



Cerna, Centre d'économie industrielle
Ecole Nationale Supérieure des Mines de Paris

60, boulevard Saint Michel
75272 Paris Cedex 06 – France
Tél. : 33 (1) 40 51 90 91 – Fax : 33 (1) 44 07 10 46
lefevre@cerna.ensmp.fr – <http://www.cerna.ensmp.fr>

Maîtriser le boom urbain du Sud

Pierre Noël Giraud

Benoit Lefèvre

Tribune publiée dans

Libération

10 Novembre 2006

L'explosion urbaine dans les pays du sud est sans conteste un des défis environnementaux majeurs du siècle. Les tendances actuelles des dynamiques urbaines sont inquiétantes pour le changement climatique, car elles donnent une place croissante à l'automobile au détriment des transports en commun et non motorisés.

La transition urbaine du tiers-monde est massive, très rapide et concentrée dans des « mégavilles ». À peu près toute la croissance démographique mondiale d'ici 2030 se situera dans les villes du sud, dont la population doublera, passant de deux à quatre milliards. Accueillir deux milliards d'habitants en ville, c'est construire chaque année l'équivalent de sept nouvelles villes de dix millions d'habitants, soit sept « Shanghai » ou « Jakarta », ou dix « Londres » par an. La rapidité de cette croissance urbaine est sans précédent dans l'histoire : Londres a mis cent trente ans pour grossir de un à près de huit millions d'habitants. Il n'aura fallu que quarante cinq ans à Bangkok, trente sept à Dhaka et vingt cinq à Séoul pour faire le même bond démographique.

Du point de vue du développement économique et humain ainsi que de la réduction de la grande pauvreté, cette explosion urbaine est certainement une excellente chose. Exode rural et croissance de la population en ville sont les plus sûrs moyens d'augmenter la productivité par tête dans l'agriculture et d'éradiquer l'immémoriale et terrible pauvreté rurale. Quant aux pauvres urbains, grâce à l'extraordinaire vitalité de l'économie « informelle » urbaine, ils ont beaucoup plus d'opportunités de sortir de leurs « trappes à pauvreté » que s'ils étaient restés dans le monde rural.

Cependant, compte tenu de la durée de vie des structures urbaines, c'est le type de croissance urbaine que connaîtront les villes du sud dans les trois prochaines décennies qui va déterminer ce que seront leurs consommations énergétiques et leurs émissions de gaz à effet de serre dans la seconde moitié du siècle. Que les villes du sud prennent pour modèle Atlanta ou Barcelone (Barcelone loge et occupe une population 20% supérieure à celle d'Atlanta sur une surface 26 fois plus faible et consomme 11 fois moins d'énergie par habitant pour le transport urbain) et le changement climatique n'aura évidemment pas du tout la même ampleur à la fin du siècle.

De l'analyse des déterminants et des parts relatives - actuelles et projetées - des consommations énergétiques de différentes fonctions urbaines (transport, résidentielle et tertiaire) dans les pays développés et les pays en développement, on peut conclure que :

1) Les consommations énergétiques des bâtiments, résidentiels, administratifs et commerciaux, dépendent en grande partie des caractéristiques de l'environnement naturel. Des solutions techniques simples existent pour les réduire. Le problème est : comment favoriser la pénétration de ces techniques dans le marché du bâtiment ? Le résoudre nécessite généralement une meilleure compréhension des processus socio-économiques qui organisent ces marchés et de corriger les imperfections de marché. En bref, dans le secteur résidentiel et le tertiaire, beaucoup reste à faire mais les solutions sont connues.

2) L'avenir des consommations de transports urbains est loin d'être aussi « rassurant ». Les facteurs déterminant les consommations énergétiques des transports urbains sont d'une part beaucoup plus complexes à analyser, et d'autre part plus difficiles à influencer par des politiques publiques. Or il s'agit des consommations dont on prévoit que la croissance sera la plus rapide dans les scénarios tendanciels. De plus, les structures spatiales urbaines, dont on comprend bien l'influence qu'elles ont sur la demande de déplacement et donc sur les consommations énergétiques des transports, ont une durée de vie et une résilience bien supérieure à celle des bâtiments. Les actions dans ce domaine sont donc à la fois urgentes et engagent l'avenir pour le long terme.

Cela exige de prendre les consommations énergétiques urbaines dans une tenaille entre politiques de transport et politiques d'usage des sols : rendre les véhicules motorisés moins polluants, décourager l'usage des véhicules particuliers, promouvoir des transports en commun

efficaces et adapter les règles d'urbanisme, les POS et COS pour faciliter la concentration des investissements privés dans les zones de forte accessibilité engendrées par la construction d'un Transport de Masse, pour diminuer le besoin de mobilité grâce à une densité et une mixité des fonctions plus forte, favoriser les déplacements non motorisés par un « design » urbain approprié et l'articulation des divers modes de transport.

Tout cela est à la portée des grandes villes du sud, et certaines s'enorgueillissent à juste titre de brillants succès. Mais ces succès n'ont que très rarement, voire jamais, pour origine la volonté de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Ce n'est pas pour cela que le maire de Bogota a fait construire un réseau efficace de Bus Rapid Transit (BRT), c'est pour améliorer la vie quotidienne de ses électeurs, afin d'être réélu et d'atteindre de plus hautes fonctions encore.

Aujourd'hui, le problème central nous semble être un problème d'incitation. Puisqu'il s'agit de protéger un bien public mondial, le climat, les politiques urbaines devraient être éligibles à des mécanismes d'incitation et de transferts du type du Mécanisme de Développement Propre (MDP) prévu par le protocole de Kyoto. Or ce n'est pas le cas, entre autres pour des raisons pratiques : il est très difficile de prouver que des politiques transport - usage des sols, aux objectifs évidemment multiples, satisfont à la contrainte d'additionalité. Exprimé en terme moins techniques, il est difficile, quand une politique urbaine réduit des émissions polluantes, de faire la part des réductions d'émissions qui sont la simple conséquence favorable de la poursuite d'autres objectifs qui à eux seuls justifiaient localement la politique urbaine, et des réductions supplémentaires liés à un effort spécifique pour combattre l'effet de serre, qui donneraient droit à participer à un marché de permis d'émissions, quelle qu'en soit la forme.

Cependant, quand un producteur d'électricité dans le sud améliore l'efficacité d'une centrale, il peut faire financer cet investissement par un autre acteur soumis à une contrainte d'émission. Pourquoi un maire qui améliore l'efficacité énergétique de sa ville ne le pourrait-il pas ? Il nous paraît important de trouver des mécanismes pour mieux inciter des municipalités du sud à aller résolument dans la direction de l'efficacité énergétique.

Et naturellement, comme sur tous les fronts de la lutte contre l'effet de serre, c'est aux villes du nord de montrer l'exemple, et c'est aux pays du nord de favoriser le transfert massif des meilleures technologies.