

(Extrait de : Plans climat-énergie territoriaux : quelles interventions des collectivités locales ? dans : «Infrastructures & Mobilité», hors-série n°4, janvier 2008)

Le projet de créer des plans climat-énergie locaux, quels que soient leur contenu futur et leurs modalités d'application, non encore arrêtés, revient à **territorialiser les politiques de réduction des consommations d'énergie fossile et des émissions de gaz à effet de serre**. Mais que sous-entend la territorialisation des émissions de GES ?

On a admis sans trop d'efforts, depuis déjà de nombreuses années et par paliers successifs, que les bâtiments pouvaient être plus ou moins et surtout moins consommateurs et émetteurs, et qu'un ensemble de techniques de mise en œuvre et de gestion, mais aussi un certain art de bâtir dans le sens du climat pouvait réduire grandement le «coût carbone» des constructions. On a compris aussi ce que les déplacements représentaient dans le coût carbone des activités humaines, mais pas encore complètement reconnu et encore moins admis ce que cela pouvait avoir pour conséquences sur les modalités de la mobilité des personnes et le transport des biens.

Plus encore, le lien entre les constructions et le coût carbone de la mobilité peine vraiment à s'imposer. C'est en ce sens que la territorialisation du coût carbone peut faire progresser la conscience de ce lien. Le relevé de conclusions du «Grenelle Environnement» fait état explicitement, dans le chapitre intitulé urbanisme et gouvernance territoriale, «d'études d'impact environnemental pour les nouvelles zones d'urbanisation, intégrant les transports induits» (souligné par nous). En effet, la localisation géographique des constructions abritant des fonctions diverses (logement, emploi, équipements et services, etc.) et les positions relatives de ces lieux-fonctions les uns par rapport aux autres sont à la source même des déplacements, notamment de leur longueur et, en fonction des densités, de leurs modalités de réalisation (marche à pied, vélo, transports collectifs, voiture particulière).

La mobilité, entendue ici de façon un peu restrictive comme l'ensemble des raccordements entre les lieux fonctions impliqués par les programmes d'activité des acteurs économiques, est donc dans la dépendance de la structuration géographique des établissements humains. Or **pendant quatre à cinq décennies en Europe, c'est la durée des déplacements qui a constitué le véritable facteur limitant de l'expansion spatiale, de la fragmentation et de la dédensification des espaces urbanisés, dans un contexte économique marqué dans la longue durée par l'affaissement du prix équivalent-travail du carburant. Avec le «compte-carbone», qui s'ajoute aux deux autres façons contemporaines de mesurer la mobilité, le budget-temps et le prix, c'est le grand retour du kilomètre, un retour soutenu par la remontée concomitante du prix de l'énergie, tendance qui paraît inéluctable aux experts.**

La revanche tardive de la longueur sur la durée, si l'on peut dire, remet en cause la hiérarchie des facteurs de localisation, dominés depuis quatre ou cinq décennies par les objectifs sociaux de l'accès au sol hors pression foncière (d'où l'étalement) et du relâchement de la promiscuité résidentielle (d'où l'espacement). Au moins théoriquement, cette modification de l'ordre des priorités donne à la planification territoriale, considérée il y a peu encore comme morte et enterrée, une nouvelle légitimité, mais dans un contexte institutionnel nouveau lui aussi, celui de la décentralisation des processus de la décision publique en matière territoriale et, s'agissant de géographie, de l'introduction de l'ambiguïté dans la hiérarchie des échelles spatiales.

Si l'on admet que le permis de construire a bien une responsabilité de premier ordre dans la production du «carbone-transport de la vie quotidienne», plusieurs solutions existent, d'ailleurs non exclusives l'une de l'autre. D'une part, facturer le carbone-transport directement à ses émetteurs, entreprises et ménages (devenant des carbocontribuables). Dans ce cas, la question de l'alternative à la localisation en basse densité et coût carbone élevé ne se pose que si la facture est suffisamment élevée pour redonner de l'intérêt à des positions géographiques plus onéreuses en foncier.

Une deuxième solution consiste à **rendre les collectivités locales responsables des conséquences de l'ouverture de terrains à l'urbanisation en matière de carbone-transport**. On comprend bien alors que l'échelle géographique est le problème principal. Si l'on peut envisager que des localisations décidées à l'échelle communale soient plus ou moins judicieuses du point de vue du climat (et aussi du coût monétaire des déplacements, et de la facilité à se mouvoir dans une société qui poursuit son inéluctable vieillissement à marche forcée, ne l'oublions pas), c'est évidemment à l'échelle des grands territoires que la question est d'abord posée : celle des communautés d'agglomération et plus largement encore celle des aires urbanisées et de leurs vaporeuses marches rurales.

Encore une fois, l'émiettement de la prise de décision, rendue presque sans entrave depuis le début des années 1980 malgré des tentatives au seuil des années 2000 pour en limiter les débordements, ne rend pas la tâche aisée. A sa façon, le carbone-transport se révèle donc être un auxiliaire décisif dans la quête, revendiquée par la puissance publique, de «cohérence territoriale». Il fait à sa façon de la planification de l'espace géographique l'une des clefs, pas la seule évidemment, de la réduction simultanée de la production de carbone, de la facture des déplacements et de l'isolement spatial de populations en voie de dépendance vis-à-vis de la société. Mais il impose aussi de **partager l'urbanisme à l'échelle de plus vastes ensembles communautaires, l'échelle de la vie quotidienne des entreprises et des ménages**, quand la fracture de la gouvernance des territoires passe aujourd'hui trop souvent à la jonction entre les périmètres de compétence des communautés d'agglomération et des départements. En raccourci, le carbone butera-t-il sur le cumul des mandats ?

Francis Beaucire est agrégé de géographie, professeur à l'Université Paris1 Panthéon-Sorbonne, où il dirige le master urbanisme et aménagement, et à l'École nationale des Ponts et chaussées. Il est spécialisé dans les domaines de la planification territoriale, des transports et du développement durable dans le cadre géographique européen. Il dirige la revue Transports urbains, Mobilités, Réseaux, Territoires, Il est l'auteur de nombreux articles et ouvrages. Il est intervenu lors de notre assemblée générale 2008 à Présilly sur le thème "Ville compacte, ville diffuse et infrastructures de transport".