fondamentale entre les politiques de métropolisation et de transition énergétique menées parallèlement par le gouvernement. Ce couple impossible à marier explique les difficultés et les retards de la transition, ou encore le soulèvement actuel des « gilets jaunes » contre la hausse du gasoil.

La métropolisation heureuse, qui vante les performances de la métropole surproductive, est devenue le nouveau discours urbanistique dominant : hors de la métropole point de salut. « *L'existence de métropoles attractives et rayonnantes au plan international n'est pas*

une option, mais une question de survie », affirme l'économiste et géographe Pierre Veltz, théoricien de la métropolisation et Grand Prix d'urbanisme 2017, pour qui « *la métropolisation et la mondialisation sont les deux faces d'une même médaille* ».

En effet, après l'urbanisme progressiste (la ville fonctionnaliste et ses zones par type d'activité) et l'urbanisme des réseaux (l'hégémonie de la communication et de la circulation), la métropolisation est devenue le nouveau modèle urbanistique qui se répand sur la planète. Interconnectées, organisées en réseaux mondiaux et nationaux, les métropoles sont des hubs (commutateurs) au croisement des flux matériels et immatériels, des biens et services, des informations et savoirs, des connaissances et innovations, issus de la mondialisation, mais aussi du néolibéralisme qui fait de la compétition et de la guerre économique la règle de fonctionnement des métropoles.

La métropolisation est devenue indispensable à l'insertion réussie dans la mondialisation. Elle offre les atouts nécessaires à cette intégration en concentrant les conditions favorables à la productivité et à la circulation des capitaux : c'est un écosystème relationnel propice à la créativité, multiplicateur de richesses et d'innovations, donc d'emplois. Sa superproductivité serait surtout due à la synergie des acteurs présents, à « l'effet d'agglomération » (les dix premières métropoles, qui représentent 6 % de la population de la planète, produisent 40 % du produit intérieur brut mondial et 70 % des technologies).

Croissance urbaine et bidonvilles

Malgré la révolution numérique et la décentralisation et la déspatialisation des activités qu'elle pronostiquait, les métropoles connaissent au contraire une concentration et une densification spatiale sans précédent, entraînant une polarisation croissante, ainsi qu'une multiplication des mégapoles (métropole de plus de 10 millions d'habitants) dans le monde. On en comptait deux en 1950, elles sont une trentaine aujourd'hui.

Nous entrons dans le siècle des mégapoles. Dans les pays du Sud, la métropolisation galopante et chaotique donne lieu à de fortes disparités sociales et spatiales : plus de 30 % de la croissance urbaine se fait d'une manière informelle, par des bidonvilles, avec leurs cortèges de problèmes sociaux et politiques, et cela ira en se renforçant.

Quelle est la forme de cette nouvelle figure urbaine et comment fonctionne-t-elle ? On peut essayer d'en donner une définition idéale type. A côté de l'étalement urbain et ses effets bien connus, il faut aussi parler d'étalement métropolitain qui intensifie la mobilité, devenue sa condition d'existence.

Autour de l'agglomération centrale polarisante qui concentre emplois, équipements, services, sièges sociaux, centres financiers, etc., une série de couronnes concentriques se succèdent, à des distances plus ou moins grandes, assumant surtout une fonction d'espace-dortoir (habitat), par insuffisance ou absence d'équipements, de services, d'emplois : 1^{re} couronne polarisée ou banlieue ; 2^e couronne polarisée ou périurbain ; 3^e couronne multipolarisée (influence de plusieurs pôles) ; 4^e couronne, sans véritables limites mais importante pour la définition de la métropole, car elle concerne son espace relationnel et réticulaire externe, les réseaux mondiaux (on parle de « ville globale »), nationaux, régionaux où elle s'insère, qui font son rayonnement comme hub. Une métropole fonctionne à plusieurs échelles et à plusieurs vitesses.

La France, une métropole en réseau

Les trois premières couronnes entraînent, par la distribution et la distance des activités domicile/travail, une motorisation croissante de la mobilité, dont la métropole est étroitement dépendante. La dernière « couronne » (réseau) est liée, dans le cas français, au rail et au TGV – qui fait dire à Pierre Veltz que la France est une seule métropole en réseau, interconnectée par le TGV –, ainsi qu’au transport aérien qui joue un rôle clé dans la connexion de cet espace-réseau illimité.

La mise en réseau transnational de la métropole, qui tourne souvent le dos à l’arrière-pays, produit ce que Pierre Veltz appelle également une « économie d’archipel ». Bassin d’emplois, la métropole est aussi bassin de consommation qui attire grandes surfaces et hypermarchés, son organisation concentrique répartit d’une façon inégale, non seulement les fonctions urbaines, mais aussi les classes et les groupes sociaux, dans les différentes couronnes, avec une ségrégation spatiale plus ou moins forte pour certains (ghettoisation).

C’est ce modèle urbanistique que la France a adopté et légalisé avec la loi de modernisation de l’action publique territoriale et d’affirmation des métropoles (MAPTAM) de 2014, dite « loi métropole », en créant treize métropoles imposant le développement métropolitain à l’ensemble du territoire. Au nom de l’impératif productiviste, une analyse géo-économique urbaine est devenue de fait une doctrine d’urbanisme qui organise les villes et leur avenir.

On doit cependant se demander jusqu’à quel point ces concentrations de populations, d’emplois, d’équipements, de services, et leur distribution spatiale, sont soutenables. Jusqu’à quel stade la métropolisation et sa croissance sont-elles durables ? L’étalement métropolitain est-il compatible avec la compacité de la « ville durable » ?

Congestion du trafic et inflation du foncier

Par son étendue, l’espace métropolitain est foncièrement énergivore, donc gros producteur de pollution atmosphérique et de CO₂, impactant le climat : la consommation d’énergie fossile des villes, dans leur organisation actuelle, est responsable de 80 % du total des émissions de gaz à effet de serre sur la planète. La concentration et la densification de l’agglomération centrale entraînent, au quotidien, congestion du trafic et inflation du foncier.

Surconsommation des ressources naturelles et du sol, rejet de déchets et de polluants chimiques dans les milieux, le développement des métropoles est également, par son métabolisme linéaire, un grand prédateur de l’environnement et de la biodiversité. Elle est, de plus, incapable de faire société : elle n’engendre pas que richesse, mais aussi pauvreté, inégalité socio-économique, ségrégation spatiale, insécurité et tensions sociales.

Enfin, selon le géographe Christophe Guilluy (*La France périphérique*, Flammarion, 2014), elle creuse une fracture entre la France des métropoles, brillante vitrine de la mondialisation heureuse, et une France périphérique de petites et moyennes villes et de zones rurales éloignées, qui forment 60 % de la population française, surtout des classes populaires qui sont sacrifiées.

La métropolisation heureuse ne concerne qu’une partie du territoire, le reste est, contrairement aux prédictions optimistes de Pierre Veltz, abandonné, provoquant des réactions politiques

diverses, souvent extrêmes. Tout se passe comme si la mondialisation organisait insidieusement un darwinisme urbain en opérant une sélection entre les métropoles qui s'adaptent et réussissent et les autres, villes et bourgs voués au déclin et à la disparition.

Albert Levy est chercheur associé au Laboratoire architecture ville urbanisme environnement (Lavue), universités de Paris-X et Paris-VIII Vincennes-Saint-Denis/CNRS).

Gilets jaunes : Trop de carbone, trop d'impôts !

Peut-on poursuivre à la fois un objectif de transition énergétique et de justice sociale ? Six économistes tentent de dépasser la contradiction dans des tribunes au « Monde ».

- « Il faut avancer sur deux jambes, fiscalité sur l'énergie et "finance climat" », par les spécialistes du climat Emmanuel Combet et Jean-Charles Hourcade
- « Ce n'est pas la taxe carbone qu'il faut blâmer, plutôt l'usage de son revenu », par l'économiste Thomas Douenne
- « Comment rendre juste la taxe carbone et minimiser ses impacts sociaux ? », par l'économiste Audrey Berry
- « Les personnes qui instrumentalisent les pauvres n'en ont rien à faire de la pauvreté », par les économistes Gilles Rotillon et Vincent Martinet
- « Métropolisation et transition énergétique : un couple impossible », par Albert Levy, architecte et urbaniste.