

FRANÇOIS ASCHER

**PRÉSIDENT DU CONSEIL SCIENTIFIQUE ET
D'ORIENTATION** de l'Institut pour la ville
en mouvement
PROFESSEUR à l'Institut français
d'urbanisme
GRAND PRIX D'URBANISME 2009

DIRECTEUR SCIENTIFIQUE DU PROGRAMME
«Changement climatique,
mobilités urbaines et *Cleantech*»

Cleantech, dynamiques économiques et évolutions urbaines : les effets de l'effet de serre

**UN NOUVEAU PROGRAMME
DE L'INSTITUT POUR
LA VILLE EN MOUVEMENT**

Auditions publiques
d'**EXPERTS AMÉRICAINS** par
des **SPECIALISTES EUROPÉENS**

“Changement climatique,
mobilités urbaines et *Cleantech*”

POUR CONTRIBUER AUTREMENT AU DÉBAT sur
les enjeux de la mobilité et de l'énergie
dans le contexte du changement climatique,
**À L'HEURE OÙ LES BILANS IMPUTENT À LA MOBILITÉ
UN TIERS DES ÉMISSIONS À EFFET DE SERRE.**



Les questions de l'effet de serre et des ressources énergétiques fossiles sont en train de prendre une importance nouvelle dans le monde entier, même si la sensibilité à ces questions est plus grande dans un certain nombre de pays, notamment en Europe de l'Ouest. Et l'on entend souvent dire que la prise en compte de ces enjeux planétaires pourrait changer très profondément les formes d'occupation des territoires, les modes de production, les façons de vivre et les rapports internationaux.

Il est évident que la place prise par ces questions va entraîner un certain nombre d'évolutions. Mais l'hypothèse que je voudrais développer ici est que je ne pense pas que les changements seront ceux qui sont très souvent annoncés ou souhaités. Beaucoup en effet prédisent ou luttent pour des changements radicaux dans les modes de vie des pays développés, la restriction drastique de nombreuses consommations (en particulier celles qui utilisent beaucoup d'énergie), la diminution des mobilités des personnes et des marchandises, de nouvelles formes d'organisation de la production, le retour à des formes urbaines très denses etc.

L'hypothèse qui au contraire me semble la plus plausible aujourd'hui est que les sociétés des pays développés sont en train de sélectionner dans les enjeux environnementaux ceux qui sont susceptibles d'être le support de nouvelles productions marchandes, et que celles-ci constitueront certainement un élément des dynamiques économiques des années à venir.

De fait, le raisonnement que je voudrais développer est proche de celui que j'avais développé il y a une quinzaine d'années lorsque j'avais critiqué les prospectivistes qui annonçaient que les nouvelles technologies de l'information et de la communication allaient supprimer les distances et dissoudre les villes. J'avais montré qu'au contraire, les TIC allaient accentuer la métropolisation¹. Les raisons fondamentales en étaient que la concentration des richesses humaines et matérielles dans et autour des grandes villes est liée à des dynamiques fondamentales de la société contemporaine, à l'économie marchande et à la division du travail. Les TIC ne devaient donc pas être analysées comme des objets venus d'ailleurs qui allaient transformer la société, mais comme le résultat et les instruments des logiques et des acteurs dominants dans cette société.

De fait, les TIC ont puissamment participé à la globalisation et à la métropolisation, à l'extension des relations marchandes à de nouveaux domaines, et au développement d'une économie appelée parfois «capitalisme cognitif» car elles ont fait de l'information et des connaissances des marchandises déter-

minantes dans l'évolution des sociétés contemporaines. Cela ne signifie pas que ces technologies n'ont pas eu des effets sociaux nombreux et de toutes sortes, mais que ceux-ci ont été principalement déterminés par les logiques pré-existantes et «perdurantes» de nos sociétés modernes (donc avec un certain nombre de différences notamment selon les pays). Nous n'avons ainsi pas basculé dans ce que d'aucuns appellent une société «post-moderne», mais au contraire la modernité s'est accentuée, radicalisée².

L'hypothèse que je fais aujourd'hui à propos de l'impact des questions environnementales sur la société est un peu du même ordre. Il me semble en effet que si le réchauffement climatique dû aux émissions de gaz à effet de serre est bien une réalité (qui ne fait plus guère de doute aujourd'hui), celui-ci est aussi une «construction sociale»: c'est-à-dire dire que la manière dont les questions environnementales sont aujourd'hui problématisées par la société, et les moyens qui sont proposés pour y faire face, dépendent de logiques d'acteurs complexes.

Or, et c'est une hypothèse seconde qui n'est pas très osée, les logiques économiques ont de très fortes chances de dominer ces logiques d'acteurs. Autrement dit, nous sommes en train d'assister à la «construction sociale du marché de l'environnement», construction dans laquelle les réglementations des pouvoirs publics ont commencé à jouer un rôle clef, du local au supranational en passant par le national. Le paradoxe, probablement

amer pour certains écologistes, est que ce sont ainsi les acteurs que ceux-ci considéraient comme responsables de cet effet de serre qui, aujourd'hui, s'en saisissent pour renouveler et élargir la base même de leurs activités. Mais cela signifie aussi que la manière dont les questions environnementales seront perçues et traitées, sera de plus en plus fortement influencée par ce contexte. La place prise par l'économie de la lutte contre l'effet de serre pourrait ainsi modifier les politiques publiques, leurs objectifs, leurs modes d'action et d'évaluation.

Certes, on ne peut exclure que des phénomènes de type catastrophique à l'échelle planétaire ne conduisent un jour à une disparition des sociétés contemporaines modernes, de même que la chute d'une météorite géante a pu produire la disparition des

dinosaures. Toutefois, les capitalistes sont loin d'être des dinosaures et ils sont capables pour l'instant semble-t-il, de profiter de l'effet de serre.

Ainsi aujourd'hui, la mobilisation des écologistes, puis d'un certain nombre de scientifiques, confortée par quelques événements climatiques, a largement convaincu l'opinion publique et non nombre de gouvernants. Elle suscite ainsi des régulations publiques diverses à toutes sortes d'échelles, et elle est en train de faire de l'économie des *cleantech* le second moteur d'un capitalisme qu'il faudra de plus en plus qualifier de «cognitif et environnemental».

Une autre hypothèse, qui résulte des précédentes, est que la dynamique de métropolisation et de métapolisation, qui est fortement liée aux dynamiques économiques, a peu de chances d'être enrayée par les mesures prises pour lutter contre le réchauffement de la planète; elle pourrait même être renforcée. Par métropolisation, on entend la concentration des richesses humaines et matérielles dans, à proximité, et autour des agglomérations les plus importantes. Par métapolisation, on entend que se sont formés de nouveaux

types de villes, distendues, discontinues, hétérogènes, polynucléaires. Les grandes villes ont en effet absorbé dans leur zone de fonctionnement quotidien des villes moyennes, des petites villes et des campagnes, formant un nouveau type d'espace urbain.

L'espace de la vie quotidienne comme de l'économie va donc continuer de s'organiser de plus en plus à l'échelle de vastes régions urbaines aux spatialités

hétéroclites, aux densités variées, multipolarisées etc. Toutefois quelques tendances pourraient s'affirmer un peu plus, par exemple avec la formation de «grumeaux» dans le périurbain et le rurbain, la multiplication de centralités intermédiaires, l'accentuation de la gentrification des zones centrales des métropoles, le développement de l'intermodalité dans les déplacements urbains. Mais les logiques dominantes de la métropolisation et de la métapolisation ne devraient pas plus être mises en cause radicalement que ne le seront les modes de vie et de production; contrairement donc à ce que, à nouveau, nous prédisent le même genre de prospectivistes qui avaient annoncé il y a une vingtaine d'années que le développement des technologies de l'information allait entraîner la fin de bon nombre de déplacements et l'implosion des villes!

I. La construction sociale du marché de l'environnement

On peut qualifier de « construction sociale du marché de l'environnement » ce processus qui a transformé progressivement la préoccupation et les luttes d'un certain nombre d'acteurs en un enjeu reconnu par l'ensemble des acteurs et qui en fait un domaine possible pour une production marchande spécifique.

À l'origine, les préoccupations environnementales étaient animées par des groupes préoccupés par la préservation d'une nature que les sociétés modernes étaient en train de transformer. Il s'agissait surtout de défendre des espèces animales en voie de disparition, voire des sociétés « primitives » peu à peu déstructurées par le contact avec les sociétés modernes. Le mouvement était au sens propre réactionnaire, c'est-à-dire qu'il essayait de s'opposer à la diffusion de la modernité dans certains territoires.

Peu à peu ces préoccupations se sont enrichies d'approches nouvelles. En premier lieu, se sont développés des mouvements qui ont porté une attention plus grande à la défense des spécificités culturelles, les associant à la revendication de la protection des patrimoines culturels locaux, voire à de premières formes de résistances à l'intégration économique des territoires dans des ensembles de plus en plus vastes. Le mot d'ordre « vivre et travailler au pays » illustre cette forme de politisation. En second lieu, se sont développées toutes sortes de mouvements sociaux de défense de l'environnement contre la réalisation d'infrastructures ou d'équipements nouveaux, associant fréquemment des riverains de ces équipements avec des écologistes ayant des motifs moins immédiats. Ces mouvements ont accordé beaucoup d'importance à la notion de nuisance, que celle-ci soit atmosphérique, sonore ou visuelle.

1. UNE PREMIÈRE MUTATION : DE L'ÉCOLOGIE DÉFENSIVE À LA PROBLÉMATIQUE DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Une première mutation s'est opérée au moment du rapport Brundtland, avec l'invention de la notion de développement durable. L'enjeu de cette formule était d'aider au passage d'une écologie défensive à une écologie de proposition. Il ne s'agissait plus de s'opposer au progrès, de prôner une « croissance zéro », mais d'essayer de concilier le développement économique, l'équité sociale, la protection des patrimoines naturels et culturels et la gestion maîtrisée des ressources non renouvelables. Ce compromis entre des exigences de performance, de justice et d'éthique était devenu indispensable tant dans les pays développés où la défense de l'emploi par exemple pouvait apparaître comme contradictoire avec une stricte protection de l'environnement, que dans les pays pauvres à qui il ne pouvait être refusé de se développer au nom de la défense de divers types de patrimoines naturels et culturels.

Dans ce nouveau contexte, de nouvelles formes de politisation du champ environnemental sont apparues. Dans certains pays, la question environnementale a en partie pris la place de la question sociale dans la dénonciation du capitalisme. Une fraction de l'extrême gauche s'est ainsi reconvertie dans l'écologie, s'efforçant de mettre en évidence que les problèmes environnementaux étaient directement liés aux logiques du profit et à l'activité des multinationales. Quitte parfois à s'attaquer également aux injustices environnementales qui peuvent toucher plus directement des catégories socialement défavorisées. Dans d'autres cas, les dynamiques environnementales ont débouché sur la mise en cause des formes de la démocratie

représentative, et sur la critique des modalités de recours à des experts pour définir des intérêts généraux ou communs. On a ainsi assisté à une forme de rebond de l'*advocacy planning*, des expériences de démocratie directe et des démarches dites participatives.

Cette seconde période de la préoccupation environnementale a également vu s'élaborer des réflexions nouvelles en matière de philosophie morale et politique. La notion « d'éthique de la responsabilité » développée par Hans Jonas a ainsi connu un succès important. Elle affirme notamment que les hommes doivent prendre en compte le fait que les techniques contemporaines donnent à leurs actions des impacts de plus en plus éloignés dans le temps et dans l'espace, et qu'il convient donc qu'ils prennent en compte leurs responsabilités vis-à-vis de gens qui vivent très loin d'eux, comme vis-à-vis des générations à venir. Parallèlement la notion de risque a pris une importance croissante. Notion typiquement moderne, elle est particulièrement portée par le développement des sciences et des techniques qui remplacent la responsabilité des dieux et du destin par l'exigence de la compréhension et de la connaissance, et qui transforment le danger en risque qu'il faut s'efforcer de calculer pour pouvoir le maîtriser.

Éthique de responsabilité et risque ont ainsi débouché sur le principe de précaution que les lois nationales et internationales ont essayé de codifier, non sans difficultés.

Le contexte a été d'autant plus porteur qu'une série de catastrophes ont débordé des frontières du local et ont touché de vastes zones, voire une bonne partie de la planète (Tchernobyl, les marées noires, la maladie de la vache folle notamment). Le principe de précaution n'est pas étranger dans certains cas à une ambition scientifique illusoire de risque zéro

puisqu'il postule que tant que l'on ne peut pas prouver l'innocuité d'une action, celle-ci doit être prohibée. Or, qui peut dire que le développement des sciences et des techniques ne révélera dans le futur un nouveau risque ? Cela noté, la formule souvent retenue est celle de « risques proportionnés aux objectifs » visés par cette action, ce qui a pour effet de déplacer finalement la décision vers les politiques...

Quant aux luttes environnementales, elles se sont appuyées sur des organisations variées dans les divers pays, parfois sur des organismes internationaux puissants, couvrant de façon assez large l'éventail politique traditionnel. On a ainsi assisté quelquefois à des alliances ou à des convergences entre des organisations de nature plutôt révolutionnaire, et des logiques de riverains, voire de type *nimby* (*not in my backyard*). Les préoccupations environnementales ont aussi trouvé un écho croissant dans un contexte de mutation économique et sociale qui a alimenté diverses formes de peur du « progrès ».

Dans les pays occidentaux, les mouvements écologistes ont souvent essayé de participer à la vie politique nationale, avec des succès mitigés et irréguliers. En Allemagne par exemple, ils ont joué un rôle significatif en constituant pendant de nombreuses années une alliance politique rouge-verte. En France en revanche, ils n'ont obtenu des résultats électoraux significatifs qu'à certaines élections locales, même s'ils ont participé en tant qu'organisation à un gouvernement de gauche.

La décentralisation a également favorisé les luttes locales dans de nombreux pays, contre toutes sortes de nuisances, et a constitué un support pour un certain type de mots d'ordre écologistes.

Les préoccupations environnementales ont donc globalement fortement progressé pendant toute cette seconde période, mais elles sont restées hétérogènes associant plus ou moins des « défenseurs de la nature », des « riverains » souhaitant protéger leur cadre de vie proche, et des écologistes révolutionnaires ou alternatifs, souhaitant promouvoir un autre type de société. Mais la question de l'effet de serre, et secondairement celle du coût de l'énergie, sont en train de modifier profondément ce paysage écologique.

2. UNE DEUXIÈME MUTATION : DU DÉVELOPPEMENT DURABLE À L'ENJEU CLIMATIQUE

Avec l'effet de serre une deuxième mutation est en train de bouleverser les rapports aux questions écologiques. Le réchauffement de la planète, qui

devient chaque jour de plus en plus probable et qui semble largement imputable aux émissions de gaz à effet de serre, assure d'une certaine manière le triomphe des préoccupations environnementales. Mais dans le même temps, il provoque des changements considérables dans la manière d'aborder les questions de l'écologie.

Tout d'abord, avec les conséquences possibles de l'effet de serre, la question écologique, rejoint la préoccupation météorologique qui est en quelque sorte un des fondements des rapports des hommes avec leur environnement. Ce faisant, elle trouve une force nouvelle et des échos dans des groupes sociaux qui en étaient jusqu'alors assez éloignés. Car le temps qu'il fait, le temps qu'il a fait, et surtout le temps qu'il fera sont des questions que l'industrialisation et l'urbanisation n'ont pas évacuées même si elles les ont transformés. Le sentiment de vivre des crises climatiques est d'ailleurs ancien et divers événements le réactualisent souvent. Dans les années 1950-1960, la bombe atomique et les essais nucléaires qui provoquaient une grande peur, étaient souvent considérés dans les conversations courantes comme responsables de «la fin des saisons». Cette nouvelle dimension «météorologique» de la question écologique est très importante: elle diffuse des représentations concrètes des enjeux environnementaux, et élargit considérablement la base sociale sur laquelle peuvent s'appuyer des craintes et des revendications écologiques. Elle contribue ainsi à rendre légitimes les actions des pouvoirs publics dans ce domaine. De fait, les collectivités locales, les États et les organisations européennes et internationales légifèrent de plus en plus sur ces questions et imposent toutes sortes de normes. Même des responsables politiques qui par ailleurs défendent des thèses prônant «moins d'État» se joignent à ce mouvement et promettent s'ils sont élus de légiférer activement en cette matière.

A cette dynamique de l'opinion et des pouvoirs publics liée à la crédibilité de plus en plus grande d'un réchauffement de la planète dû aux rejets de gaz à effet de serre, est venue s'ajouter la question spécifique des ressources énergétiques. En effet, non seulement l'usage de ressources fossiles est fortement émetteur en gaz à effets de serre, mais leurs prix ont tendance à s'élever. Il y a à cela probablement des raisons objectives, comme le tarissement de certains gisements, mais il est clair aussi que les pays et les acteurs producteurs de ces ressources ont tendance à dramatiser la situation et à en maîtriser les livraisons, de façon à en faire monter les prix. Peu à peu se constitue ainsi un nouveau référentiel vis-à-vis de l'énergie, considé-

rée comme une ressource à utiliser de la façon la plus parcimonieuse possible, non seulement parce qu'elle participe au réchauffement climatique, mais parce qu'elle est limitée et chère.

Cette situation et la prise de conscience qu'elle produit sont-elles susceptibles de modifier en profondeur les dynamiques sociétales contemporaines? C'est ce que croient certains militants écologistes qui appellent à des changements voire à des ruptures, non seulement du point de vue de l'utilisation des ressources énergétiques, mais dans le fonctionnement d'ensemble de la société. Les plus radicaux reprennent de façon révolutionnaire le mot d'ordre de la «croissance zéro» qui avait eu un certain succès dans les années 1970, et prônent des politiques «anti-croissantistes». Pourtant, il est fort probable que la problématique de l'effet de serre et l'apparente raréfaction ou le renchérissement des ressources énergétiques, loin de mettre en cause la dynamique de la modernisation, sont plutôt susceptibles de la stimuler, de la faire rebondir, quitte à en modifier certaines modalités concrètes.

3. DE NOUVEAUX PARADIGMES ENVIRONNEMENTAUX ET DES CHANGEMENTS DANS LES SYSTÈMES D'ACTEURS

Tout d'abord, de façon apparemment paradoxale, l'effet de serre participe puissamment au processus de modernisation en cela qu'il annonce d'une certaine manière la fin de la nature. En mettant en évidence que la Terre tout entière dépend aujourd'hui des interventions humaines, des endroits les plus inaccessibles de l'Amazonie aux confins du désert de Gobie, il prive d'une certaine manière de ses bases la représentation dualiste du monde qui sépare culture et nature. La notion d'effet de serre humanise totalement la planète en la mettant sous la responsabilité des hommes et de leurs sociétés.

Cela ne manquera évidemment pas d'avoir des conséquences profondes sur la manière dont seront de plus en plus construites les problématiques écologiques. Dans un premier temps, il ne s'agit évidemment que de lutter contre l'émission de gaz à effets de serre et de se protéger contre leurs effets climatiques. Mais potentiellement, le perfectionnement des connaissances climatiques comme le développement d'instruments d'action dans ce domaine ne manqueront pas de relancer cette ambition quasi anthropologique de maîtriser le climat, voire de l'aménager. Autrefois il fallait s'attirer les bonnes grâces de dieux pour obtenir de la pluie ou du soleil. Mais pourquoi les hommes et leurs

sociétés accepteraient-ils demain les inégalités, les injustices, ou les aléas climatiques si la lutte contre l'effet de serre leur a donné les ambitions et les moyens de jouer sur les éléments et les climats?

L'effet de serre est aussi évidemment un puissant facteur de «globalisation». En effet, il rend les diverses activités de plus en plus interdépendantes à l'échelle planétaire, induisant des concertations et des conflits, des réglementations et des politiques publiques et privées transfrontalières. L'existence de ces mesures communes contribue à diverses formes d'homogénéisation culturelle, juridique et bien sûr économique.

Mais, plus important encore est le fait que ces réglementations publiques contribuent de façon décisive à créer de nouveaux marchés liés à la lutte contre l'effet de serre et pour économiser l'énergie. En effet, jusqu'alors, seul un petit nombre de secteurs économiques étaient intéressés positivement par les questions écologiques. Pour la plupart des acteurs économiques, les réglementations environnementales étaient facteurs de surcoûts et n'ouvraient pas de possibilités d'accroissement des marchés ou des marges, au contraire. De fait, les consommateurs, à l'exception des plus militants d'entre eux, ne faisaient pas entrer dans leurs choix, les qualités environnementales des produits et des services.

Les mesures de plus en plus impératives prises par les divers pouvoirs publics sont en train de changer radicalement ce contexte. En effet, à partir du moment où les dispositifs limitant les émissions de gaz à effets de serre et les consommations énergétiques sont obligatoires, ceux-ci deviennent ipso facto un marché. Cela signifie concrètement qu'il peut devenir rentable d'investir dans les techniques et équipements environnementalement corrects. L'industrie de l'automobile est ainsi en train de changer progressivement de position vis-à-vis des réglementations écologiques. Jusqu'à présent, elle considérait que celles-ci, en soumettant l'usage des automobiles à toutes sortes de restrictions et de contraintes, pesaient sur leurs coûts et entravaient le développement des marchés. Aujourd'hui, les nouvelles normes antipollution vont peu à peu rendre obligatoire l'usage de véhicules plus propres,

La notion d'effet de serre humanise totalement la planète en la mettant sous la responsabilité des hommes et de leurs sociétés.

favoriser un renouvellement du parc et créer un handicap pour les concurrents qui seront incapables de s'adapter à ces nouvelles réglementations.

De même, les pétroliers investissent dans de nouvelles sources énergétiques, en particulier dans les éoliennes. Enfin, il est probable que l'industrie nucléaire trouvera dans l'effet de serre et le coût croissant de l'énergie, des arguments nouveaux pour relancer la construction de centrales nucléaires.

Dans ce contexte, la situation actuelle des États-Unis est un peu particulière car leurs gouvernements n'ont pas signé les accords de Kyoto et parce que la majorité républicaine risquerait d'avoir du mal à convaincre ses électeurs, gros utilisateurs de 4 x 4 et peu favorables aux organisations internationales gouvernementales ou non, de la nécessité de ces mesures environnementales. C'est pourquoi le président Bush a formulé dans son discours sur l'état de l'Union en 2006, l'enjeu de façon un peu originale. Il a en effet expliqué au peuple américain que des ennemis des États-Unis contrôlaient aujourd'hui une grande partie des ressources pétrolières; qu'en conséquence, une grave menace pesait sur l'indépendance et la richesse nationale; faire des économies d'énergie devenait un acte patriotique; et mobiliser pour ce faire les sciences et les techniques, devenait en quelque sorte une nouvelle frontière. À cette fin, le président a annoncé des mesures nouvelles pour orienter les efforts publics et privés vers la recherche énergétique et environnementale et pour développer l'enseignement des sciences, des mathématiques et de la physique à tous les niveaux scolaires. Autrement dit, le président a annoncé à sa façon la mobilisation des pouvoirs publics dans la grande bataille du «capitalisme cognitif et environnemental». Il l'a fait en tenant compte de son électorat. Dans le même temps, des évangélistes commencent à soutenir cet intérêt nouveau pour l'environnement: ils ont en effet trouvé dans les écritures saintes de véritables recommandations écologiques... Par ailleurs, la Californie et quelques autres États de l'Union, qui avaient ait déjà preuve d'un certain avant-gardisme en la matière, développent de nouvelles réglementations qui pourraient constituer des bans d'essai pour une généralisation ultérieure.

II. Les conséquences de l'émergence d'un marché de l'environnement

L'émergence du marché de l'environnement, tel qu'il est en train de se construire, aura des répercussions diverses, tant d'un point de vue général que pour ce qui concerne les dynamiques et les formes de la métropolisation.

1. TOUT D'ABORD, IL FAUT NOTER QUE LE SYSTÈME DES ACTEURS IMPLIQUÉS PAR LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX VA CONSIDÉRABLEMENT ÉVOLUER.

Le relais des divers mouvements écologistes à dimensions principalement militantes, défensives ou contestataires, va être progressivement pris d'une part par les pouvoirs publics, à diverses échelles territoriales, et d'autre part par les entreprises productrices ou utilisatrices de biens et de services économisant les rejets en gaz à effets de serre.

S'agissant des pouvoirs publics, des complémentarités vont s'établir entre des pouvoirs locaux qui par exemple limiteront l'usage des automobiles les plus polluantes dans certaines zones, favoriseront les transports « alternatifs », s'efforceront de produire un urbanisme « durable », et les pouvoirs nationaux ou internationaux qui établiront de nouvelles normes impératives et qui éventuellement lanceront des politiques d'aides au développement des industries de l'environnement.

De nombreux industriels que les écologistes considéraient jusqu'alors comme des « ennemis » se lancent sur les nouveaux marchés environnementaux, bouleversant les jeux d'acteurs. Ainsi les entreprises pétrolières ou d'électricité qui se mobilisent aujourd'hui sur la production d'éoliennes, trouvent le soutien des écologistes tandis que les riverains qui étaient les alliés traditionnels de ces derniers, s'efforcent d'empêcher la réalisation à proximité de chez eux de ces moulins à vent bruyants et de

Parallèlement, les écologistes les plus anticapitalistes sont obligés d'abandonner la problématique du développement durable car elle ne remet plus en cause le système économique; ils versent alors dans un « anti-croissantisme » qui réduit leur audience à des milieux très engagés politiquement, notamment dans des perspectives dites « altermondialistes ».

Enfin, les questions de l'effet de serre et des économies d'énergie faisant une quasi unanimité dans la sphère politique traditionnelle, les partis écologistes voient leur électorat se dissoudre rapidement, certains rejoignant les partis institués, d'autres ralliant les mouvements alternatifs radicaux.

2. LES MODALITÉS DE LA CONSTRUCTION SOCIALE DU MARCHÉ DE L'ENVIRONNEMENT VONT AVOIR AUSSI UNE GRANDE IMPORTANCE SUR LA MANIÈRE DONT LES QUESTIONS ÉCOLOGIQUES SERONT SÉLECTIONNÉES OU HIÉRARCHISÉES, et sur les modalités qui seront proposées par les pouvoirs publics comme par les acteurs économiques pour les résoudre. Ces derniers vont évidemment s'efforcer de dissocier autant que possible les questions environnementales de la mise en cause du système de production lui-même.

En premier lieu, les acteurs économiques majeurs ont tendance à privilégier parmi les questions environnementales, la question de l'effet de serre et la pénurie d'énergie. Les compagnies d'électricité, les producteurs de centrales nucléaires, voire certains pétroliers ont déjà lancé d'importantes campagnes de communications sur ces thèmes et ont, sans conteste, contribué à convaincre l'opinion et les pouvoirs publics des menaces qui pèsent sur la planète comme sur nos approvisionnements énergétiques.

En second lieu, la logique dominante qui s'im-

posera dans les prochaines années, sera donc fort probablement d'essayer de réduire les émissions de gaz à effets de serre et les consommations énergétiques, toutes choses égales par ailleurs. Or, d'énormes progrès sont possibles en cette matière, et les résultats ont des chances d'être beaucoup plus rapides que ceux des politiques qui essaieraient de modifier les manières de produire, les façons de développer les villes, les modes de déplacement ou les styles de vie³.

Cela ne signifie pas que le nouveau contexte environnemental n'aura pas d'effets à ces différents niveaux, mais diverses études mettent en évidence que cette dynamique capitaliste environnementale sera probablement plus « réaliste » politiquement et culturellement, et plus efficace pour développer les techniques et attirer les investissements.

Par ailleurs, les autres pollutions seront probablement relativement moins mises en cause et la question de la préservation des patrimoines naturels et culturels se dissociera en partie de la question des gaz à effets de serre et des économies d'énergie. Toutefois, il n'y a aucune raison de principe pour que ces valeurs ne donnent pas tôt ou tard naissance à de nouvelles marchandises et ne soient donc pas portées aussi par les dynamiques économiques.

3. LE DÉVELOPPEMENT DE L'ÉCONOMIE ENVIRONNEMENTALE AURA DES CONSÉQUENCES ÉCONOMIQUES, SOCIALES ET SPATIALES DIVERSES.

Les nouveaux biens et services environnementalement corrects vont quand même induire des coûts supplémentaires. Les nouvelles normes écologiques pénaliseront donc probablement les consommations les plus élastiques au prix. En revanche, les consommations moins élastiques – plus « indis-

pensables » – résisteront mieux et leur chiffre d'affaires global devrait même augmenter.

Or, la mobilité est dans notre société métropolitaine largement inélastique. Les déplacements sont devenus indispensables tant pour avoir un large accès au marché de l'emploi que pour accéder à la plupart des équipements, pour bénéficier de services, pour avoir le choix dans les différentes sphères d'activités de la vie quotidienne. Bon nombre de transports se révèlent donc assez inélastiques aux prix. C'est largement le cas de l'automobile. L'histoire récente des prix de l'énergie montre que leur usage en tous les cas est peu élastique au prix. De fait, il n'y a pas beaucoup d'alternative réelle, économique et peu pénalisante en temps et en confort, pour une bonne partie de la population urbaine qui habite et travaille dans des zones urbaines ou périurbaines peu denses, et qui s'approvisionne dans les hypermarchés. Les formes urbaines et les modes de vie ont en effet rendu indispensable l'usage de l'automobile pour une grande part de la population. Certains auteurs parlent à ce propos de dépendance automobile. Et diverses études ont montré que pour la plupart des ménages, à l'exception donc de ceux qui habitent et travaillent en centre ville, même de gros investissements en transports collectifs n'auraient que des effets limités sur le report modal, à commodité, confort et pris égaux par ailleurs⁴.

Le choix de l'habitat individuel semble également assez peu élastique au prix. La hausse des coûts de transport pourrait même, en revalorisant les localisations centrales proches d'un certain nombre d'équipements métropolitains, faire monter plus encore les prix de l'immobilier dans la zone centrale des agglomérations (prisée par les couches sociales aisées fortement utilisatrices de cette centralité) et pousser les populations qui n'ont qu'un faible usage de la centralité un peu plus encore vers les périphéries urbaines. En revanche, cela peut à moyen terme générer des formes d'habitat individuel plus économes en énergie et en rejet de gaz à effets de serre. De ce point de vue, on peut imaginer que des lotissements auto-suffisants en énergie ou utilisant des piles à combustibles collectives pourraient connaître un certain succès. De même, de nouveaux services de transports, comme des navettes vers les points d'accès aux réseaux de transports collectifs, ou le ramassage des enfants pour les crèches et les écoles pourrait connaître également un certain succès en zone périurbaine. Mais il est clair toutefois que, la croissance urbaine étant limitée dans les pays anciennement industrialisés et urbanisés, ces nouvelles formes urbaines risquent de n'avoir que des effets limités et à relativement long terme. La construction neuve repré-

sente un pour cent du parc immobilier existant. Agir sur dix pour cent de cette construction neuve serait déjà un grand succès. Mais cela ne représente qu'un millième des villes déjà existantes. Cela noté, les petits ruisseaux feront les grandes rivières et aucun effort ne sera négligeable.

L'usage de l'automobile étant largement inélastique au prix, ce sont évidemment les catégories sociales les plus modestes qui risquent d'être les plus pénalisées par les surcoûts des dispositifs environnementaux. D'autant que, dans bien des pays développés de l'Europe de l'Ouest, les populations modestes vivent plus souvent en périphérie tandis que les couches moyennes supérieures ont souvent engagé un retour assez important vers les zones centrales des agglomérations (le processus dit de gentrification) où elles trouvent leurs emplois et les équipements qu'elles fréquentent plus assidûment. L'inélasticité de l'usage de l'automobile pourrait en revanche avoir des conséquences sur les types de véhicules utilisés par ces couches sociales touchées par la hausse des prix due aux exigences environnementales. Cela pourrait donc avoir des conséquences sur la définition des performances et des équipements des automobiles de bas de gamme et de moyenne gamme, qui devront sacrifier d'autres attributs ou réaliser des gains de productivité très élevés.

L'impact de l'augmentation du coût de l'énergie sur les transports urbains de personnes pourrait donc avoir des implications au moins aussi sociales et industrielles que spatiales. L'économie foncière nous ayant appris que la hausse des coûts de l'urbanisation nouvelle engendrait la hausse des prix des terrains déjà urbanisés, il est probable que la hausse du coût de la vie des suburbains fera mécaniquement monter les prix des localisations résidentielles plus économes en transport. Les zones bien desservies en transports collectifs et où les modes de déplacement doux sont commodes verront donc leurs prix augmenter. Le développement de l'économie environnementale a donc toutes les chances d'alimenter aussi un processus de gentrification qui est déjà bien engagé par ailleurs dans les grandes métropoles. Une sorte

Ce sont les catégories sociales les plus *modestes* qui risquent d'être les plus pénalisées par les surcoûts des dispositifs *environnementaux*.

pourrait même entraîner une «*dédowntownification*» de certaines zones centrales, comme cela a déjà commencé par exemple à Vancouver⁵.

Cela noté, le développement des politiques et de l'économie environnementales aura également des conséquences sur les formes de l'urbanisation suburbaine. La croissance des coûts de transports favorisera certainement l'intermodalité, notamment train-voiture, le développement de toutes sortes

de transports collectifs ou partagés et du vélo dans les parties denses des villes, et la multiplication des micro-centralités dans les zones d'habitat périurbaines et urbaines. On assistera ainsi à une espèce de «*précipitation*» de l'étalement urbain et à la formation de sortes de grumeaux dans le tissu urbain peu dense.

S'agissant de l'impact de l'augmentation éventuelle du coût des transports sur les modes d'organisation de la production, il faut souligner que cet effet pourrait être assez limité. Certes, le système productif actuel s'est organisé sur la base de transports peu chers et il est probable que son renchérissement pourrait privilégier par exemple un certain accroissement du nombre des hubs et des plates-formes logistiques plutôt que leur dilution telle qu'on la constate aujourd'hui. Mais cet effet risque d'être limité car le coût du transport représente aujourd'hui une part relativement faible et plutôt en diminution dans les coûts de production. Les conséquences seront d'ailleurs plus importantes pour les produits à faible valeur ajoutée que pour les produits à forte valeur ajoutée. La hausse des coûts des transports ne devrait donc ni enrayer beaucoup la globalisation, ni freiner la métropolisation d'autant que celle-ci est animée aujourd'hui plus par le développement des activités de service et à haute valeur ajoutée que les productions industrielles lourdes.

EN CONCLUSION de ces quelques réflexions sur le développement d'une économie de l'environnement, on peut souligner que les enjeux de l'effet de serre et des ressources en énergie fossile n'ont aucune raison en eux-mêmes de modifier la dynamique de modernisation qui imprime sa marque

aux sociétés occidentales depuis plusieurs siècles, et donc de mettre en cause le système de production capitaliste ou la dynamique de métropolisation. C'est une erreur de croire que la question environnementale pourrait bouleverser à court ou moyen terme nos sociétés. De même, c'était déjà une erreur, avérée aujourd'hui, de penser que les technologies nouvelles de l'information et de la communication induiraient soit une implosion urbaine par le confinement des citoyens dans un domicile hypercommuniquant, soit une dispersion des populations dans tout l'espace et la fin de la métropolisation grâce au télétravail, aux téléservices, aux téléloisirs etc. L'effet de serre comme les technologies de la communication sont des productions sociales et, a priori, elles participent donc aux dynamiques dominantes de la société. Elles sont instrumentalisées par les acteurs dominants. Bien sûr, à plus long terme, elles pourraient éventuellement servir de points d'appui à des mutations sociétales. Mais nous n'en sommes pas là pour l'instant. À court et moyen terme, l'effet de serre apparaît plutôt comme une opportunité pour l'économie capitaliste de procéder à une vaste purge, de rendre obsolètes des équipements productifs et des biens de consommations non environnementalement corrects, d'éliminer les entreprises qui ne seront pas capables de s'adapter à ce nouveau contexte et de faire les recherches et les investissements nécessaires, et de trouver de nouvelles valeurs d'usage pour la production de marchandises. Il est probable également que le développement d'une économie environnementale et le primat de la question des rejets de gaz à effets de serre vont sensiblement influencer tant sur les objectifs des politiques publiques que sur leurs modalités d'action. La recherche d'efficacité en termes de rejets de carbone induira de nouveaux domaines d'action, modifiera les priorités, changera les critères d'évaluation, fera une place croissante aux mesures à dimension monétaire (des marchandises environnementales aux divers types de péages). Les coalitions politiques locales et à des échelles plus larges seront également influencées. Les éoliennes déjà aujourd'hui séparent les écologistes des riverains et les rapprochent d'EDF. Les relations internationales n'échapperont pas à cette nouvelle économie environnementale. Les pays fortement industrialisés et où la pression de l'opinion est forte en matière écologique, seront probablement conduits à se servir des normes environnementales pour essayer d'améliorer leurs positions concurrentielles dans le contexte de la globalisation. L'Europe pourrait être conduite à utiliser cet argument dans les négociations de l'OMC, tant vis-à-vis des Etats-Unis que de pays comme la Chine

ou l'Inde. De fait, les pays les plus pauvres auront évidemment plus de difficultés à intégrer ces nouvelles exigences environnementales. Par ailleurs, le développement des cultures de «*biocarburants*» pourraient y avoir des conséquences graves car non seulement elles sont fortement consommatrices en eau, mais elles amputent les surfaces consacrées aux cultures vivrières et font déjà monter les prix des aliments de première nécessité.

Juin 2007. F.A.

1. Ascher François, *Métapolis, ou l'avenir des villes*, Éditions Odile Jacob, 1995

2. Ascher François, *La société hypermoderne. Ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs*, Éditions de l'Aube, 2005

3. Jean-Pierre Orfeuil montre ainsi qu'en moyenne une nouvelle ligne de tramway urbain très performante et produisant un report modal de la voiture au tram supérieur à la moyenne économise annuellement 3000 tonnes de rejet carbonique. La diminution de 2 g des rejets de carbone par litre d'essence grâce à l'introduction de deux millions de voitures neuves chaque année, engendre une économie annuelle de 60.000 tonnes. Cela ne

signifie pas qu'il ne faut pas faire des tramways mais que l'argument de l'effet de serre n'en sera déterminant de ce type de choix de politique urbaine.

4. Voir à ce propos par exemple: Marie-Hélène Massot, Jimmy Armoogum, Laurent Hivert, *Pari 21 : étude de faisabilité d'un système de transport radicalement différent pour la zone dense francilienne* Rapport INRETS (Rapp. INRETS) ISSN 0768-9756 Rapport Institut national de recherche sur les transports et leur sécurité, 2002.

5. Cf Boddy Trevor, «*L'ultime centre-ville?*» pp. 67-70 in *Constructif*, n° 16, février 2007, FFB éditeur



10 rue des Halles
75001 Paris
Téléphone: 33 [0]1 53 40 95 60
<http://www.ville-en-mouvement.com>
vilmouv@vilmouv.com