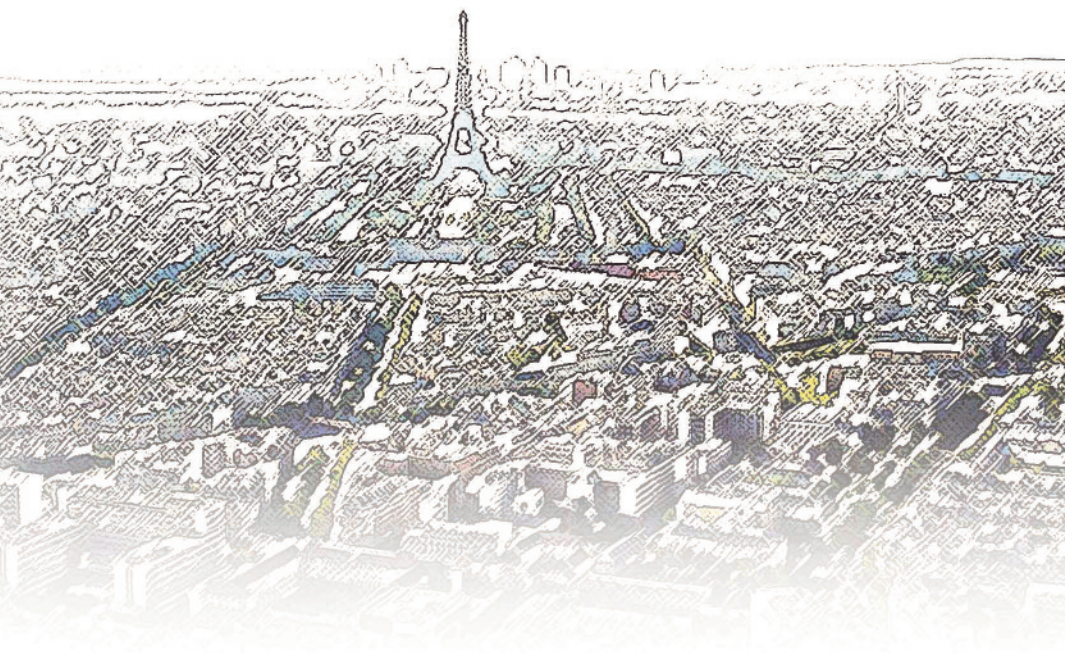


Développement durable : un levier d'attractivité pour la Région Capitale ?



CAHIERS DE L'OBSERVATOIRE DE LA VILLE N°3

Décembre 2008

Peut-on faire du
développement durable
un levier d'attractivité
pour la Région Capitale ?

Sommaire

| | |
|--|-----------|
| PRÉAMBULE | 5 |
| L'Observatoire de la Ville | |
| A - Un groupe de réflexion pour la ville de demain | 7 |
| B - Le comité d'experts | 7 |
| C - La méthode de travail | 8 |
| D - Les partenaires | 9 |
| REGARDS CROISÉS SUR LA MÉTROPOLE DE DEMAIN | 11 |
| <i>Comment aménager une « Région capitale » durable ?</i> | 13 |
| Par Alain Sallez | |
| <i>L'agglomération dense, clef du développement durable de la Région Capitale . .</i> | 17 |
| Par Guy Burgel | |
| <i>L'urgence du doute</i> | 22 |
| Par Françoise-Hélène Jourda | |
| <i>Le développement économique et l'équité sociale sont les enjeux d'une accessibilité durable aux ressources urbaines</i> | 25 |
| Par Francis Beaucire | |
| <i>Changer de paradigme : une conclusion inattendue d'une démarche facteur 4 . .</i> | 31 |
| Par Jean-Michel Vincent | |
| <i>Il n'y a pas développement durable sans équité territoriale</i> | 35 |
| Par Christian Devillers | |
| <i>Métropole durable et approche sociale de la question du logement : pourquoi promouvoir la mobilité résidentielle ?</i> | 42 |
| Par Jean-Claude Driant | |
| <i>Non à un développement durable estropié : aperçus et réflexions sur quelques fondamentaux</i> | 46 |
| Par Bertrand Warnier | |
| LES PROPOSITIONS DE L'OBSERVATOIRE DE LA VILLE | 51 |
| RÉSULTATS DU SONDAGE TNS SOFRES | 65 |
| <i>Franciliens et développement durable : Jusqu'où sont-ils prêts à aller ? . . .</i> | 67 |
| ANNEXES | 79 |
| Liste des personnes auditionnées pour le 3 ^e débat de l'Observatoire sur la « Région Capitale » | 81 |
| Biographies des membres du comité d'experts du 3 ^e débat de l'Observatoire de la Ville | 82 |
| Références | 87 |

Cet ouvrage est le fruit des travaux d'un comité d'experts composé de :

- **Francis Beaucire**, Géographe, Professeur à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
- **Guy Burgel**, Géographe, Professeur à l'Université Paris X Nanterre
- **Christian Devillers**, Architecte-Urbaniste
- **Jean-Claude Driant**, Urbaniste, professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris (université Paris 12)
- **Françoise-Hélène Jourda**, Architecte
- **Philippe Madec**, Architecte-Urbaniste
- **Jean-Michel Vincent**, Directeur de la stratégie et du développement durable - Direction régionale de l'Équipement Ile-de-France

Et Alain Sallez, Economiste urbain, président de l'Observatoire de la Ville.

Préambule

L'Observatoire de la Ville

A - Un groupe de réflexion pour la ville de demain

Parce que la ville concentre la plupart des activités humaines (habitat, commerce, industrie, éducation, politique, culture, etc.), parce qu'elle a un rôle clé sur les styles et la qualité de vie des habitants, il est naturel qu'elle soit devenue une source d'enjeux politiques, économiques et sociaux importants. L'actualité prouve chaque jour que les questions relatives aux politiques de la ville sont plus que jamais au cœur des préoccupations des Français.

Pourtant, qu'il s'agisse des questions de logement, d'aménagement des quartiers ou plus globalement d'urbanisme, force est de constater que les différents acteurs de ce secteur (habitants, promoteurs, élus, architectes, urbanistes...) pensent, pratiquent, réalisent et vivent trop souvent la ville de manière isolée sans que de véritables lieux d'échanges ne leur permettent de rassembler leurs expertises et leurs points de vue.

L'Observatoire de la Ville cherche à y répondre, en offrant un **lieu d'information, de réflexion prospective et d'échanges sur l'état des villes notamment en France, sur leurs évolutions et sur les défis** auxquels devront répondre les acteurs de la ville.

Cet observatoire a donc pour objectif de créer les circonstances propices au débat sur des sujets de société, pour **imaginer des solutions innovantes et proposer des applications concrètes aux acteurs de la ville de demain.**

B - Le comité d'experts

L'Observatoire de la Ville est présidé par monsieur Alain Sallez, professeur émérite de l'ESSEC et ancien professeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées. Il est piloté par un comité de sept experts, réunis pour la complémentarité de leurs expertises en matière d'économie immobilière, de développement durable, d'architecture et d'urbanisme.

Les membres du comité d'experts

- **Francis Beaucire**, Géographe, Professeur à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
 - **Guy Burgel**, Géographe, Professeur à l'Université Paris X Nanterre
 - **Christian Devillers**, Architecte-Urbaniste
 - **Jean-Claude Driant**, Urbaniste, professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris (université Paris 12)
 - **Françoise-Hélène Jourda**, Architecte
 - **Philippe Madec**, Architecte-Urbaniste
 - **Jean-Michel Vincent**, Directeur de la stratégie et du développement durable - Direction régionale de l'Équipement Ile-de-France
- et Alain Sallez**, Economiste urbain, président de l'Observatoire de la Ville.

C - La méthode de travail

Le comité d'experts se réunit sur une période de six à huit mois pour réfléchir à une thématique définie. Au-delà de l'expertise personnelle de chacun de ses membres, le comité nourrit sa réflexion d'études complémentaires (sondages, rapports techniques, etc.) et auditionne des spécialistes et des acteurs clés de la ville (élus, responsables de collectivités, chercheurs, etc.).

Les résultats de ces travaux prennent ensuite la forme **de propositions concrètes, rassemblées dans un rapport d'étude**, édité pour chaque thématique traitée.

D - Les partenaires

L'Observatoire de la Ville bénéficie du soutien de trois partenaires :

BOUYGUES IMMOBILIER, partenaire fondateur

Bouygues Immobilier est un leader de la promotion immobilière privée en France et en Europe, qui comptait 1 632 collaborateurs, pour un chiffre d'affaires de 2 924 millions d'euros fin 2008. Présent au travers de 35 implantations sur l'hexagone et 4 en Europe, Bouygues Immobilier développe depuis 50 ans pour ses clients des projets immobiliers résidentiels, tertiaires et commerciaux couvrant plus de 230 villes. Premier promoteur certifié ISO 9001 en France, Bouygues Immobilier a signé avec CERQUAL un protocole d'accord par lequel la société s'engage sur la certification « Habitat & Environnement » de l'ensemble de ses programmes de logements collectifs et individuels en France.

C'est parce que la ville est le terrain d'expression de Bouygues immobilier et parce que la société croit en la force du partage d'expériences et de la concertation, que Bouygues Immobilier a décidé de s'associer à l'Observatoire de la Ville.

AMC - LE MONITEUR ARCHITECTURE

Revue professionnelle d'architecture, AMC s'adresse aux maîtres d'œuvre, aux maîtres d'ouvrages publics et privés ainsi qu'à tous leurs partenaires. Ce mensuel est conçu comme un instrument de travail au service des métiers de la conception ; il présente chaque mois :

- un panorama de l'actualité de la conception (événements, hommes, éventail des réalisations représentatives de l'état de la commande en France...);
- la rubrique *Détails* : un outil d'aide à la conception, avec exemples de mise en œuvre (plans, photos, coupes...);
- des dossiers thématiques de réalisations particulières, avec l'ensemble des éléments nécessaires à leur compréhension ;
- une matériauthèque thématique présentant avec une approche très visuelle des matériaux innovants ou des applications spécifiques.

Devenir partenaire de l'Observatoire de la Ville s'est donc tout logiquement imposé pour AMC.

LA CITE DE L'ARCHITECTURE ET DU PATRIMOINE

Structure d'un genre nouveau, la Cité de l'architecture et du patrimoine se situe au carrefour des sphères culturelle, économique et civique.

Équipement public du ministère de la Culture et de la Communication, elle a vocation à développer des pédagogies de l'architecture au sens large. La Cité est également un outil au service des professionnels (architectes et maîtres d'ouvrages). La combinaison de ces deux dimensions fait d'elle un acteur citoyen visant à donner à chacun la conscience et la maîtrise de son cadre de vie.

La Cité monte des partenariats naturels avec les entreprises ou organismes dont le secteur d'activité recoupe les champs de l'architecture et du patrimoine, et qui sont désireux d'affirmer leur place dans la ville d'aujourd'hui et de demain.

Regards croisés sur la métropole de demain

Regards croisés sur la métropole de demain : comment aménager une « Région capitale » durable ?

par **Alain Sallez**, Président de l'Observatoire de la Ville

C'est avec un grand plaisir que j'ai, cette année encore, présidé aux recherches de l'Observatoire de la Ville et apprécié, une fois de plus, la qualité des échanges.

L'idée d'aménager un « Grand Paris » puis la « Région Capitale » mobilise beaucoup d'esprits éclairés – politiques en particulier – depuis que le président de la République en a lancé l'idée dans son discours du 8 janvier 2008. Discours qui n'est pas resté lettre morte puisque en ont découlé l'organisation d'un concours international impliquant dix équipes dirigées par des architectes de renom et la création d'un Secrétariat d'Etat au développement de la Région Capitale.

Dans un tel contexte, l'Observatoire de la Ville se devait de consacrer ses travaux en 2008 à ce sujet, mais sous l'angle du développement durable qui, étrangement, n'est pas ressorti comme prioritaire dans le débat public. Prioritaire, cette thématique l'est certainement pour l'Observatoire de la Ville qui, depuis trois ans, a souhaité mener une véritable réflexion sur les enjeux sociaux, économiques et environnementaux liés à cette question aujourd'hui primordiale.

Afin d'approfondir cette réflexion, et de prolonger les échanges tenus lors des colloques précédents consacrés aux formes d'habitats, aux densités urbaines et aux quartiers durables, les membres du comité de l'Observatoire ont, chacun, au long de ce cahier, apporté leur regard d'expert sur les différents enjeux du développement de la Région Capitale.

Les exposés-débats entre experts permanents¹, et aussi autour de leurs invités² se sont révélés aussi passionnants que passionnés durant les six mois où ils se sont réunis. Le sujet s'y prêtait car à travers le cas de la Région Capitale, c'était tout autant l'urgence

1 - Francis Beaucaire, Guy Burgel, Christian Devillers, Jean-Claude Driant, Philippe Madec, Alain Sallez et Jean-Michel Vincent.

2 - Vincent Fouchier, Jean-Paul Lacaze, Jean-Pierre Orfeuill, Jean-Michel Paumier, Manuel Valls, Bertrand Warnier et Marc Wiel.

du développement durable et la nature des dynamiques économiques nationales qui étaient en jeu. Sur ces différents thèmes, le lecteur retrouvera assez facilement les points de vue, les nuances, parfois les oppositions qui ont enrichi les échanges entre ces personnalités fortement engagées.

Pour reprendre les termes consacrés du développement durable, certains experts militaient en faveur d'une durabilité dite « faible », mettant en avant le primat de l'économie pour financer les coûts du développement durable.

Cette vision repose sur la confiance dans la capacité du génie humain à inventer des techniques substitutives à l'usage des énergies fossiles et à créer le progrès qui permettra de ne pas épuiser les ressources naturelles.

D'autres, au contraire, partisans d'une durabilité dite « forte », prônent l'urgence absolue d'agir contre les émissions de gaz à effet de serre et contre l'épuisement du capital naturel.

Les premiers insistent sur le caractère stratégique du développement territorial, les seconds mettent au premier plan de nouveaux modes de pensée axés sur la concertation, l'incertitude, les processus à mettre en œuvre plutôt que les grands projets.

Face à la question du réchauffement planétaire et des consommations d'énergie, les experts ont concentré leurs réflexions sur les thèmes du bâtiment, de la mobilité et de l'urbanisme. Un certain nombre de mesures aptes à réduire les consommations énergétiques des bâtiments et de l'habitat recueillent l'assentiment général. En revanche, même si un grand consensus se dégage en faveur des transports en commun et des mobilités douces, les avis des experts divergent quant aux espaces franciliens à desservir en priorité. Le maillage de Paris avec la première couronne par une rocade ferrée interconnectée avec le prolongement des lignes de métro est considéré comme le projet essentiel par certains, alors que d'autres insistent sur l'urgence de desservir par une rocade de « bus-express », les cinq millions d'habitants de la seconde couronne.

Derrière ces choix se profilent évidemment les questions d'attractivité, de compétitivité et d'équité de ce que pourrait être le Grand Paris ou la Région Capitale. Doit-on privilégier l'efficacité économique qui permettra, ensuite, de financer les réseaux des exclus du cœur de l'agglomération ou, au contraire, faut-il placer l'urgence sur les mesures d'équités territoriale et sociale ?

Une première voie est proposée par les urbanistes. Elle consisterait à densifier le centre de l'agglomération à l'identique de Paris, grâce à un métro périphérique de première couronne relié aux transports parisiens. Encore faudrait-il que le tissu de maisons individuelles de la périphérie soit transformé en immeubles collectifs. Or, des doutes surgissent à ce propos pour deux raisons : d'une part, il est à prévoir la gentrification du tissu de maisons individuelles et de pavillons de ces proches banlieues et, d'autre part, il peut paraître souhaitable de maintenir des formes d'habitat aérées associées à de petits espaces verts peu producteurs de CO₂.

En toute hypothèse, l'accord semble acquis sur le bien-fondé de construire une rocade de type « Arc-Express » ou « Métrophérique » en première couronne et des transports en commun en radiale, en seconde couronne. Les avis sont par contre partagés sur la nature d'un transport en commun à créer le long de la Francilienne. Autant de questions cruciales auxquelles seront confrontés les décideurs.

Une autre voie originale est proposée par certains experts. Elle viserait la réduction des déplacements de l'agglomération, concourant de ce fait aux trois piliers environnementaux, sociaux et économiques du développement durable. Il s'agirait de raccourcir les trajets domicile-travail par le rapprochement des lieux d'habitat et d'emploi. Pour ce faire, il est proposé de lever les freins au changement de domicile que l'on soit propriétaire, locataire ou attributaire d'un logement social. Des mesures en faveur de cette mobilité dite « résidentielle » permettraient de réduire les émissions de gaz à effet de serre, de diminuer la fatigue des usagers et d'améliorer les performances au travail. Au bout du compte, c'est donc l'attractivité de toute la Région qui s'en trouverait améliorée.

Enfin, il fallait considérer l'espace sensible de la Région Capitale, celui des formes urbaines, des grands tracés hérités de l'Histoire, du relief et du dessin des cours d'eau. C'est à la prise en compte de ces éléments qui structurent l'espace et contribuent à la beauté du paysage que s'attache le dernier texte d'un des experts auditionné, par ailleurs, urbaniste-architecte.

L'ensemble des textes qui suivent offre une synthèse fidèle des apports des experts réunis par l'Observatoire de la Ville. Quatorze propositions de mesures concrètes sont issues de leurs travaux et ont donc été débattues lors des deux tables rondes organisées le 15 décembre 2008 à la Cité de l'Architecture et du Patrimoine. Elles touchent, au titre de l'environnement, le bâtiment et la mobilité ; au titre de l'attractivité, l'urbanisme et les transports publics ; au titre de l'équité, le logement et la mixité sociale ; enfin, s'ajoute la question de la santé car les mesures préconisées jusqu'ici pour le développement durable ne se recourent qu'en partie, avec les conditions d'une santé durable.

Toutes les mesures proposées apparaissent pertinentes dans le cadre cohérent d'un choix politique ; par contre, elles n'ont pas vocation à être toutes mises en œuvre simultanément car elles s'inscrivent dans des priorités de durabilités différentes sur les plans urbanistiques, économiques et sociaux.

L'agglomération dense, clef du développement durable de la Région Capitale

par **Guy Burgel**, Géographe, Professeur à l'Université Paris Ouest-Nanterre La Défense

Dans la panoplie de l'aménageur urbain et de l'élu, le développement durable est d'introduction récente. Classiquement, les transports, le logement, l'emploi, et de façon plus formelle, la composition architecturale et spatiale de la ville, constituent les entrées obligées du projet urbain. Elles s'entourent en général d'invocations plus abstraites sur les finalités des objectifs assignés : compétitivité économique, efficacité territoriale, équité sociale.

Pendant longtemps, les considérations environnementales sont restées, surtout en France, réservées à de petites minorités idéologiques (les Verts pour ne pas les citer) qui apparaissaient souvent divisées en factions et faisaient l'objet de comportements réservés ou intéressés des partis politiques traditionnels. Ils y voyaient, selon les opportunités, des forces de diversion ou d'appoint. En quelques années, la popularisation du Sommet de Rio et des accords de Kyoto, la conscience aiguë de la détérioration des écosystèmes et de l'épuisement des ressources non renouvelables et une certaine dramatisation, catastrophiste, dans l'opinion d'échéances lointaines mais de représentation immédiate (le réchauffement climatique, l'élévation du niveau de la mer) ont fait du développement durable un élément incontournable du discours politique et citoyen sur la ville.

Le schéma directeur de l'Ile-de-France, élaboré au terme de quatre ans de concertations et actuellement soumis à l'approbation du Conseil d'Etat, fait ainsi de l'« écorégion » un des objectifs majeurs, voire le premier, du projet métropolitain, au même titre que la correction des inégalités territoriales, de la lutte contre l'exclusion et du renforcement des atouts concurrentiels de la Capitale.

La nécessité d'une stratégie globale

Il s'en faut pourtant que cette affirmation soit une garantie de résultat. Trois raisons principales amènent à mettre en doute, non pas la pureté des intentions des élus, mais la capacité des politiques décrites à infléchir véritablement le cours des tendances lourdes. L'argumentaire n'en est pas proprement parisien, mais la Capitale en porte, par son importance et sa signification, un témoignage exemplaire. Il tient d'abord à l'absence d'une vision d'ensemble articulant et liant entre eux dans un système d'entraînement logique et chronologique des objectifs, en eux-mêmes indiscutables, et à forte valorisation unitaire chacun pris à part. Mais en quoi la production plus massive de logements, notamment pour les moins favorisés, agit-elle pour la compétitivité et la concurrentialité internationales de la métropole ? En quoi l'amélioration des transports, essentiellement collectifs, ou au contraire la réduction des mobilités, infléchit-elle la réduction des gaz à effet de serre ? Une stratégie urbaine n'est pas l'addition de finalités vertueuses, mais l'invention d'une histoire de ville que l'on veut mettre en scène.

Ce déficit de vision, d'utopie ou de mythe ? selon le degré d'idéologie ou de représentation que l'on mettra à la remarque ? se résout trop souvent en transferts plus ou moins conscients sur les formes ou les espaces de la ville. A titre d'illustration, le débat instauré dans l'opinion sur les tours dans le ciel parisien en est un bon exemple. Après avoir été bannies pour un temps par l'hostilité manifestée à l'été 2004 lors de l'enquête massive lancée par la Mairie de Paris, elles ont ressurgi à l'initiative de Bertrand Delanoë à la suite de sa nette victoire aux élections municipales de mars 2008.

Les arguments pseudo-esthétiques ou paysagers évitent de poser le vrai problème de la densité urbaine et au citoyen de départager dans son jugement les partisans de tours « à énergie positive » et les tenants de tours dévoreuses de matières premières non renouvelables. Dans un autre registre, on voit réapparaître, de Dominique Strauss-Kahn à Jacques Attali, en passant plus récemment par Valérie Pécresse, l'idée d'« écovilles » éloignées du centre de la capitale. En quoi sont-elles au total plus écologiques, si dans

leurs résidences à « Haute Qualité Environnementale » une partie des habitants sont contraints d'aller travailler, en voiture, dans les zones centrales de l'agglomération ?

La même interrogation pourrait s'adresser à Christian Blanc, Secrétaire d'Etat chargé du Développement de la Région Capitale, dont la seule lisibilité paraît pour l'instant focalisée sur le plateau de Saclay. Il est vrai que dans le projet de Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF), la Région elle-même avait semblé écartelée entre la priorité affirmée pour l'agglomération dense et son souci de reconnaissance de faisceaux radiants, des « quadrants », allant jusqu'à ses frontières institutionnelles. Quand la vision globale sur l'avenir de la société s'affaiblit, fleurissent normalement les dérives sur ses formes territoriales.

Enfin, la question centrale demeure de la place explicative, normative et même éthique, que doit occuper le développement durable dans la stratégie du projet urbain. La réponse paraît largement de l'ordre de l'axiomatique. Pour certains, la catastrophe annoncée est tellement certaine, que tout doit être sacrifié pour l'éviter, même au prix d'une régression de la croissance matérielle du niveau de consommation des populations, par exemple en termes de réduction des voyages aériens. Disons nettement que ce n'est pas le parti pris défendu ici. **Le développement durable se gagnera dans une société d'évolution, et non d'involution.** Il doit être le résultat, et non la cause, d'un autre mode de production, d'accumulation et de redistribution de la richesse, y compris culturelle évidemment. C'est, sans naïveté particulière, avoir une confiance dans la capacité historique des sociétés à surmonter les défis réels auxquels elles sont confrontées.

Vers une altermétropolisation parisienne possible

Ces positions générales peuvent trouver une application dans le cas de la Capitale. Elle repose largement sur un schéma de pensée et d'action déjà développé dans un ouvrage récent (Guy Burgel, Paris meurt-il ?, Perrin, 2008). La conviction est que le défi économique, social et écologique de l'Ile-de-France doit être relevé majoritairement et en priorité dans l'agglomération dense qui s'étend sur cinquante kilomètres de l'Est à

l'Ouest et du Nord au Sud, de villes nouvelles à villes nouvelles comprises. Cette prémisse repose sur une analyse des réalités parisiennes et une interprétation de leur processus génétique. Le territoire concerné regroupe plus de 80% de la population francilienne, 90% de ses emplois et l'écrasante majorité de ses déplacements. C'est le résultat d'une histoire de la dilatation d'une centralité politique et sociale qu'il serait illusoire de condamner ou d'ignorer. C'est elle qui porte le défi et l'atout maître de la Région Capitale.

Il faut donc définir la vision globale et intégrée de la stratégie métropolitaine. Elle passe d'abord par une refondation de l'accessibilité et de la mobilité par le développement à tout prix dans cette agglomération ainsi définie d'une trame de transports collectifs (métrophérique, interconnexions avec les RER, prolongation systématique des lignes de métro), aussi efficace et équitable, au moins dans la partie comprise à l'intérieur de l'autoroute A86, que le réseau du métro à Paris.

Cette révolution aura logiquement trois conséquences, toutes liées à l'augmentation considérable de l'offre foncière valorisable :

- La possibilité d'offrir au plus grand nombre du logement attractif, accessible économiquement et géographiquement (équité sociale).
- La capacité de développer de l'emploi de relativement faible valeur ajoutée (lutte contre l'exclusion économique).
- L'incitation à faire sur place un renouvellement urbain de meilleure qualité environnementale (développement durable).

Répetons-le, il ne s'agit pas d'un conte de Perrette, mais d'une histoire possible parmi d'autres scénarios alternatifs envisageables.

En tout état de cause, la réalisation de l'Histoire dépend également d'une modification des pouvoirs dans la Capitale, donc d'une esquisse de sortie des défis politiques du Grand Paris. Il ne s'agit, ni d'imposer un redécoupage artificiel des territoires adminis-

tratifs franciliens, ni d'ajouter une couche supplémentaire au mille-feuille institutionnel, mais d'imaginer dans l'agglomération dense déjà évoquée la procédure démocratique et efficace de décision et de gestion du projet stratégique métropolitain. Les grandes lignes en ont déjà été esquissées ailleurs (revue *Esprit*, numéro d'octobre 2008) : sous l'égide conjointe et contractuelle de l'Etat et de la Région Ile-de-France, l'agglomération dense doit devenir, exceptionnellement et pour les objectifs majeurs, un « territoire institutionnel de projet ».

Avec la nécessaire intégration du développement durable dans les finalités socio-économiques globales de la Capitale, c'est une condition indispensable de la prise en considération de l'exigence écologique. A Paris, comme ailleurs, le développement durable n'est pas séparable du développement tout court et du nécessaire retour du politique dans la société.

L'urgence du doute

Par **Françoise-Hélène Jourda**, Architecte

La prise de conscience de la nécessité d'un développement durable de nos villes est récente. Jusqu'au début des années deux mille, la planification de nos cités, de leurs aménagements en termes d'infrastructures ou de construction s'élaborait, certes, dans les difficultés inhérentes à l'ampleur des sujets concernés (techniques, sociaux, économiques) mais aussi dans une insouciance totale vis-à-vis de l'environnement en général. Cette attitude reposait sur des certitudes bien ancrées concernant le bon droit et le bien faire et généralement sur une autosatisfaction et une fierté proportionnelles à la taille des projets et à leur impact sur la ville.

Depuis le milieu des années quatre-vingt, bien que beaucoup de spécialistes, écologistes, climatologues, économistes lançaient des cris d'alarme, les collectivités, les urbanistes et les architectes rejetaient ces alertes comme autant d'invitations à la régression, l'attentisme et la culpabilité.

Vivre avec une seule planète est aujourd'hui un objectif partagé par (presque) tous. Mais cet objectif réclame une rupture totale avec les comportements, les modes de pensée, les modes de vie passés et remet en question nos modes de travail, nos outils et méthodes de conception et de planification.

L'importance de l'impact de l'aménagement, la construction et l'infrastructure (en particulier les transports) sur les ressources de la planète et sur la qualité de l'environnement, est démontrée. La réduction d'émissions des gaz à effet de serre, les économies de ressources, en particulier énergétiques, sont des objectifs affichés par chacun des acteurs de l'aménagement.

Les moyens pour y parvenir ne font pour autant pas l'objet de consensus. Bien qu'il soit évident pour tous que c'est bien au niveau de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire qu'il faut agir en priorité, les schémas traditionnels de pensée sont encore

incrustés et rendent bien souvent impossibles les bouleversements indispensables pour répondre au défi auquel il nous faut faire face.

La Région Paris Capitale n'est à cet égard pas plus vertueuse que d'autres alors qu'elle devrait, par sa puissance économique, financière et politique, être leader en le domaine. D'autant plus qu'elle est la plus impliquée dans la consommation des ressources et la production de gaz à effet de serre.

Le statut même de Capitale (à la française), avec ses fonctions à la fois symboliques et réelles de puissance et de concentration des pouvoirs et des moyens, incite tout naturellement à poursuivre une démarche de développement à tout prix, dans le désir toujours plus fort de « pôle position » face à ce qui est vécu comme une concurrence internationale en termes quantitatifs économiques. Et ceci quitte à augmenter les impacts négatifs sur l'environnement, même si l'on tente de les diminuer.

Cette attitude d'acquisition d'une puissance toujours plus importante, centralisée et concentrée dans une région, voire une ville, doit pourtant être remise en question. Il s'agit bien d'une révolution culturelle à laquelle nous ne sommes pas ou peu préparés et surtout qui doit mettre en place de nouveaux modes de penser la ville qui n'existent pas aujourd'hui.

Les formules bien synthétiques d'une nouvelle pensée sont déjà énoncées : « bottom up » plutôt que « top down », ou « agir local – penser global ». Elles témoignent d'une recherche d'un monde plus homogène, d'une pensée en réseau et non pas en pyramide et monocentrée. Ces formules remettent en question la notion même de Capitale au sens français du terme, cumulant pouvoir intellectuel et décisionnel, centre de créativité et de puissance économique.

Ces nouveaux modes de pensée, et de penser la ville en général et donc les Capitales et les grandes agglomérations en particulier, sont en train de se constituer et de s'articuler avec d'autres thématiques, sociales, culturelles et économiques. Cependant, ils ne sont pas encore élaborés – et le seront-ils un jour quand, justement, il s'agit

d'une pensée à structure horizontale et non verticale et que l'idée même de modèle ou de système est remise en question ?

La seule attitude possible, véritablement responsable, est celle du doute et de l'incertitude. Accepter l'absence de solution idéale pour être dans le mieux, renoncer au définitif pour valoriser le provisoire, délibérément supprimer les certitudes. Mettre en place des processus d'évaluation de l'impact de toute décision et surtout tous les dispositifs pour pouvoir à tout moment revenir en arrière et modifier, voire supprimer, ce qui aura été mis en place. Rentrer dans une économie de moyens et d'évaluation et adopter la position du « repli toujours possible » comme celle de la modernité.

Cela suppose bien des renoncements, loin des déclarations volontaristes à long terme. En matière d'urbanisme et d'architecture, il s'agit de mesurer l'impact (l'empreinte écologique) de chaque projet, de rendre réversible toute décision d'aménagement y compris après réalisation, d'avoir une vision globale et pourtant de répondre au cas par cas aux problèmes posés, de renoncer à l'édification systématique d'objets « patrimoniaux » en imaginant leur transformation, leur démontage, leur disparition. Ne jamais penser définitif, au contraire rechercher le provisoire, penser la déconstruction et le détournement au moment même où l'on projette. Renoncer aux « grands projets ».

C'est bien d'une révolution culturelle dont il s'agit.

Le développement économique et l'équité sociale sont les enjeux d'une accessibilité durable aux ressources urbaines

Par **Francis Beaucire**, Géographe, Professeur à l'Université Paris 1

Au départ, il y a l'accessibilité, une des notions centrales de l'aménagement à toutes les échelles. Elle désigne le potentiel de ressources (urbaines dans le cas présent : les emplois, les services, les équipements et les sites, mais aussi d'autres ressources comme la famille, les amis, etc.) auquel un habitant peut accéder moyennant un investissement donné comme de l'argent, du temps, de l'effort physique et de l'effort cognitif. Il a été reconnu de longue date qu'un niveau élevé d'accessibilité (beaucoup de ressources et peu d'investissement) constituait un atout économique en termes d'attractivité des territoires (parce que l'efficacité des interactions économiques en dépend), une sorte de garantie sociale pour les actifs (comme l'agrandissement du bassin des emplois possibles) et tout simplement un vaste univers de choix (telles que la diversité et la concurrence) qui contribue à la qualité de la vie urbaine en général en produisant de multiples occasions à saisir.

Naturellement, d'autres facteurs jouent un rôle considérable dans l'attractivité et le développement socio-économique d'un territoire. Mais le demi-millier de chefs d'entreprises européens qui a été interrogé à l'initiative de la Chambre de commerce et d'industrie de Paris en 2005 classe comme premier facteur d'attractivité la proximité du marché et des relations commerciales et en deuxième les infrastructures de transports, devant le coût de la main-d'œuvre et le prix du foncier³.

Toutefois, les réseaux mis à la disposition des entreprises et des ménages sont frappés de plein fouet par les exigences créées par le développement durable. Dans le contexte, peu remis en cause, de la conservation du niveau actuel d'accessibilité générale au sein de la région urbaine, la contribution des déplacements à la consommation d'énergie fossile et à l'émission de gaz à effet de serre doit être réduite dans

3 - Alain Faujas : *Les patrons européens préfèrent Londres et Paris*, *Le Monde*, 3 mai 2005.

des proportions importantes. Actuellement, dans l'« empreinte écologique » de l'Ile-de-France, se loger et se déplacer représentent 15% de la consommation totale (qui s'élève à 5,58 hectares globaux par habitant et par an⁴), dont 40% pour les déplacements des personnes (hors transports aériens) et 34% pour les seuls déplacements en voiture particulière. C'est donc bien d'un plus grand usage des modes alternatifs à la voiture particulière que dépend la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Tous les modes alternatifs et toutes les combinaisons de modes sont sollicités ; la planification urbaine, le renouvellement dans les zones denses et l'extension compacte aux franges sont de nouveau conduits par le principe du resserrement de la ville autour des réseaux de transports collectifs lourds. De nouveau, car il faut ici rappeler la hauteur des enjeux et l'ampleur des chantiers qui ont mené, depuis le Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de 1965 jusqu'aux toutes dernières années, c'est-à-dire pendant quarante ans, au réseau de transports collectifs tel qu'il est utilisé aujourd'hui, fortement interconnecté, intégrant aux villes nouvelles les principaux pôles économiques de la moyenne couronne, un système centré sur Paris et La Défense.

Par exemple, trois villes nouvelles sur quatre (Sénart est encore en développement) ont eu un accès direct à La Défense (Cergy, Marne-la-Vallée, Saint-Quentin-en-Yvelines) ; l'axe Nord-Sud met en relation les deux aéroports d'Orly et Roissy ; par les nœuds de La Défense et des Halles, tous les pôles urbains périphériques majeurs (y compris Saclay) sont reliés entre eux et au centre parisien en une heure et quinze minutes tout au plus, sur la base d'une fréquence élevée en semaine, au sein d'une aire urbanisée de quelque soixante kilomètres de diamètre.

Mais un problème émerge dans le courant des années quatre-vingt-dix, pour ne s'imposer qu'une décennie plus tard dans la représentation de la dynamique territoriale de la région urbaine. La première couronne, emportée avec Paris, mais un peu plus tard que Paris, dans le déclin démographique des centres d'agglomération,

s'affirme aujourd'hui comme un champ captant en termes d'emplois, d'habitants et d'équipements, parce qu'il constitue un réservoir de sol pour le renouvellement urbain. Les densités y sont faibles par rapport à Paris, les terrains industriels hérités du XIX^e siècle et recyclables y abondent. Or, une fois passée l'attention portée dans les années soixante à quelques « pôles restructurateurs de banlieue » (comme Bobigny et Créteil), la première couronne est restée pendant trois décennies dans l'angle mort du développement urbain, entre Paris et l'anneau des villes nouvelles et de quelques autres centres urbains ou pôles plus anciens (comme Versailles-Parly 2 ou la grappe constituée par Massy-Orsay-Les Ulis) installés aux franges de l'agglomération.

Au cours de la dernière décennie, la dynamique urbaine s'est recentrée sur la première couronne, en partie du moins, se traduisant à la fois par une reprise économique et par un redémarrage démographique, conséquences du dynamisme de la construction dans cette couronne, ce qui fait de cet entre-deux quelque peu marginalisé dans l'aménagement régional, un ensemble d'arcs de croissance enveloppant Paris, entre La Défense et Issy-les-Moulineaux, dans la Plaine Saint-Denis ou plus récemment dans le secteur appelé Seine-Amont.

Pourtant, les réseaux de transports n'ont pas anticipé, sur le terrain de la banlieue, cette reprise de dynamique urbaine en sous-œuvre, si l'on peut dire : les réseaux de transports collectifs ont poursuivi leur construction par les interconnexions centrales (Eole) ou par complément de tracés (Meteor). Le projet Orbitale, qui fut justement conçu il y a vingt-cinq ans pour mailler la première couronne en reliant entre eux, à peu de choses près, les terminus des lignes de métro poussées en banlieue, a justement été écarté au profit de la poursuite du nœud central.

Le déficit de maillage dans la première couronne révèle aujourd'hui non l'anticipation des besoins, comme en témoigne le projet Orbitale, mais les conséquences de choix effectués avec une portée insuffisante de la vision métropolitaine et des engagements financiers effectués dans une logique de succession de projets, à commencer par les projets jugés les plus urgents. A cette aune, le plus urgent relève toujours du rattrapage.

Pour autant, la « rocade maillante » de la première couronne de banlieue est embarrassée par de prévisibles batailles de tracés à l'échelle locale, empêtrée dans des questions plus théoriques (faut-il raccorder les terminus des lignes de métro, n'est-ce finalement pas trop tard et plus vraiment à l'échelle de l'expansion régionale ?), confrontée à la question de son financement. Elle paraît hors de portée à moyen terme pour satisfaire la demande de capacité sur les tronçons centraux que les incertitudes relatives au prix de l'énergie et au niveau de vie n'ont fait que renforcer, probablement de façon durable.

Cette focalisation sur un schéma géométrique bouclant l'étoile francilienne et élargissant le maillage central n'épuise pourtant pas le sujet. Deux observations sont à l'appui d'une lecture moins radicale.

D'abord, le tracé des réseaux existants. L'étoile des radiales ferroviaires qui divergent à partir du centre a emprunté des tracés peu rectilignes qui ont dû leur géométrie pour l'essentiel au relief et au découpage de l'espace entre compagnies ferroviaires. Ainsi, à l'Ouest, quatre des cinq faisceaux issus de la Gare Saint-Lazare, tramway T2 compris, et le RER A vers Saint-Germain présentent des tracés de rocade, formant une série d'arcs qui manquent justement d'une radiale pour les recouper ! A l'Est et au Sud-Est, le réseau issu de la Gare de l'Est est pour partie tracé en rocade, recoupé cette fois par la ligne du RER A construite à l'occasion de la création de la ville nouvelle de Marne-la-Vallée.

Même chose pour l'ancienne ligne de Vincennes, actuelle branche du RER A. Au Sud, mais aux confins cette fois des franges urbaines, entre Seine-Amont, Orly, le pôle de Massy et Versailles puis Saint-Quentin, la grande ceinture forme un arc recoupé par l'axe Nord-Sud du RER B. Et au Nord, la grande ceinture, plus proche du centre, tangente la première couronne.

Sans entrer dans de fastidieux détails, on retiendra que le schéma d'un réseau étoilé manquant de rocades hors de Paris intra muros est abusif. L'urgence de relier des pôles

émergents au sein de la banlieue proche n'est pas la même dans toutes les directions cardinales. La réutilisation de tracés existants intégrés dans un schéma d'exploitation unitaire doit pouvoir offrir des gains d'accessibilité à plus court terme. Reste le comblement des lacunes de réseau et de maillage, qui fait surgir la question de l'émergence de bassins d'activité et de vie différenciant fortement le tissu apparemment atone de la première couronne.

La seconde observation permet d'éclairer ce point, alimentée par l'Enquête Globale de Transport (EGT) de 2001, déjà ancienne, mais qui révèle la tendance de l'évolution au cours des années quatre-vingt-dix. Les déplacements entre la petite couronne et Paris, deux sens confondus (autour de deux millions huit cent mille déplacements par jour) se rétractent de 2% entre 1991 et 2001, alors que les déplacements internes à la petite couronne (cinq millions quatre cent mille en 2001) ont crû de près de 10%. Dans l'ensemble de la Région, les déplacements radiaux ont été stables autour de sept millions par jour, alors que les déplacements sur des trajets de rocade ont augmenté de près de 20% (presque sept millions également en 2001). Et au sein de la petite couronne, c'est entre secteurs limitrophes de rocade que les déplacements se sont le plus développés, créant un anneau de petits bassins enchaînés les uns aux autres dans une relative proximité.

C'est à cette échelle de la moyenne distance dans des directions non radiales que s'expriment les besoins montants. Ils révèlent les lacunes de réseaux conçus dans un contexte monocentré au cœur de l'agglomération, le polycentrisme ayant été pensé à une échelle bien plus vaste, celle de la Région dans son ensemble.

Dans ce contexte, il est probable que toutes les possibilités offertes par les réseaux existants n'ont pas été exploitées, notamment en termes de desserte (la ligne C, avec ses multiples missions, faisant exception). Après tout, les débuts de la grande ceinture ont vu passer des trains tracés directement entre Denfert et Versailles via Massy, et d'autres « interconnexions » de ce genre ont parfois permis de réaliser des parcours sans correspondance permettant des liaisons obliques en banlieue. Si la croissance des

trafics a littéralement industrialisé les parcours pour faire gagner de la capacité sur les axes radiaux, les besoins qui apparaissent rouvrent non pas encore des missions nouvelles, mais au moins l'opportunité de penser des dessertes en fonction des bassins de travail et de vie qui se consolident en petite couronne.

Autrement dit, la montée en puissance d'une forme de polycentrisme incrusté au sein même de l'agglomération tendrait à orienter la conception de l'offre de transports collectifs vers un schéma d'exploitation différent. Ceci en parallèle de la conception et de la réalisation des barreaux qui manquent aujourd'hui à une accessibilité collective susceptible de réduire l'écart avec le mode routier individuel. Mais la culture des entreprises de transports et d'ingénierie les porte à n'envisager le plus souvent que de grands projets ex nihilo, aptes à exprimer l'innovation dont elles sont capables et qui fondent le projet d'entreprise. Cela n'épuise pas la réserve d'innovation que constitue l'exploitation elle-même, qui pourrait être révolutionnée par une petite collection de barreaux manquants.

Changer de paradigme : une conclusion inattendue d'une démarche facteur 4

Par **Jean-Michel Vincent**, Directeur de la stratégie et du développement durable, DREIF (Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France)

Notre thème de travail approche la Région Capitale par le développement durable. Parmi les six enjeux du développement durable identifiés lors du Grenelle de l'environnement, l'un d'entre eux, le changement climatique, est identifié comme prioritaire dans le projet de loi Grenelle 1, passé en première lecture à l'Assemblée nationale. Au pied de la lettre, s'interroger sur le développement durable comme levier du développement de la Région Capitale impose de se préoccuper en priorité de la réduction des émissions de gaz à effet de serre. Avec une nuance : la priorité donnée à la lutte contre le changement climatique signifie que les autres enjeux du développement durable sont seconds, mais pas secondaires, bio-diversité, économie durable, bien-être, ressources naturelles, nuisances et risques sont autant d'enjeux à traiter. Encore faut-il ne pas commencer par écarter la priorité et donc aborder le changement climatique en commençant par évaluer les émissions de la Région Capitale.

C'est à quoi s'est employé l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Île-de-France (IAURIF), selon la méthode de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise d'Énergie (ADEME). Le bilan carbone ainsi établi constate que 37% des émissions sont le fait de l'aérien et 20% de la route. Les émissions des transports en commun sont négligeables. Il y a là de quoi beaucoup réfléchir, imaginer et développer pour atteindre le facteur 4.

Avec 37% des émissions de gaz à effet de serre, la question est évidemment posée à la métropole de l'après-Kyoto de l'usage de l'aérien. Cela concerne deux territoires clés de la Région Capitale, Orly et Roissy.

Enonçons les marges de manœuvre :

- Des avions dont les émissions à la place soient au moins facteur 2 ; la chose est lancée, les constructeurs semblent ne pas pouvoir faire mieux à ce stade de la technologie ; il faut donc un autre facteur 2.
- Pour les voyages à moins de mille kilomètres, le TGV ou l'autocar doivent être privilégiés plutôt que l'avion ; au delà de mille kilomètres, la visio-conférence plutôt que le voyage d'affaires, des séjours touristiques plus longs et moins fréquents. Clairement, les comportements sont décisifs pour atteindre le facteur 4, même si, à l'évidence, Orly, par exemple, mérite une gare TGV et le mérite entre ses deux aéroports et non pas à un kilomètre de là. Le pôle d'emploi développable n'est plus le même, le territoire d'Orly-Rungis-Seine-Amont non plus.

Avec 20% des émissions, les déplacements routiers posent eux aussi des questions économiques de premier ordre.

Plusieurs raisonnements successifs sont nécessaires pour tenter d'éclairer les points sombres :

- Il semble que les constructeurs automobiles puissent atteindre le facteur 2, ce qui impose, comme pour le secteur aérien, d'assurer du transfert modal sur les transports en commun ou les modes doux et, mieux, de diminuer les besoins à la source pour atteindre le facteur 4.
- Les déplacements sont de deux ordres : ceux du bassin de vie comme l'école, les commerces, les loisirs, et ceux du travail tels que les déplacements domicile-travail et les déplacements professionnels. Ces derniers sont trois fois plus longs en kilomètres et donc trois fois plus émissifs. Ce sont ceux-là qui diminuent la compétitivité écologique de la Région, qui entravent la décarbonation de son économie.
- En Ile-de-France, 50% des actifs vont travailler en dehors de leur commune de résidence et donc 50% des emplois sont tenus par des actifs venant de l'extérieur de

la commune où se situent ces emplois. Quand on sait que 70% des emplois franciliens sont concentrés dans soixante-dix des mille trois cents communes de la Région, on ne peut que constater que ces actifs sont contraints à faire des déplacements émetteurs de gaz à effet de serre.

Contraints, cela veut dire qu'ils n'ont pas le choix ; ils y sont contraints par la localisation des emplois, des logements, ils font avec les infrastructures de déplacement qui les relient.

Les marges de manœuvre de réduction, économiques, s'en déduisent directement :

- Tarir les besoins à la source apparaît comme une première évidence. Autrement dit, rapprocher domicile et emploi. Construire des logements adaptés aux emplois à distance de circulation douce des pôles d'emploi existants, disons trois kilomètres, semble être un moyen. A raison d'un emploi sur deux tenable sur place, dans la durée, le système n'aura qu'un rendement de 50% mais c'est le prix de la liberté de choix. La mobilité résidentielle organisée est le versant géré de ce rapprochement domicile-travail.
- Les lieux d'emploi et d'habitation étant ce qu'ils sont, pour douze millions d'habitants et cinq millions d'emplois, le stock est évidemment énorme. Le transfert modal sur les transports en commun, ou les modes doux, est un autre levier de réduction de ces émissions. Mais les infrastructures de déplacement coûtent cher. Une infrastructure comme l'Arc-Express, nécessaire, incontournable, coûte un million d'euros le kilomètre. A l'horizon annoncé par le Groupe d'Experts Intergouvernemental sur l'Evolution du Climat (GIEC), il sera nécessaire de faire aussi et peut être d'abord avec les infrastructures existantes.

Ce qui amène à se poser les questions suivantes :

- Quels sont les plus grands déplacements franciliens parmi les plus émetteurs ?

Avec les lunettes du bilan carbone, la réponse est sans appel : 14% des déplacements génèrent plus de la moitié des cent millions de kilomètres routiers effectués chaque jour en Ile-de-France.

- Quels sont les Franciliens les mieux desservis en transports en commun ?

En chiffres ronds, deux millions de Parisiens disposent de trois cents stations de métro à desserte trois minutes, cinq millions de Franciliens de première couronne disposent de cent cinquante gares RER à desserte dix minutes, cinq millions de Franciliens de deuxième couronne disposent de cent cinquante gares RER à desserte vingt minutes.

D'où l'idée d'utiliser la Francilienne comme support d'un bus à haut niveau de service, à interdistance de stations de type RER, inter-connecté au réseau de transports en commun locaux, accessible en vélo, doté de parkings de rabattement, cadencé comme un RER. Appelons-le « bussophéric » ou bus-express. Et comme une ligne de transports en commun n'a jamais desservi une surface, il paraît bon de compléter par un dispositif de vélos, en dotant les grands pôles d'emploi d'un réseau de pistes cyclables confortables et de garages à vélos à couvert et sécurisés aux bouts des trajets. On pourrait aller jusqu'à accentuer le levier bonus-malus automobile, en cherchant le point d'équilibre, pour financer le vélo électrique. Demandant probablement moins de cinq ans à mettre en place, ce dispositif est envisageable le long des parcours les plus longs, sur la partie du territoire où habitent cinq millions de Franciliens, les plus mal desservis par les transports en commun. Si l'on s'y prend bien, il y a là de quoi tarir la poursuite de l'étalement urbain par une offre foncière organisée.

Il n'y a pas développement durable sans équité territoriale

Par **Christian Devillers**, Architecte-urbaniste

La loi portant engagement national pour l'environnement, dite « Grenelle » parle d'un « urbanisme plus efficace et **plus équitable** ». La morale sociale et l'économie ne vont pas forcément de pair et au premier abord l'attractivité économique de la Région Capitale n'est pas forcément affectée par les inégalités sociales même quand elles engendrent des émeutes. On constate au contraire que c'est dans les métropoles les plus productives que l'on observe les plus grandes inégalités (cf. Richard Florida ; *Who's Your City*). En témoigne Los Angeles où, à la suite des émeutes de Watts, ont été mises en place des stratégies quasi militaires contre les mouvements sociaux (cf. Mike Davis, *City of Quartz*) mais qui n'a pas perdu son attractivité.

Mais au-delà du seul critère d'attractivité de la Région Capitale, l'inéquité territoriale menace la cohésion sociale, le « dialogue des territoires », le fonctionnement de la redistribution sociale, le fonctionnement du marché immobilier, l'émergence ou le maintien de centralités secondaires et donc indirectement la capacité d'attraction et de développement économique des territoires de la métropole.

Pourquoi parler d'inéquité territoriale, et non d'inégalité sociale ? Existe-t-il une ségrégation territoriale qui ne serait pas simplement une conséquence spatiale de la pauvreté ? A cette question, Claude Dilain, Maire de Clichy-sous-Bois répond : « *Oui il existe une ségrégation territoriale parce que nous avons laissé se constituer des territoires dévolus à l'exclusion.* »

Clichy est un bon exemple : cinquante-cinq mille habitants, huit cents naissances par an. Jusqu'à une date très récente, il n'y avait pas d'antenne de la Caisse d'Allocations Familiales (CAF), pas de commissariat, pas d'Assedic (10% de chômeurs), pas de transports en commun lourds alors que la ville se situe à six kilomètres de Roissy et quinze kilomètres de Marne-la-Vallée. Il n'y avait pas non plus d'accès en transports en commun pour se rendre au cinéma à Roissy.

La pire exclusion est culturelle : deux enfants par classe de collège sont allés à Paris, le Bon Marché a voulu faire un geste et embaucher des jeunes de Clichy, cela n'a pas marché parce « qu'ils ne parlent pas la même langue ». La langue, fondement de la sociabilité, de l'identité nationale ! Claude Dilain rappelle : « *Il y a à Clichy deux populations, l'une est encore dans le système républicain, l'autre a ses propres codes, ses solidarités. J'essaie de maintenir le dialogue entre les deux. L'archipel territorial se disloque... Oui à la politique de la ville qu'on a critiquée, oui il y a un levier d'action essentiel à avoir sur le territoire.* »

L'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU), dont le comité d'évaluation vient de montrer les dérives, soulève l'inquiétude ; en affirmant que si ses annonces et les démolitions n'étaient pas suivies des reconstructions urbaines promises, il s'agirait d'une véritable catastrophe ! Ce serait en tous les cas une erreur d'abandonner le volet territorial de la « politique de la ville ».

On sait que la redistribution sociale – base de notre démocratie – **passé deux fois plus par les services publics** que par la redistribution financière (les impôts, les allocations, l'assurance sociale, etc.), ce qui a deux conséquences sur l'équité territoriale :

- Quand on restreint ces services publics (les transports en commun, l'hôpital, le logement social, l'enseignement) on affecte deux fois plus la redistribution que quand on crée un bouclier fiscal.
- Comme les services publics à la population sont pour la plupart territorialisés, leur absence ou leur dégradation locale a des effets deux fois plus puissants sur l'augmentation des inégalités, des fractures, des exclusions. Or, les « quartiers » (les Zones Urbaines Sensibles) qui regroupent 8% de la population sont massivement sous-équipés par rapport au centre de l'agglomération auquel cette population accède très peu, les centralités secondaires sont également très sous-équipées, notamment dans le domaine culturel (la principale exclusion). L'école, autrefois machine intégratrice, est dépassée, 40% des jeunes des « quartiers » en sortent sans diplôme et 40 % sont au chômage.

A la question pourquoi l'ascenseur social est-il en panne, la réponse est – en grande partie – parce qu'il est territorialisé.

La ville ne joue plus son rôle intégrateur global. On parle souvent du rôle intégrateur de l'école (ou autrefois du service militaire) or c'est la ville, globalement, qui a une capacité intégrative. « *Après tout, quelle est la nature de la ville elle-même, si ce n'est de réunir et de brasser toutes sortes de flux, d'établir sans cesse de nouvelles liaisons entre les activités et les individus, de créer et recréer sans relâche les ressources relationnelles qui jouent un rôle croissant dans notre économie et notre société ?* » (Nicole May, Thérèse Spector et Pierre Veltz : *La ville éclatée*, l'Aube 1998).

L'objectif central des politiques publiques sur la ville doit être la restauration de ses fonctions intégratives (à tous les sens sociaux, économiques ou culturels du terme) à travers un traitement équitable des territoires. Équitable ne signifie pas uniforme ou identique ; la « maille » des réseaux de transports ou des équipements varie en effet suivant la densité d'occupation ou les fonctions des territoires.

L'absence de centralité attractive, d'espace public de qualité donnant accès pour tous à l'ensemble des services de la ville, l'absence (sauf au centre de l'agglomération) de cette qualité urbaine qui rend les espaces centraux animés, vivants, beaux, attractifs, pénalisent le développement des territoires. Y compris sur le plan économique : Evry, par exemple (plus de cent mille emplois avec Corbeil, Genopôle, etc.), n'a pas de bistrot où sortir le soir, pas de logements à offrir aux chercheurs ou aux cadres. Patrick Braouezec, président de la Communauté d'agglomération Plaine Commune, parle du « droit à la centralité ».

Quelles politiques de la Région Capitale faut-il développer en faveur de l'équité territoriale comme élément essentiel du développement durable ?

La question des politiques de mobilité étant traitée par ailleurs, on ne la développera pas ici malgré son importance. C'est en effet dans ce domaine que l'inéquité territoriale est la plus forte. L'accessibilité des territoires de l'agglomération conditionne largement le prix du foncier et de l'immobilier, ce qui tend à renforcer les inégalités. A terme, avec un pétrole cher, c'est près d'une moitié des habitants de la Région Capitale qui verront leurs charges de transports augmenter parfois au-delà du supportable. Le report modal de la voiture vers les transports collectifs n'est possible qu'en milieu urbain dense, en périphérie et loin des gares RER, le coût des transports en commun pour la collectivité est tel que ce report modal n'est pas supportable.

On est probablement au bout d'un modèle de croissance continue des mobilités qui a permis la délocalisation des emplois et des services et a engendré de nouvelles mobilités contraintes. Repenser les mobilités dans la Région Capitale, c'est d'abord distinguer les mobilités choisies et les mobilités contraintes (emploi-logement, de loin les plus importantes en temps et distance), limiter celles-ci par le développement des mobilités résidentielles et des services de proximité (les commerces notamment). C'est aussi – comme le suggère Marc Wiel – concevoir les politiques de mobilité en fonction des échelles urbaines au service du développement et de l'équité territoriale.

Quelques propositions :

- Relancer la politique de la ville, et notamment son volet territorial, donner des moyens supplémentaires à l'Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine (ANRU), l'étendre au périurbain où se développent les pires fractures sociales de l'avenir.
- Lancer une grande politique du logement au niveau de l'agglomération, pour satisfaire les besoins mais aussi pour favoriser la mobilité résidentielle.
 - Construire des logements sociaux mais aussi des logements locatifs intermédiaires : loger aussi bien les chercheurs à Evry que les ménages en situation

d'ascension sociale qui souhaitent rester dans leur ville ou leur quartier. Construire des grands logements (qui génèrent des déménagements) en adaptant le système d'attribution des logements sociaux pour permettre des échanges entre secteurs de l'agglomération.

- Contourner le blocage des communes qui empêche la création d'une offre foncière suffisante en utilisant le levier de la fiscalité. Lier la création d'emplois à celles de logements. A terme, enlever aux communes le droit d'occupation des sols et le donner à l'agglomération (ou à des collectivités d'échelle intermédiaire).
- Relancer une vraie politique foncière, abandonnée après la crise des années quatre-vingt-dix. Cette absence de politique foncière a empêché de lutter contre la forte hausse foncière qui a pénalisé les villes et les ménages, et a absorbé les ressources qui auraient permis de moderniser le parc des logements et l'appareil productif.

Il faut noter que la ségrégation sociale – l'inéquité territoriale – a un impact direct sur le coût des logements dans les quartiers valorisés et un impact indirect en provoquant un manque de logements.

- Lancer une politique **d'embellissements** des espaces publics (n'ayons pas peur des mots).

L'espace public est le seul vrai lieu de la mixité sociale – il est aussi vecteur de la valorisation d'un territoire – enfin il est le lieu d'accès à tous les services apportés par la ville – le lieu intégrateur par excellence.

Notons que la plus forte carence d'espace public de qualité se constate dans la grande périphérie, dans les quartiers pavillonnaires, et dans les quartiers de grands ensembles. A l'opposé, Paris est une des villes du monde qui offre les meilleurs espaces publics.

- Développer des centralités intermédiaires pour rendre une certaine autonomie aux territoires.

- Créer des centralités économiques accompagnées des autres fonctions urbaines. Deux ou trois zones semblables à La Défense avec une dimension plus urbaine, au Nord-Est, au Sud-Ouest (Saclay, Massy, Orly et Evry). La production de la Région Capitale mérite bien une politique volontariste à cet égard.
- Revenir sur le dogme de l'intérêt en toutes circonstances à unifier le marché du travail à l'échelle de toute l'agglomération (Marc Wiel). En d'autres termes, il faut – par l'incitation et la planification – susciter le développement de plusieurs sous-bassins d'emplois. Eviter par exemple que, massivement, l'on habite à l'Est et travaille à l'Ouest. Retrouver des proximités, favoriser les mobilités résidentielles comme une priorité pour limiter les mobilités contraintes. Observons que, contrairement à une idée reçue, la politique des villes nouvelles où l'on a créé autant d'emplois que de logements a été et reste un succès trente ans après. Plus de 50% des habitants y occupent un emploi sur place.
- S'appuyer sur les polarités existantes, et notamment sur les villes de banlieue et les villes nouvelles, avant de créer ailleurs des « éco-polis ». Ne refaisons pas le calcul politique du général de Gaulle passant au-dessus de la banlieue pour créer les villes nouvelles. Le coût d'équipement primaire des territoires est énorme, appuyons-nous sur l'existant. Retenons la leçon des villes anciennes, celles qui ont « duré » : l'accumulation et le renouvellement vont de pair.

Une ville ne devient vraiment une ville que lorsqu'elle a connu de nombreuses stratifications. Les villes nouvelles ont besoin de ce deuxième souffle pour devenir des centralités attractives.

L'équité territoriale, condition nécessaire au développement durable et au développement de la Région Capitale exige impérativement un **gouvernement de toute l'agglomération** et pas seulement d'un Paris élargi à ses périphéries. Si l'on prend en compte l'urbanisation des trente prochaines années, l'agglomération correspond à peu

près au territoire de la Région Ile-de-France. Mais la Région n'a pas les compétences d'un gouvernement d'agglomération. Il faut donc soit lui donner ces compétences, soit créer une communauté urbaine en prenant en compte la dimension et les spécificités de la Région Capitale où des échelles intermédiaires existent ou pourraient exister (départements ou regroupement de communautés de communes).

La péréquation fiscale, la création d'un espace public d'agglomération, une action publique forte sur les quartiers en difficulté existent dans les grandes communautés urbaines françaises (Lyon, Nantes, Lille, etc.). Dans l'agglomération parisienne, il faudrait sans doute adopter un principe de subsidiarité pour tenir compte de sa dimension et des échelles locales mais il n'y a aucune raison – à part l'archaïsme politique – que ces principes ne puissent pas être mis en œuvre.

Métropole durable et approche sociale de la question du logement : pourquoi promouvoir la mobilité résidentielle ?

Par **Jean-Claude Driant**, Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris (Université Paris 12 Créteil)

Une métropole durable est, entre autres caractéristiques, une ville dans laquelle on parvient à réduire les déplacements coûteux en énergie et émission de CO₂ sans pour autant réduire l'efficacité économique d'une ville de rang mondial, ni accentuer les inégalités socio-spatiales.

Partant de là et en concentrant le regard sur la dimension sociale de la question du logement, au moins deux grandes questions méritent d'être posées :

- D'abord, celle de la compatibilité entre les temporalités et l'accessibilité du marché du logement avec l'enjeu majeur d'une réduction des coûts induits par les déplacements domicile-travail.
- Ensuite, celle de l'égalité de traitement de toutes les catégories sociales face à cette compatibilité.

Si l'on admet que l'un des principaux défis de la dimension environnementale du développement durable dans une métropole est de minimiser les coûts induits par les déplacements entre le domicile et le travail, il en ressort, entre autres moyens d'actions, un enjeu de rapprochement de ces deux lieux, soit par un changement de lieu de travail, soit par la mobilité résidentielle.

La mobilité résidentielle est le moyen d'adapter les conditions de logements des ménages à leurs besoins et à leurs aspirations. Elle peut prendre des formes diverses selon les étapes du cycle de vie des individus. On a coutume d'en différencier deux formes principales : des mobilités entre agglomérations, généralement induites par des changements liés à l'emploi, et des mobilités internes aux agglomérations, principalement motivées par les transformations de la famille (agrandissement, ruptures, etc.)

ou par la mise en œuvre d'un projet résidentiel personnel (changer de cadre de vie, d'environnement scolaire, accéder à la propriété, etc.). La montée concomitante des enjeux environnementaux et des coûts de l'énergie peut conduire à développer un lien plus étroit entre ces deux formes, par l'accroissement des mobilités internes à la métropole et liées au rapprochement du lieu de travail.

Face à ces enjeux, force est de constater que beaucoup de ce que l'on met dans l'idée de crise du logement aujourd'hui en Ile-de-France peut s'analyser comme une crise de la mobilité résidentielle : fort ralentissement de la primo-accession à la propriété chez les classes moyennes, blocage des parcs locatifs privés et sociaux surtout pour les logements de type familial, reprise du développement d'une offre persistante de taux élevés de sur-occupation pour les ménages à bas revenu. Tous ces symptômes convergent pour montrer que les ménages franciliens peinent à adapter leurs conditions de logement à leurs besoins. En posant la question des mobilités domicile-travail, on ne fait qu'ajouter une difficulté supplémentaire à ces blocages.

L'enjeu est donc de taille et concerne directement les trois piliers du développement durable :

- Le pilier environnemental, dans son objectif de réduction des mobilités nocives.
- Le pilier social, par son souci de faciliter les adaptations des conditions de logement.
- Le pilier économique, dans la mesure où la capacité à mobiliser des ressources humaines bien logées et consacrant peu d'énergie à se déplacer, contribue à l'attractivité d'une ville pour les entreprises.

La capacité à fluidifier le marché du logement en facilitant les mobilités résidentielles choisies est donc un enjeu majeur des politiques du logement dans la métropole francilienne et les préoccupations formulées en termes de développement durable ne font que renforcer cette exigence.

Trois pistes peuvent être suggérées en la matière :

- Faire en sorte que l'offre nouvelle de logement ait pour rôle principal de stimuler la mobilité résidentielle : tout nouveau logement doit rendre possibles au moins deux ou trois déménagements dans le parc existant, ce qui oriente l'offre nouvelle vers les logements de type familial au détriment des petits logements déjà très présents dans le parc francilien et sans impact sur la mobilité. Une telle option, qui peut sembler contre-intuitive dans un contexte de baisse constante de la taille moyenne des ménages, repose, du point de vue des politiques d'agglomération, sur l'idée que l'offre nouvelle doit jouer en priorité un rôle multiplicateur sur l'ensemble du marché. C'est un point de vue différent de celui des promoteurs dont l'enjeu premier est de vendre rapidement. Ce clivage est désormais au cœur des négociations qui peuvent se nouer localement entre opérateurs et décideurs publics.
- Favoriser la mobilité résidentielle au sein du parc locatif social, par une réforme des procédures d'attribution qui facilite les mutations internes afin de permettre aux ménages déjà locataires d'adapter leurs conditions de logement à l'évolution de leurs besoins.
- Réformer, en l'abaissant, la fiscalité des mutations immobilières et encourager les banques à assouplir les conditions de transfert des prêts immobiliers afin de lever l'obstacle classique que la propriété oppose à la mobilité résidentielle.

Il faut cependant prendre garde que les politiques de facilitation de la mobilité résidentielle ne produisent pas les effets classiques de tri social qu'elles génèrent lorsqu'elles sont entièrement laissées aux mécanismes marchands. Cela renvoie donc aux politiques exprimées en termes de mixité sociale.

Là encore, la montée des préoccupations liées au développement durable produit un effet amplificateur car, pour les ménages à bas revenu, la question se pose dès aujourd'hui en termes de coût de leurs déplacements et de précarité énergétique. La ville compacte et/ou polycentrique ne peut faire l'économie de son accessibilité à

toutes les catégories sociales qui alimentent son dynamisme économique. Cela passe par la présence aux échelles les plus fines d'une offre de logement qui cumule la diversité des formes et des statuts avec un haut niveau de performances environnementales avec une accessibilité financière suffisante pour tous. L'exigence de durabilité et de limitation des émissions de CO2 renforce celle de la mixité sociale.

Concrètement, l'objectif des 20% de logements sociaux dans les communes urbaines doit être maintenu, voire renforcé lorsqu'il s'agit de densifier les espaces centraux ou de produire de nouveaux quartiers. Il devrait être assorti, pour ces logements à loyer modéré, d'objectifs qualitatifs ambitieux en matière environnementale. Ceci suppose que des financements spécifiques y soient consacrés afin d'assurer la faisabilité financière des opérations sans grever le budget tendu des locataires à revenu modeste.

Non à un développement durable estropié : aperçus et réflexions sur quelques fondamentaux

Par **Bertrand Warnier**, Architecte-urbaniste

Le logement

C'est un fondamental, une base pour une agglomération attractive. La crise est entretenue par des réponses inappropriées. La densification qui s'impose, et dont on attend qu'elle se fasse spontanément, est un leurre à court terme (entre 1962 et 1969, Paris a perdu six cent soixante-cinq mille habitants et quatre-vingt-sept mille logements ont été construits. Dans le même temps, le département des Hauts-de-Seine a augmenté de quarante-sept mille habitants tout en construisant deux cent seize mille logements).

La maison de banlieue (individuelle), devenue proche des transports en commun et des services ne va pas céder la place à des immeubles, même petits (cf la Cité aux fleurs à Paris).

L'espace et le jardin sont un luxe recherché (et trouvé par ceux qui en ont les moyens), et aucune réelle alternative jusqu'à aujourd'hui n'est crédible. Le discours sur la compacité ou sur la ville est intellectuellement une évidence pour nous tous qui élaborons ces concepts dans le confort de nos bons logements (principaux et secondaires). C'est un faux-semblant car il s'agit en réalité d'une vision à très long terme.

La mobilité

Une mobilité pour tous ?

Paris intra muros est la ville du monde qui dispose du meilleur réseau de métro, nous prolongeons les lignes, et construirons bientôt le métrophérique qui s'ajoute aux multiples lignes de tramway prévues ou en cours. Cela concerne une population privilégiée de six millions d'habitants sur les douze millions de la Région (dans les prévisions).

Il y a donc six millions de personnes qui se contenteront des vieilles lignes ferrées presque toutes construites il y a un siècle et qui sont baptisées Transilien ou RER. Les mêmes se verront refuser l'amélioration ou la construction d'infrastructures polluantes et seront doublement au ban de la banlieue. Là où se concentrent la logistique, les sous-emplois (un million et demi sur les cinq millions de la Région), les couloirs de lignes haute tension, le trafic des camions, les déplacements obligatoires et longs dans des trains saturés avec des tarifs maxima. Cette politique du « deux poids deux mesures » n'est pas digne d'un développement durable.

L'espace et les mobilités

Il y a plus d'un siècle, alors qu'il n'y avait pas de voiture, nous avons éventré Paris pour lui donner les espaces de respiration nécessaires, et l'on s'en félicite. Dans le même temps, les extensions urbaines se sont faites par élargissements des chemins ruraux. Les boulevards, les avenues se glissent dans des espaces de dix, quinze, voire vingt mètres de large (alors que, à Paris, c'est avec des trouées de trente à quarante mètres que la ville s'est reconstituée du temps – sans voitures – de Haussmann). Nous avons remplacé cette échelle irremplaçable par des autoroutes-égouts, la nouvelle trame urbaine intermédiaire est à faire (au risque de l'étouffement) pour que cette agglomération densifiée soit le levier d'attractivité traversable sur les trente kilomètres de constructions continues de ce que d'aucuns veulent appeler le Grand Paris.

La polycentralité : un instrument essentiel pour une Région Capitale

Un positionnement géographique

Les villes nouvelles ont été les ferments d'une vraie polycentralité, et les outils avaient été mis en place pour trouver les bons équilibres. Les activités et les services accompagnaient une population qui échappait à la crise du logement. Il était possible d'attirer

des sièges sociaux, des grandes écoles, il y avait le souci d'une vraie ville, il y avait le souci de la distance et notamment celle du temps de déplacement (neuf minutes pour aller de Cergy-Pontoise à La Défense avec l'aérotrain). Il y avait également l'envie d'établir les relations nécessaires avec le reste de l'agglomération et notamment le tissu proche existant, mais aussi tous les nœuds importants dont les grandes gares. Tout cela remis à plat, avec l'abandon d'une organisation urbaine qui n'avait pas encore répondu à toutes les attentes tout comme le démantèlement des lignes de tramway à Paris en 1945, parce que cela n'était plus d'actualité. Les politiques régionales étant dans l'incapacité d'exister, cela n'a pu que conduire à des situations chaotiques : la planification est une longue patience.

Une polyvalence

Les centralités se sont diluées, étalées, modifiées au bon vouloir des investisseurs libres de choisir comment profiter des aspirations des consommateurs et dessiner une organisation clientéliste de l'agglomération, ce qui ne serait pas forcément une tare si cela ne reposait pas que sur l'utilisation de la voiture individuelle. Ces nouvelles centralités uniquement marchandes ne peuvent pas être le levier d'attractivité souhaitable si elles ne réussissent pas à devenir de véritables centres-villes.

L'identité régionale de la Région Ile-de-France

L'état des lieux

La ville a changé d'échelle, elle déborde les limites du bâti historique et s'appuie sur des paysages. Elle a pris possession des buttes, des plateaux et des vallées d'une manière indifférenciée ; elle est sillonnée de faisceaux qui s'entrecroisent en ignorant toute l'histoire des trames agricoles et des tracés qui quadrillent le territoire. La ville, en périphérie, ne se montre qu'avec ses accumulations, ses boutons d'acné, et ses désordres sociaux.

La géographie et l'histoire : un potentiel à exploiter

La structure géomorphique de la Région Ile-de-France est évidente mais cachée. Nos prédécesseurs en avaient fait bon usage et ont su en exploiter les grandes lignes. Les étagements du relief, depuis les cours d'eau jusqu'aux buttes, les nouvelles émergences artificielles, avec les bâtiments de grandes hauteurs sont des données qui obligent à vérifier la pertinence des positionnements sans ne prendre en compte que les seuls carrefours des grandes infrastructures. Ces variations volumétriques et tous les autres signes réalisés ici ou là, associés aux vides sont les ingrédients d'une nouvelle composition urbaine aux nouvelles échelles urbaines. Ils sont non seulement dessinés avec la protection des espaces boisés ou naturels qui s'imposent, mais aussi et surtout parce que la géométrie urbaine n'est perceptible que par ses tracés.

La beauté

Une bizarrerie ?

C'est malheureusement la réalité. Il est « bizarre » et presque inconvenant de parler de beauté. Quand il en est question, c'est en pensant architecture par assimilation et confusion avec la beauté urbaine. Et pourtant, pour faire du développement durable, et pour être un levier d'attractivité, comment ne pas évoquer cette bizarrerie et comment inventer d'autres instruments que les règlements d'urbanisme illusoire qui sont censés fédérer les interventions de chacun et faire « le beau ».

Un plan des artistes ?

Comme les planificateurs ont montré leurs incompétences en étant uniquement absorbés par le fonctionnel, l'économique et le social, l'idée que la ville puisse être belle et susciter l'admiration doit être portée par ceux qui auraient conscience qu'il s'agit d'un besoin impératif. Faisons appel à des gens « bizarres », capables, comme

cela a existé dans des temps lointains, de dresser un « plan des artistes ». L'architecture trouvera tout naturellement sa place, et son intérêt lorsque les préalables liés à la planification auront été réglés. Réglés, cela signifie avoir pris les mesures pour que l'image à donner à la Région Capitale puisse susciter une admiration comparable à celle qu'on donne au simple patrimoine historique. Elle pourra, alors, être durable et attractive.

Une utopie ?

Nous sommes capables de faire les viaducs de Millau, ceux de la Baie de Seine et le long de toutes les autoroutes qui traversent des milieux difficiles. Nous sommes capables de créer des lignes de TGV sur des centaines de kilomètres et de les intégrer au paysage, pourquoi, en ville, ne saurions-nous pas faire les mêmes prouesses ?

Les propositions de l'Observatoire de la Ville

Au terme de leurs travaux, les experts de l'Observatoire de la Ville ont émis quatorze propositions.

Ces propositions sont le fruit des réflexions menées par les experts qui se sont appuyés, outre sur leurs expertises respectives, sur la lecture d'ouvrages et de rapports sur le sujet (les références complètes sont consultables en annexe de ce document) et sur les auditions de spécialistes et d'acteurs clés de la ville, que l'Observatoire tient tout particulièrement à remercier ici pour leur contribution.

Avant-propos

Le thème sur lequel le groupe d'experts de l'Observatoire de la Ville⁵ a poursuivi ses travaux et ses auditions pendant plusieurs mois porte sur « Développement durable et Région Capitale ». Il s'agit bien là de la poursuite des recherches menées précédemment par l'Observatoire de la Ville sur le développement durable de la ville : *Densités et formes urbaines*, en 2006 et *Quartiers durables*, en 2007. La Région Capitale sur laquelle portent les derniers travaux ne répond ni à une définition statistique ni à un périmètre administratif. Le terme est parfois employé par la presse et les élus, indifféremment avec celui de Grand Paris. Nous entendrons par Région Capitale l'ensemble urbain rendu solidaire par les relations économiques, les modes de vie et les déplacements quotidiens que partagent les usagers de l'agglomération.

Si le développement durable demeure cette année la priorité n°1 de nos recherches sur la ville, une préoccupation nouvelle s'y ajoute, celle de l'attractivité et de la compétitivité de la Région Capitale. Le développement durable entraîne des coûts certains pour la ville, mais il peut aussi représenter un facteur d'attrait pour les hommes et les entreprises. Tel fut l'objet du troisième débat de l'Observatoire qui s'est tenu le 15 décembre 2008.

Afin d'introduire le débat et les tables rondes portant sur « *changer les mobilités* » et « *repenser la ville* », nous avons rappelé quelques données sur l'enjeu environnemental et le contexte francilien tels que nous les avons pris en compte. C'est sur ces bases que sont avancées ensuite quatorze propositions de l'Observatoire de la Ville.

5 - Francis Beaucaire, Guy Burgel, Christian Devillers, Jean-Claude Driant, Françoise-Hélène Jourda, Philippe Madec, Alain Sallez et Jean-Michel Vincent.

LE CONTEXTE

La nécessité de lutter contre le changement climatique, avec l'engagement européen et national de diviser par quatre les émissions de gaz à effet de serre entre 1990 et 2050, et de rompre des habitudes de consommation d'énergie, ont bordé le cadre de nos réflexions. De même, conformément aux conclusions du Grenelle de l'environnement, avons-nous cherché des mesures s'intégrant dans des stratégies d'économie des ressources naturelles, de sauvegarde de la biodiversité, d'organisation d'une métropole plus équitable et de préservation d'un environnement respectueux de la santé.

Ces considérations générales prennent un relief particulier lorsqu'on considère le contexte spécifique francilien au plan environnemental, social et en termes d'attractivité dans la concurrence entre les villes.

On sait que les gros consommateurs d'énergie, en Ile-de-France, sont l'immobilier résidentiel et tertiaire pour 48% et les transports terrestres pour 23% (19,5% pour les transports aériens)⁶. L'immobilier et le bâtiment représentent, en moyenne, 23% des émissions de CO₂⁷. Quant à la seule circulation routière, toujours en Ile-de-France, elle est le premier émetteur de monoxyde de carbone (CO) avec 77% du total et du dioxyde de carbone (CO₂) avec 29% du total⁸. Les pollutions atmosphériques et sonores occasionnées par le trafic, le stress des encombrements entament la santé des Franciliens même si la circulation automobile a connu une certaine décrue dans la zone dense de l'agglomération. Quant à la situation des usagers des transports en commun, elle est devenue insupportable en raison de la saturation et de l'inconfort des lignes les plus chargées. On est cependant loin de la disparition des besoins de transports de véhicules particuliers étant donné la dispersion de l'habitat dans la région et la prédilection toujours dominante des Français pour la maison individuelle, en dépit de la volonté des responsables de l'urbanisme de promouvoir la ville dense⁹.

6 - *La consommation énergétique des transports franciliens*, Nov. 2005, IAURIF, Note rapide N° 400.

7 - *Françoise-Hélène Jourda*, sept. 2007, *Rapport sur la prise en compte du développement durable dans la construction à monsieur Jean-Louis Borloo, ministre de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables*.

8 - *Pollution atmosphérique, effet de serre et circulation routière en Ile-de-France : des améliorations notables, des efforts à poursuivre*, nov. 2005, IAURIF, Note rapide N° 402.

9 - *Formes d'habitat et densités urbaines : quelles opportunités pour la ville de demain ?*, fév. 2007, *Les Cahiers de l'Observatoire de la Ville* N° 1.

Considérant la répartition des catégories socioprofessionnelles, de la localisation de l'habitat social et des quartiers sensibles, on ne peut que constater la distorsion entre l'Ouest favorisé et l'Est de la Région d'Ile-de-France. A ceci s'ajoute la longueur de déplacements imposés par la dissociation des lieux d'emploi et de résidence. L'insuffisante mixité de l'habitat et le déséquilibre de la métropole doivent aussi trouver des réponses en termes de développement durable.

Les propositions que l'on peut faire, tant sur le plan social qu'environnemental, arrivent dans un contexte de crise économique et financière internationale. Pour y faire face, les Etats, dont la France, s'orientent vers des mesures de relance de type keynésien. Grands travaux d'infrastructures ferrées, aides à la transformation du parc automobile et à l'adaptation thermique des logements font partie des mesures étudiées aussi bien pour réduire la consommation d'énergies fossiles que pour soutenir l'emploi. Ainsi, au-delà des drames entraînés par la montée du chômage, la crise économique mondiale mais aussi la croissance tendancielle à long terme du coût du pétrole, les mesures envisagées pourraient-elles avoir pour effet secondaire, tout au moins peut-on l'espérer, une adaptation de la ville aux nécessités du développement durable.

Enfin, en termes de compétitivité, si l'attractivité de l'Ile-de-France semble s'être redressée sur le plan national depuis le recensement de 1999 d'après les évaluations statistiques de l'Institut national de la statistique et des études économiques (INSEE) les plus récentes, il ne faut pas oublier la sérieuse alerte des années quatre-vingt-dix. Les études comparatives de l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Ile-de-France (IAURIF) avaient montré, pour cette période, un net recul de l'attractivité et de la compétitivité de l'Ile-de-France par comparaison avec les grandes métropoles européennes concurrentes¹⁰. La vigilance doit donc rester de rigueur sur ce plan. Or, les travaux économétriques menés sur la dynamique des villes¹¹ ont montré que le facteur n°1 de l'attractivité urbaine reposait sur les services à la population et la qualité de vie. Il faut entendre par là, entre autres, les transports en commun, la maîtrise des

10 - IAURIF, juillet 2002, *L'économie des grandes métropoles européennes : quelle situation pour l'Ile-de-France ?*, Note rapide sur le bilan du SDRIF N° 302.

11 - Alain Sallez, sept. 2000, *Villes et pays : trajectoires contrastées et facteurs de dynamiques urbaines*, La Revue parlementaire N° 838.

pollutions, la réduction de la fracture sociale des quartiers dits sensibles. A ces critères s'ajoute la santé pour laquelle les études épidémiologiques¹² révèlent un surcroît de certaines pathologies pour l'Île-de-France.

L'ensemble de ces considérations a donc conduit l'Observatoire de la Ville à soumettre au débat du 15 décembre 2008 et, plus généralement aux acteurs de la ville, quatorze propositions. Elles ne portent pas essentiellement sur l'aménagement de grands projets puisque différentes équipes sont mobilisées sur ce sujet. Elles visent plutôt des processus de transformation au service de stratégies globales faisant consensus. Conformément à la discussion précédente, les propositions sont présentées selon un double classement, d'une part celui des piliers du développement durable : l'environnement, l'économie (compétitivité et attractivité), le social (une métropole équitable) et la santé, et d'autre part celui des domaines d'application : bâtiment, mobilité-transports, urbanisme.

Alain Sallez,

Président de l'Observatoire de la Ville

12 - Changements environnementaux : Impacts sur la santé de la population francilienne, 6 octobre 2008, Région Ile-de-France et Fondaterra.

Les 14 propositions

1 - Propositions orientées vers l'environnement : réduction des gaz à effet de serre et des consommations d'énergie

Bâtiment

1] Elargir à la Région Capitale le Plan Climat adopté par la ville de Paris (ravalement thermique)

Ce plan a notamment pour objectif de mettre en œuvre des financements innovants pour le diagnostic thermique et la réhabilitation énergétique (à l'image de l'obligation de ravalement) du bâti ancien, principal enjeu des réductions des consommations énergétiques. Le plan pourrait s'appuyer sur une grille de classification des bâtiments ainsi que cela a été proposé par Françoise-Hélène Jourda dans son Rapport sur la prise en compte du développement durable dans la construction remis le 15 septembre 2007 à Jean-Louis Borloo.

2] Créer un centre européen du développement durable de la construction dans la Région Capitale

Créer dans la Région Capitale un centre de la ville durable visant à l'amélioration de la productivité de la chaîne de production durable du bâtiment. Ce centre serait particulièrement dédié à l'information et à la formation des artisans et informerait sur les conditions d'obtention des labels « Développement durable » de la construction et du bâtiment, existants et à venir. Il accueillerait dans ce sens une exposition permanente des techniques et des matériaux durables pour le bâtiment.

On notera que les résultats les plus probants en matière de construction durable sont obtenus aujourd'hui par les pays où les artisans sont les plus qualifiés.

Mobilités

3] En faveur du covoiturage, instaurer des voies réservées sur les axes principaux de la Région Capitale

En faveur du covoiturage, nous proposons l'instauration en Ile-de-France de voies réservées sur autoroutes et voies rapides. L'accès en serait limité aux véhicules accueillant au moins trois ou quatre passagers.

4] Réduire les vitesses autorisées sur les grands axes d'Ile-de-France de façon à réduire les émissions de CO2

Cette mesure est moins chère et plus immédiate pour réduire les émissions de CO2 que le financement des modes alternatifs à l'usage de la voiture. Cette mesure en faveur d'autoroutes apaisées, de débit optimal à 110 km/h sur autoroutes et 90 km/h ou 70 km/h sur les voies rapides, selon la nature des voies, n'entraînerait pas de perte de temps en raison d'une meilleure fluidité en moyenne. Elle permettrait, en outre, d'éviter le financement et la rupture paysagère des murs antibruit.

5] Développer l'usage du vélo électrique et équiper l'agglomération parisienne de véhicules en libre-service

Le succès du Vélib a créé une attente de même nature pour des véhicules automobiles en libre-service, en particulier en Petite couronne. Il a aussi montré que les Franciliens étaient prêts à adopter le vélo pour peu que son usage soit facilité. Ainsi le confort d'un moteur électrique pourrait faciliter l'usage du mode vélo par une clientèle élargie. L'acquisition de ces véhicules (le Solex d'aujourd'hui) devrait être encouragée, comme pour l'automobile, par le système du bonus-malus. Le vélo deviendrait ainsi complémentaire des transports en commun, en particulier dans les grands pôles d'emploi et de résidences, par la réalisation d'un réseau de pistes cyclables confortables et de garages à vélos réservés aux stations de transports en commun.

6] Dans Paris, création de parcs de stationnement aux terminus des transports collectifs et adaptation du prix du stationnement en ville

Les parcs de dissuasion au seuil des terminus de transports collectifs efficaces ou en proche banlieue bénéficieraient de tarifications douces de façon à alléger le trafic automobile dans la zone dense de l'agglomération et à réduire l'émission de gaz à effet de serre. On pourrait même imaginer la mise en place de systèmes incitatifs à l'usage des transports en commun en offrant un ticket aller et retour pour le ou les passagers du véhicule déposé au parc de stationnement.

Le complément de ces mesures en faveur de la diminution de l'usage de la voiture serait l'augmentation du tarif de stationnement occasionnel et l'allègement du stationnement résidentiel.

II - Propositions orientées vers l'attractivité de la Région Capitale

Urbanisme et transports publics

7] Créer une trame de transports collectifs de grande capacité en proche banlieue

En vue de densifier la proche banlieue et d'en faciliter la vie des habitants et des actifs, il paraît urgent, en une décennie, de doter la banlieue d'une trame de transports collectifs rapides et de grande capacité. Il faudra réserver les moyens juridiques, techniques et financiers (y compris par l'emprunt) de créer des infrastructures, pas nécessairement souterraines, de nature analogue à celles existant dans Paris intra muros. Cette trame devrait articuler une ligne « métrophérique » à quatre voies pour permettre l'interconnexion de trains express avec les lignes radiales de RER et les terminus de lignes de métro prolongées.

8] Utiliser la Francilienne comme support d'un bus à haut niveau de service : le bussosphéric ou bus-express.

Ce dispositif serait à interdistance de stations de type RER, inter-connecté au réseau de transports en commun locaux, accessible en vélo, doté de parkings de rabattement, et cadencé comme un RER.

9] Renforcer l'attractivité des futurs grands projets urbains et des villes nouvelles par la construction d'éco-quartiers

Le renforcement de l'attractivité des futurs grands projets urbains et de la compétitivité des villes nouvelles dans un schéma polycentrique de la Région Capitale par la construction d'éco-quartiers aurait un double sens économique et écologique. Au plan économique, les nouveaux éco-quartiers, bien articulés à la trame urbaine ancienne, donneraient de la visibilité et une image nouvelle aux futurs grands projets urbains qui pourraient voir le jour, par exemple sur le Plateau de Saclay, dans la Plaine de France ou dans d'autres grandes zones périphériques à restructurer. L'attractivité et la compétitivité des villes nouvelles devraient également être redynamisées par ces nouveaux quartiers car elles offrent l'avantage de posséder encore de grandes réserves foncières tout en étant desservies en infrastructures et en équipements publics réalisés sur fonds publics. Elles atteignent, chose remarquable, par leurs implantations d'entreprises un équilibre habitat-emploi supérieur au reste de l'Île-de-France. La réalisation d'éco-quartiers et de zones d'activités durables renforceraient la qualité de vie et l'aménagement écologique de ces villes qui ont bien assumé leur rôle d'accueil d'une partie de la croissance francilienne.

10] Densifier les quartiers situés autour des nœuds de transports en commun

La densification des quartiers situés à proximité des nœuds de transports en commun serait facilitée par le déplafonnement des hauteurs, sous réserve du respect des

prospectifs réglementaires. Elle serait également favorisée fiscalement et réglementairement en fonction de projets de renforcement prévus ou potentiellement inexploités des nœuds de transports en commun. La fiscalisation pourrait porter notamment sur les plus-values potentielles engendrées par les investissements publics comme cela se pratique dans d'autres pays.

11] Recentrer les commerces et les services urbains à la population au niveau des quartiers

Un urbanisme de quartier à la bonne échelle permettrait une réduction des déplacements automobiles au profit des mobilités douces. La condition de ce recentrage est évidemment de trouver les commerces, les services et les emplois de proximité au sein des zones de chalandise de quartier. Les déplacements automobiles liés à la fréquentation des grandes surfaces de périphérie sont, en effet, préjudiciables pour l'environnement, et les autorisations de ces grandes surfaces devraient donc être sévèrement contrôlées. En comparaison, les ratios français de grandes surfaces de vente en périphérie urbaine sont très largement supérieurs à ceux des pays européens comme l'Allemagne, pays depuis longtemps soucieux de l'environnement.

III - Propositions orientées en faveur d'une métropole équitable

Logement et mixité sociale

12] Rendre possibles par l'offre de logements neufs les mobilités résidentielles d'adaptation aux transformations du marché de l'emploi et aux étapes du cycle de vie

La mobilité résidentielle permet, entre autres, le rapprochement domicile-travail pour une partie de la population et réduit donc ce type de déplacement contraint qui reste le plus important (et de loin) en termes de temps et de distance parcourue.

L'offre nouvelle de logements pourrait avoir pour objectif majeur de contribuer à la fluidité du marché aujourd'hui bloqué. En effet, les parcours résidentiels ont une temporalité différente de celle des parcours de vie, notamment professionnelle et familiale. Dans les villes où les marchés immobiliers sont tendus, seuls les plus jeunes (moins exigeants, en surface et confort) et les plus aisés peuvent adapter leurs conditions de logement et leurs localisations résidentielles à l'évolution de leurs lieux de travail.

La fausse ville idéale dans laquelle tous les lieux de travail seraient également accessibles à tous à moindre coût de déplacement étant hors de portée, l'enjeu est de rendre possibles les ajustements par la mobilité résidentielle. Pour ce faire, il est nécessaire de faire jouer trois registres d'action complémentaires :

- Faire en sorte que l'offre nouvelle de logements ait pour rôle principal de stimuler la mobilité résidentielle : tout nouveau logement doit rendre possibles au moins deux ou trois déménagements dans le parc existant, ce qui oriente l'offre nouvelle vers les logements de type familial au détriment des petits logements déjà très présents dans le parc francilien et sans impact sur la mobilité.
- Favoriser la mobilité résidentielle au sein du parc locatif social, par une réforme des procédures d'attribution qui facilite les mutations internes afin de permettre aux ménages déjà locataires d'adapter leurs conditions de logement à l'évolution de leurs besoins.
- Réformer en l'abaissant la fiscalité des mutations immobilières et encourager les banques à assouplir les conditions de revente des prêts immobiliers afin de lever l'obstacle classique que la propriété oppose à la mobilité résidentielle.

13] Renforcer l'exigence de diversité sociale de l'habitat à toutes les échelles de la métropole

Il s'agit là de limiter l'effet du niveau de revenu sur les choix de localisation résidentielle et, par conséquent, sur les dépenses de déplacement et les marges de manœuvre face au marché de l'emploi.

Pour les ménages à bas revenu, la question du développement durable se pose dès aujourd'hui en termes de coût de leurs déplacements et de précarité énergétique. La ville compacte et/ou polycentrique qui correspondrait aux enjeux du développement durable ne peut faire l'économie de son accessibilité à toutes les catégories sociales qui alimentent son dynamisme économique. Cela passe par la présence aux échelles les plus fines d'une offre de logement qui cumule un haut niveau de performances environnementales avec une accessibilité financière suffisante pour tous. L'exigence de durabilité et de limitation des émissions de CO2 renforce celle de la mixité sociale.

Concrètement, l'objectif des 20% de logements sociaux dans les communes urbaines doit être maintenu, voire renforcé lorsqu'il s'agit de densifier les espaces centraux ou de produire de nouveaux quartiers. Il devrait être assorti, pour ces logements à loyer modéré, d'objectifs qualitatifs ambitieux en matière environnementale. Ceci suppose que des financements spécifiques y soient consacrés afin d'assurer la faisabilité financière des opérations sans grever le budget tendu des locataires à revenus modestes.

III - Propositions en faveur de l'amélioration de la santé des franciliens

14] Ajouter aux trois piliers du développement durable francilien, un quatrième sur la santé

Les recherches sur la santé des habitants, en particulier celle des Franciliens, montrent que les mesures d'économies d'énergie en matière de qualité environnementale ne recouvrent que partiellement celles nécessaires au plan sanitaire. Il est donc particulièrement important, dans une optique de durabilité sanitaire des générations actuelles et futures, que les grandes métropoles comme la Région Capitale, se préoccupent du maintien en bonne santé de leurs résidents tout au long de la vie. On constate en effet

en Ile-de-France des taux de morbidité particulièrement élevés pour les cancers du sein et de la peau, pour les allergies respiratoires, les prématurités. Une pareille situation est, bien entendu, handicapante en termes d'attractivité.

Parmi les agents aggravants on relève, entre autres, la pollution atmosphérique et celle de l'air intérieur, les pesticides et les nanomatériaux, les ondes électromagnétiques. Les matériaux de construction, l'étanchéité thermique, les lignes à haute tension et la densité d'ondes électromagnétiques dans laquelle baignent les urbains doivent donc faire prioritairement l'objet de recherches médicales, de systèmes de contrôle et de mesures de précaution.

La qualité de l'air et le besoin d'espaces verts doivent être préservés dans les quartiers. Au sein de l'urbanisation les espaces naturels sont à aménager sous forme de coulées vertes. Les vallées constituent également des espaces fragiles à protéger et à mettre en valeur. Sur le plan de la qualité alimentaire comme sur celui de la limitation des transports, nous soutenons l'objectif du triplement, en Ile-de-France, des surfaces en agriculture biologique d'ici 2020.

Résultats du sondage TNS Sofres

*Franciliens et développement durable :
jusqu'où sont-ils prêts à aller ?*

A la demande de Bouygues Immobilier, dans le cadre de son partenariat avec l'Observatoire de la Ville, TNS Sofres a réalisé, du 5 au 12 novembre 2008, une enquête auprès d'un échantillon national de 1000 Franciliens, représentatif des résidents d'Ile-de-France âgés de 18 ans et plus.

Les entretiens ont été réalisés par téléphone.

Ce sondage s'est attaché à faire le point sur les perceptions des Franciliens en matière de développement durable, et les efforts qu'ils sont prêts à faire pour favoriser le développement durable dans leur région.

Portrait de Francilien

Les Franciliens sont une population significativement plus jeune, plus diplômée et plus aisée que la moyenne française. Un Francilien sur trois est âgé de 18 à 35 ans, contre 28% de l'ensemble des résidents français. Un peu plus de deux sur cinq (42%) sont cadres supérieurs, chefs d'entreprise ou exercent une profession libérale, contre 32% en moyenne.

Paris intra muros concentre 21% des Franciliens de 18 ans et plus. Les communes de la Petite couronne (départements 92, 93 et 94) accueillent 37% de cette population et les communes de la Grande couronne (départements 77, 78, 91 et 95) 42%.

Rappelons enfin que l'Ile-de-France exerce une forte attraction démographique. Si elle a perdu son statut de région la plus attractive au profit du sud, elle reste une destination privilégiée de la mobilité résidentielle des provinciaux de moins de 40 ans.

ILE-DE-FRANCE

Parisiens, résidents de la Petite couronne et habitants de la Grande couronne : trois regards sur une région

Interrogés sur le territoire auquel ils se sentent le plus attachés, les Franciliens désignent la France. Elle est citée en premier et totalise 50% de citations, devant la ville (41% de citations) et l'Ile-de-France (36%). Viennent ensuite, à des niveaux de

citations moindres, le quartier (26%) et le département (20%).

Les Franciliens mentionnent enfin – et spontanément, leur région d'origine (16% de citations, réponse non suggérée).

Si l'attachement déclaré à la France est une constante, quel que soit le lieu de résidence des répondants, le lien à la région varie fortement sur ce critère. Parisiens et habitants de la Grande couronne portent en effet des regards fortement différenciés sur ce territoire.

- **Les habitants de la Grande couronne** entretiennent un lien privilégié avec l'Île-de-France (44% de citations, contre 36% en moyenne et 16% parmi les Parisiens), deuxième territoire cité après la France (48%) et bien avant la ville (36%). **Le sentiment d'appartenance à la région est fort**, il est un élément de l'identité de ses résidents.
- A l'inverse, **l'Île-de-France laisse indifférent une majorité des Parisiens**. La ville – Paris en l'occurrence, et le quartier sont avec la France les trois espaces auxquels ils se déclarent le plus attachés, totalisant respectivement 56% et 40% de citations (soit +15 et +14 points par rapport à la moyenne ; +18 et +22 par rapport aux habitants de la Grande couronne).
- Enfin, **les résidents de la Petite couronne se disent surtout attachés à la France** (52% de citations), devant la région et leur ville (37% et 36%).

Les Franciliens et le « Grand Paris » : la rencontre n'a pas encore eu lieu

Lieux de vie, lieux de projet, lieux d'origine géographique, les Franciliens sont fortement attachés à plusieurs territoires. Dans ce contexte, l'expression Grand Paris ne s'est pas imposée et partage les Franciliens quant au périmètre qu'elle qualifie.

- Près de deux sur cinq (37%) pensent qu'elle désigne Paris et la petite couronne (c'est-à-dire les départements limitrophes : Hauts de Seine, Seine Saint-Denis et Val de Marne), près d'un quart (23%) sont convaincus qu'elle nomme Paris et ses communes limitrophes et 14% les 20 arrondissements de Paris.

- Un peu moins d'un sur quatre (24%) sait, aujourd'hui, qu'elle correspond au périmètre de la région Ile-de-France.

Manifestement indécis, les Franciliens ne tranchent pas. D'une façon générale, ils adoptent la définition correspondant au territoire qui leur est géographiquement et symboliquement le plus proche : les Parisiens écartent pour la plupart l'association de « leur » ville à un périmètre qui excéderait Paris et la Petite couronne, quand, à l'inverse, près d'un tiers (31%) des habitants de la Grande couronne pensent que l'expression désigne l'ensemble de la région Ile-de-France.

Ile-de-France : le défi des transports dans un contexte de forte préoccupation environnementale

Comment (ré)concilier mobilité et protection de l'environnement ?

Un défi : les transports et la circulation

Si le regard qu'ils portent sur leur région n'est pas homogène, Parisiens, résidents de la Petite et de la Grande couronnes s'accordent en revanche sur **le défi à relever** sur ce territoire dans les dix prochaines années : **les transports et la circulation** (59% de citations).

Viennent ensuite *le logement et l'urbanisme, la pollution de l'air et l'activité économique et l'emploi*. Ces sujets totalisent respectivement 48%, 46% et 44% de citations, loin devant *la sécurité* (27%) et *la mixité sociale* (21%).

Toutefois, on enregistre des écarts significatifs, en hiérarchie comme en intensité. L'âge du répondant ajuste sa perception des enjeux. Les priorités assignées à la région font écho aux préoccupations personnelles et difficultés vécues ou redoutées en fonction du cycle de vie.

- Les moins de 25 ans, jeunes salariés ou à la recherche d'un premier emploi, font de l'activité économique le premier enjeu pour la région (53%, +9), devant les transports (52%) et le logement (47%).
- Les 25-34 ans privilégient la thématique du logement et de l'urbanisme (61%, +13 par rapport à la moyenne).
- La sécurité totalise 41% des citations (+14) parmi les seniors.

La certitude d'un lien entre santé et environnement : les Franciliens préoccupés par la situation de l'environnement en Ile-de-France

Le défi des transports est à relever dans un climat d'inquiétude sur la question de l'environnement en Ile-de-France. Près de quatre Franciliens sur cinq affirment être personnellement préoccupés par la situation de l'environnement dans leur région. 79% parmi lesquels 27% se disent très préoccupés.

- **C'est une inquiétude aujourd'hui cristallisée par la pollution de l'air. Elle est jugée le plus inquiétant parmi les problèmes environnementaux en Ile-de-France. Elle totalise 50%** des citations et s'inscrit sans ambiguïté en tête de la hiérarchie qu'établissent les Franciliens sur ce critère d'inquiétude personnelle.
- **En deuxième position, la production et le volume des déchets ménagers** recueillent 29% de citations, devant, notamment, *la pollution des sols et de l'eau* (24%) et *le bruit* (21%). Sans disposer de strict comparatif, la mention de *la production et du volume des déchets ménagers*, et son classement dans la hiérarchie à ce niveau, sont une évolution importante de l'opinion. Ils signalent la modification du regard que les ménages portent aujourd'hui sur leurs déchets. **Le phénomène est identifié et admis comme un problème dont on n'ignore plus l'empreinte écologique.** Il est également un sujet dont les symptômes – connus ou imaginés – inquiètent, aujourd'hui et pour soi.
- Viennent ensuite, à des niveaux de citations moindres, *la disparition des forêts* (17%), *l'apparition de nouvelles maladies graves* (15%), *la disparition des espèces* (12%), *les risques alimentaires et industriels* (10% et 9% de citations), et les *catastrophes naturelles* (8%). Une somme de problèmes encore perçus ponctuels, abstraits, voire virtuels.

Ce niveau d'inquiétude – hors épisode de crise – est une évolution importante de l'opinion sur les cinq dernières années (elle n'est pas spécifique à l'Ile-de-France, c'est une évolution que l'on constate à l'échelle nationale).

En effet, les questions environnementales posent problème depuis longtemps. Mais les Franciliens, comme les Français, se lassaient vite d'avoir peur et les craintes refluaient aussi vite que diminuait la fréquence du traitement des crises environnementales dans les media. Aujourd'hui, la préoccupation déclarée pour l'environnement est une constante dans l'opinion.

Pour quelles raisons ?

Notamment parce que les Français ont établi avec certitude un **lien immédiat entre leur état de santé et la situation de l'environnement. Et les Franciliens ne font pas exception : neuf sur dix (90%) considèrent que l'environnement a des effets importants sur leur état de santé, parmi lesquelles plus d'un sur deux (53%) juge qu'il a des effets très importants.** Les risques sanitaires sont identifiés et connus de l'opinion (affections respiratoires aiguës, aggravation des affections chroniques, exposition à des substances cancérigènes dans les milieux de vie domestique et professionnel). A ceux-là, s'ajoutent les risques non observables et / ou aux effets retardés qui alimentent régulièrement le débat public ... et l'inquiétude.

Dans ce contexte, l'identification des transports et de la circulation comme principal enjeu du territoire, suivi de près par le logement pose avec acuité **la question d'une mobilité et d'un urbanisme respectueux de l'environnement.**

De quelle(s) façons (ré)concilier en Ile-de-France des progrès qui ont été jugés au mieux indépendants, au pire concurrents ces dernières décennies ? Quelle est, aujourd'hui, l'efficacité perçue des moyens disponibles ? Et que sont personnellement prêts à consentir les Franciliens pour participer à un développement durable du territoire ?

Développement durable en Ile-de-France : des solutions, une certitude, et un engagement personnel ... mais encore beaucoup d'incertitudes

Les Franciliens convaincus de l'efficacité et de la nécessité des actions dans le domaine des transports en commun et de l'urbanisme

Ce sont sur le terrain des transports en commun et de l'urbanisme que les Franciliens font le pari de l'efficacité en matière de Développement durable.

Développer et renouveler les transports en commun franciliens

Le développement des réseaux de transports en commun et la mise en place de moyens de transports dits doux ou alternatifs sont des domaines d'action jugés pertinents, franchement et massivement.

Métrophéric, augmentation de la capacité des lignes de RER et du réseau de vélib, proposition d'un système de voiture en libre service dans toute la région sont admis comme des solutions efficaces pour répondre à la fois à la forte préoccupation environnementale de ses habitants et au défi d'une mobilité facilitée et rationalisée à l'échelle du territoire.

- Près de neuf Franciliens sur dix (88%) sont en effet convaincus de l'efficacité de *la création d'un métro automatisé autour de Paris qui reliera les lignes de métro, de RER, et de tramway qui sortent de la capitale*. 53% estiment que le métrophéric sera très efficace pour favoriser le Développement durable en Ile-de-France.
- 86% considèrent *l'augmentation de la capacité des lignes de RER et des vélib* comme une action efficace, parmi lesquels 47% la jugent *très efficace*. Enfin, la mise en place de voitures électriques en libre-service dans toute l'Ile-de-France convainc 78% des Franciliens (41% jugent qu'elle sera *très efficace*).
- En revanche, *l'augmentation de la capacité des routes et des autoroutes Paris / banlieue* est, manifestement, un sujet d'incompréhension. La voiture est un mode de

transport spontanément et massivement associé à la pollution atmosphérique, cause majeure connue des problèmes environnementaux. L'hypothèse du développement des infrastructures routière est perçue en contradiction avec un développement durable du territoire. 52% des Franciliens estiment que cette option ne sera pas efficace, parmi lesquels près d'un quart sont convaincus qu'elle ne le sera *pas du tout*.

- Enfin, pas de contradiction perçue mais des intérêts contradictoires opposent Parisiens et habitants des Petite et Grande couronnes sur *la mise en place d'un péage dégressif avec le nombre de passagers sur les autoroutes et voies rapides d'Ile-de-France*. Résidents des Petite et Grande Couronnes estiment que le dispositif ne sera pas efficace. Un scepticisme qui peut également traduire une résistance au principe de la part d'usagers réguliers (et pour partie contraints) du réseau routier et autoroutier francilien. A contrario, 57% des Parisiens estiment que la mesure peut être efficace (et souhaitable pour la capitale ?).

Rénover et renouveler le parc immobilier, rééquilibrer le tissu urbain : un urbanisme durable

- 78% des Franciliens sont convaincus de l'efficacité de *la mise en place de prêts à taux zéro pour l'isolation des logements*. Elle est une réponse pertinente à deux contraintes convergentes : d'une part la préoccupation environnementale des Franciliens, d'autre part une exigence de réduction des dépenses énergétiques des ménages.
- La proposition d'un nouvel équilibre urbain est jugée convaincante : les Franciliens estiment que *la création de quartiers respectueux de l'environnement et l'augmentation du nombre de commerces en centre ville* sont des mesures efficaces pour favoriser le Développement durable en Ile-de-France (respectivement 76% et 69%).

Les Franciliens prêts à s'investir personnellement ... au moins dans les discours !

Les Franciliens se disent également prêts à consentir personnellement des efforts et adapter leurs comportements.

- **Quatre Franciliens sur cinq (82%) se disent prêts à faire leurs courses dans des commerces près de chez eux.** 82% parmi lesquels 14% le font déjà, 23% parmi les seniors et 20% parmi les Parisiens. Une adaptation des habitudes sous condition de disponibilité et d'accessibilité des commerces de proximité. En effet, les Franciliens refusent de faire un trajet de plus de 30 minutes pour faire leurs courses de tous les jours, quel que soit le mode de déplacement qu'ils adoptent : à pied, en vélo, en transports collectifs et a fortiori en voiture.

Principal enjeu et levier du développement durable sur le territoire, la mobilité est un terrain sur lequel les Franciliens se disent prêts à consentir un certain nombre d'efforts et de compromis.

- Plus de deux tiers (69%) affirment être prêts à *faire du covoiturage pour aller travailler* (44% *certainement*). Le trajet domicile / travail, comme pour les courses quotidiennes, ne doit pas excéder 30 minutes, excepté en transports collectifs : 40% des actifs franciliens se disent prêts à y passer entre 30 minutes et 1 heure pour aller travailler. Une tolérance correspondant aux pratiques actuelles : en 2007, les utilisateurs des transports en commun français passaient en moyenne 47 minutes dans les transports en commun pour se rendre sur leur lieu de travail (résultats d'une étude réalisé pour Kéolis en avril 2007). Ces limites clairement établies traduisent une attente forte de quartiers et de villes conjuguant activité économique, habitat et services.
- Par ailleurs, dans un contexte de crise de pouvoir d'achat – mais également de mise en place du bonus écologique, plus de deux Franciliens sur trois (69%) déclarent être prêts à *acheter plus cher un véhicule moins polluant*, parmi lesquels plus d'un tiers *certainement* (dans tous les foyers, y compris les plus modestes).

- En revanche, *le paiement d'un péage dégressif avec le nombre de passagers sur les autoroutes et voies rapides d'Ile-de-France* n'est pas jugé plus acceptable qu'il n'était efficace. C'est un dispositif qui partage les Franciliens, opposant des Parisiens timidement convaincus aux habitants des Petite et Grande Couronne, réticents mais pas massivement opposés.
- Le paiement d'une taxe sur les produits polluants divisent les Franciliens mais ne convainc pas, loin s'en faut : les plus aisés l'acceptent du bout des lèvres, les plus modestes admettent qu'ils ne sont pas prêts à consentir cet effort supplémentaire.

Force est de constater que les mesures incitatives ou « optionnelles » sont plus favorablement accueillies.

Enfin, en matière de logement, l'effort personnel pour favoriser le développement durable est pour ainsi dire devenu la règle des propriétaires franciliens.

- Trois sur quatre (74%) se disent prêts à *faire des travaux pour mieux isoler leur logement*, parmi lesquels un sur deux (51%) *certainement*.
- *L'installation de panneaux solaires dans l'immeuble ou la maison* est également une mesure que 71% envisagent favorablement.

S'il y a parfois loin de la parole aux actes, ces chiffres indiquent, *a minima*, que **la nécessité d'adapter son comportement est connue et admise**.

Elle signale également la difficulté à tenir, aujourd'hui, le discours de l'indifférence ou de la délégation dans le domaine de l'environnement et plus largement du développement durable : **il est socialement difficile de décliner sa responsabilité**.

L'équation gagnante : développement durable = qualité de vie

Les Franciliens sont-ils convertis au Développement durable ? Oui, mais sous conditions ... de bénéfiques personnels. **Et 85% sont aujourd'hui convaincus que la prise en compte du développement durable en Ile-de-France est un atout pour améliorer leur qualité de vie !**

Les Franciliens sont attentifs aux enjeux environnementaux, c'est une certitude. Mais d'autant plus prêts à les intégrer à leurs pratiques qu'ils répondent également à des besoins objectifs. Ils composent ainsi un équilibre acceptable entre confort de vie, contraintes pratiques et désir de consommer d'un côté et préoccupation environnementale de l'autre. Ils sélectionnent le geste ou la pratique acceptable à l'aune de leurs besoins. Cette « mise en cohérence » permet de réduire les contradictions, et de conjuguer sans trop de schizophrénie les sentiments de « bien faire » et de « satisfaire » leurs besoins.

Les « bonnes intentions » ne sont donc pas QUE des « pratiques vertes ou durables ». Ils relèvent également du confort. Ils répondent également à la peur de la sanction sociale. Ils sont enfin – et surtout ? – une réponse partielle à la crise du pouvoir d'achat et la nécessité de réduire les dépenses du foyer (transports et habitat). La maîtrise des coûts incite les Franciliens, comme l'ensemble des Français, à réfléchir et rationaliser leurs dépenses, adoptant simultanément des réflexes et des gestes favorables à une manière de se déplacer ou de se chauffer plus respectueuse de l'environnement.

- Les Franciliens sont également convaincus que le développement durable est un levier d'attractivité du territoire, pour le tourisme français et étranger (68%), comme pour les entreprises et la création d'emploi (66%). Environ un quart (respectivement 27% et 25%) estiment que la prise en compte du développement durable n'est ni un atout ni un handicap. Une petite minorité considère qu'il est plutôt un handicap. C'est au total une minorité non négligeable qui n'est pas, aujourd'hui, convaincue.

- Et si la majorité est constante, la certitude d'un atout est plus forte parmi les sympathisants écologistes et socialistes. Les sympathisants de droite sont plus réservés : 32% ont la certitude que le développement durable n'est ni un atout, ni un handicap pour l'attractivité économique du territoire.

Un projet de développement durable en Ile-de-France ne se fera donc pas sans réserves, réticences et débats politiques.

Il est encore le sujet d'incertitudes, notamment sur la question des coûts qu'il implique.

- Près d'un Francilien sur deux (49%) est sceptique, ou convaincu de coûts à terme plus importants que les bénéfices : 14% pensent qu'un développement durable est un projet qui, à terme, apporterait plus de coûts que de bénéfices à leur commune ; 35%, prudents, refusent de trancher.
- A l'inverse, près d'un tiers (30%) estime que le développement durable est un projet qui apporterait plus de bénéfices que de coûts. 20% arbitrent en faveur d'un équilibre coûts / bénéfices.

Annexes

Liste des personnes auditionnées pour le 3^e débat de l'Observatoire :

- **Vincent Fouchier**, Directeur général adjoint de l'IAU Ile-de-France
- **Jean-Paul Lacaze**, Professeur honoraire et président de section honoraire du Conseil général des Ponts et Chaussées
- **Jean-Pierre Orfeuill**, Professeur, Université Paris Est, Institut d'Urbanisme de Paris
- **Jean-Michel Paumier**, Directeur honoraire de la RATP - Membre du Conseil Économique et Social de la Région d'Ile-de-France (CESR)
- **Daniel Quenard**, CSTB - Département Enveloppes et Revêtements, Division Caractérisation Physique des Matériaux
- **Manuel Valls**, Député-maire d'Évry, président de la Communauté d'agglomération Évry Centre Essonne
- **Bertrand Warnier**, Urbaniste-architecte
- **Marc Wiel**, Consultant Urbanisme, ancien directeur de l'agence d'urbanisme de Brest

Biographies des membres du comité d'experts du 3^e débat de l'Observatoire de la Ville

Alain Sallez, *Président de l'Observatoire de la Ville*

Professeur émérite de l'ESSEC et ancien professeur de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées, Alain Sallez a créé la Chaire d'économie urbaine et de l'Institut de Villes du Territoire et de l'Immobilier à l'ESSEC.

Il a été responsable scientifique du groupe de prospective des villes pour la DATAR pendant les années 90 et est auteur d'une douzaine d'ouvrages sur l'économie urbaine et l'aménagement du territoire, notamment *Les villes lieux d'Europe* et *Emploi et territoires en Ile-de-France, prospective* avec Vincent Gollain, parus aux Editions de l'Aube.

Francis Beaucire, *Géographe, Professeur à l'Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne*

Francis Beaucire, agrégé de géographie, est professeur à l'université Paris I Panthéon Sorbonne et à l'Ecole nationale des Ponts. Il dirige le master urbanisme et aménagement de Paris I, et est à la direction de thèses dans le domaine de la mobilité, des réseaux et de la planification territoriale. Ses recherches portent sur la relation réseaux/territoires, notamment en ce qui concerne les transports collectifs.

Il est membre du conseil scientifique du Plan Urbanisme Construction Architecture (PUCA) au MEEDDAT et, au sein du PREDIT 4, président du groupe "mobilité dans les régions urbaines".

Il dirige par ailleurs la revue "*Transports urbains*", éditée par le Groupement pour l'Etude des Transports Urbains Modernes (GETUM).

Il a également écrit de nombreux articles dans des revues nationales et internationales et a publié, pour ses principaux ouvrages : *Transports publics et gouvernance urbaine*, en collaboration avec J. Lebreton (Editions Milan, 2000), *Géographie des transports*, en collaboration avec J.-J. Bavoux, L. Chapelon et P. Zembri (Editions Colin, 2005), "Les déplacements quotidiens, facteurs de différenciation socio-spatiale ? La réponse du périurbain en Ile-de-France", dans *Géocarrefour/Revue géographique de Lyon*, n°4, 2001 (en collaboration avec Th. Saint-Gérand), "La "ville compacte" est-elle importable en France ?", dans *Les sens du mouvement* (Editions Belin/Institut pour la ville en mouvement, 2004), "Le tram-train, mode de transport hybride venu d'Allemagne", dans *La Revue Durable*, n°18/décembre 2005 (Fribourg/Suisse) ; "Transports collectifs urbains : quelle contribution au développement durable et par quels moyens ?", *Rapports de l'Institut Veolia Environnement*, n°6, 2006, et, récemment : "Ile-de-France, les nouveaux défis de l'aménagement régional", dans *Pouvoirs locaux, les cahiers de la décentralisation*, n°73, 2007.

Guy Burgel, Géographe, professeur à l'Université Paris X Nanterre

Guy Burgel est professeur de géographie urbaine à l'université Paris X Nanterre. Il y a fondé le Laboratoire de Géographie Urbaine. Sa carrière est celle d'un chercheur fondamental avec des "engagements dans les métiers de la ville". Il est le créateur, avec son épouse Galia Burgel, de la collection *Villes en parallèle* en 1978.

Le 8 novembre 2007, Guy Burgel a été reçu à l'Académie d'architecture.

En sa qualité de géographe urbain, Guy Burgel a écrit plusieurs ouvrages sur la ville, dont *La ville aujourd'hui* en 1993, *Du tiers-monde aux tiers-mondes* en 2000 ou encore *La revanche des villes* en 2006. Il a également participé à l'édition de *l'Histoire de la France urbaine* sous la direction de Marcel Roncayolo, ainsi qu'à *l'Histoire de l'Europe urbaine*. Enfin, il a publié *Paris meurt-il ?* en février 2008.

Christian Devillers, *Architecte-urbaniste*

Professeur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussée, Christian Devillers a reçu le Grand prix de l'urbanisme en 1998.

Diplômé de l'Ecole des Beaux-Arts et l'Atelier Pingusson, il obtient par la suite une maîtrise d'urbanisme à Paris VII-Vincennes sous la direction de Pierre Merlin et un master d'architecture en 1972 à l'université de Pennsylvania aux Etats-Unis. Après un an d'études auprès de Louis Kahn à Philadelphie en 1971-1972, il se consacre à la recherche à l'Institut d'études architecturales et urbaines.

De 1984 à 1990, il enseigne à l'Ecole d'architecture de Nancy et de Paris-Tolbiac et donne des cours dans les universités de Genève, Harvard, Barcelone, Kentucky Fall et Toronto.

En 1990, il crée sa propre agence et exerce son activité dans trois domaines : le projet urbain, les infrastructures urbaines et l'architecture. De 1995 à 1999, il est professeur à l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées (chaire de composition urbaine) et anime l'Atelier national Projet Urbain avec Ariella Masbounji au ministère de l'Equipement jusqu'en 2000.

Jean-Claude Driant, *Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris (Université Paris 12, Créteil)*

Spécialiste de l'habitat, il consacre l'essentiel de ses enseignements à la socio-économie du logement, aux politiques de l'habitat et au fonctionnement des marchés immobiliers. Avant d'intégrer l'enseignement supérieur, il a travaillé pendant six ans pour un bureau d'études spécialisé, parallèlement à la préparation d'une thèse sur les conditions d'habitat dans les quartiers populaires de Lima (Pérou).

Il est l'auteur de nombreuses études, articles et documents pédagogiques, et a signé ou coordonné plusieurs ouvrages consacrés au logement en France et en Amérique du Sud. De 1991 à 1995, il a assuré les fonctions de secrétaire général du Réseau Socio-Economie de l'Habitat (groupement de recherche du CNRS).

De 2001 à 2006, il a été directeur de l'Institut d'Urbanisme de Paris.

Ses travaux actuels portent principalement sur les articulations entre le fonctionnement des marchés locaux du logement et la mise en œuvre des politiques territoriales de l'habitat. Dans ce cadre, il travaille actuellement avec l'INSEE pour l'Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale, pour l'Union sociale pour l'habitat et la ville de Paris. Il est associé en 2007 aux travaux de la Haute Autorité de Lutte contre les Discriminations et pour l'Égalité (HALDE) pour la préparation d'une conférence de consensus sur la diversité sociale dans l'habitat.

Françoise-Hélène Jourda, *Architecte*

Françoise-Hélène Jourda est architecte, diplômée de l'Ecole d'architecture de Lyon. Après avoir enseigné à Lyon, à Oslo, à l'université du Minnesota, à l'Ecole polytechnique de Londres, à l'université technique de Kassel, elle occupe depuis 1999 la chaire d'architecture durable à l'université technique de Vienne.

Commissaire de l'exposition du Pavillon Français de la Biennale de Venise de 2004 dont le thème était "Métamorphoses durables", le travail de Françoise-Hélène Jourda a été présenté dans de nombreuses expositions en France ainsi qu'à Londres, Chicago, Rotterdam, Berlin et en 2005 au MOMA de New York.

Aujourd'hui, Françoise-Hélène Jourda exerce son activité d'architecte au sein de son agence parisienne JAP (Jourda Architectes Paris). Le développement durable reste l'objectif affiché de son travail d'architecte et d'enseignante. Consciente de la situation particulière de la France sur ce terrain de « l'architecture durable », elle a créé « EO.CITE », une société de conseil en architecture et urbanisme qui a pour vocation d'accompagner tous les acteurs du projet (maîtres d'ouvrage, élus, citoyens) sur la voie du développement durable. Elle a également été en charge de missions de conseil auprès du cabinet ministériel de Jean-Louis Borloo.

Philippe Madec, *Architecte-urbaniste*

Philippe Madec, architecte d.p.l.g., urbaniste, professeur en architecture, architecte-conseil de l'Etat et écrivain, est membre titulaire de l'Académie d'Architecture depuis 2007. Chevalier de la Légion d'Honneur au titre de l'Ecologie.

Questionnant le fondement de ses métiers, il a choisi de reporter le début de son activité professionnelle pour sept années de voyages et de recherches. Depuis lors, il poursuit un travail théorique parallèle à sa pratique professionnelle.

Il a publié des livres, articles dont L'Architecture aux éditions Autrement pour les 8/12 ans, et réalisé des films, dont le moyen-métrage Habitant pour le Ministère de la Culture et Arte, en 1997, visant à réduire le fossé entre culture populaire et culture architecturale. Longtemps enseignant nomade en architecture et paysage (Columbia, Versailles, Harvard, Montréal, Paris Tolbiac), il enseigne depuis 2000 à l'Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Lyon, où il a créé le département Architecture, Stratégie pour un Développement Durable et Equitable, associé aux écoles d'ingénieurs ENTPE et INSA de Lyon.

Parmi ses principales réalisations et études en cours, plusieurs écoquartiers en France et une ville écologique au Maroc. Philippe Madec est également l'auteur d'un Château d'eau Zéro énergie à Pacé, de la Maison de la Nature du Parc écologique Izadia (HQE) à Anglet, ou encore du Musée archéologique du Château de Mayenne, HQE également. A reçu de nombreux prix en architecture et urbanisme.

Jean-Michel Vincent, *Directeur de la stratégie et du développement durable, DREIF (Direction Régionale de l'Equipement Ile-de-France)*

Diplômé de l'Ecole Spéciale des Travaux Publics, Jean-Michel Vincent a contribué à la réalisation de nombreux projets d'aménagement urbain et de construction tels que la ville nouvelle de Cergy-Pontoise et le Grand Louvre. Puis, il a pendant 16 ans travaillé à la SNCF, à la direction de l'aménagement puis à la direction de l'immobilier et de l'organisation. Il est actuellement directeur de la stratégie et du développement durable à la Direction Régionale de l'Equipement Ile-de-France.

Références

- Les Ateliers de Maîtrise d'œuvre urbaine, sept 2008, *Quelle place pour l'automobile ? revisiter les grandes infrastructures en milieu urbain*, actes de la table ronde du 3 septembre au théâtre 95 – Cergy-Pontoise
- M. Berger, J. Brun, juin 2006, *Mobilités résidentielles, navettes et recomposition des systèmes résidentiels en région parisienne*, PUCA, recherche, 160 p.
- G. Burgel, *Paris, avenir de la France*, L'Aube, La Tour d'Aigues, 1999, 210 p.
- G. Burgel, *Paris meurt-il ?* Perrin, 2008, 181p.
- G. Burgel, *Paris et l'Île-de-France : un amour de raison*, in *Pouvoirs*, n° spécial sur Paris, 110, 2004, pp. 47-59
- G. Burgel, *Paris, une centralité d'exception*, in *Voies publiques, Histoires et pratiques de l'espace public à Paris* (sous la direction de Simon Texier, Editions du Pavillon de l'Arsenal et Picard, 2006, pp. 265-270
- G. Burgel, *Paris : une altermétropolisation est-elle possible ?*, Actes du séminaire de la Fondation Gabriel Péri, juin 2006-mars 2007, 2008, pp. 13-15, 26-28, 34-35, 41-43, 52-54
- G. Burgel, *Grand Paris : la démocratie métropolitaine est-elle encore possible ?*, Esprit, n° 348, octobre 2008, pp.174-185
- J.Carassus, 2006, *Comparaison internationale bâtiment et énergie, Rapport intermédiaire*, PREBAT, Programme de recherche et d'expérimentation sur l'énergie et le bâtiment, ADEME, CSTB, PUCA, Paris, 45 p.
- S. Faucheu, I. Nicolai, mars-avril 2007, *Réchauffement climatique et croissance économique : risques et opportunités* in *Développement et environnement*, Cahiers français 337, La documentation Française, 6 p.
- Fond@terra, oct. 2008, Actes du colloque *Changements environnementaux : impacts sur la santé de la population francilienne*, Ile-de-France, R2de la France DS, Climat environnement société, Fond@terra
- IAU Ile-de-France, sept. 2008, *Territoires franciliens : une inégale exposition aux risques de mutations économiques*, Note rapide N° 451
- IAURIF, janvier 2008, *Chiffres clés 2008*
- IAURIF, juin 2007, *Entre projets et stratégies, le pari économique de six métropoles européennes*

- IAURIF, nov 2005, *La consommation énergétique des transports franciliens*, Note rapide sur les transports N° 400
- IAURIF, dec. 2007, *Les indicateurs du développement durable, mesurer la qualité de vie des franciliens*, Note rapide sur le développement durable N° 439
- IAURIF, mars 2006, *Les leviers de l'attractivité des métropoles : exemples internationaux*, Note rapide Territoires de l'aménagement N° 413
- IAURIF, oct. 2004, *Les éco-activités en Ile-de-France, une filière innovante, un fort potentiel de développement*, Note rapide N° 363
- IAURIF, juillet 2002, *L'Economie des grandes métropoles européennes : quelle situation pour l'Ile-de-France*, Note rapide sur bilan du SDRIF, N° 302
- IAURIF, mai 2007, *L'emploi peu qualifié en Ile-de-France, localisation et spécificités locales*, Note rapide sur l'économie, N° 429
- IAURIF, dec. 2005, *l'empreinte écologique des habitants de la région d'Ile-de-France*, Note rapide sur le développement durable N° 403
- IAURIF, nov 2005, *Le revenu des franciliens : vers une stabilisation des inégalités entre communes*, Note rapide population-modes-de-vie N° 401
- IAURIF, nov 2005, *Pollution atmosphérique, effet de serre et circulation routière en Ile-de-France : des améliorations notables, des efforts à poursuivre*, Note rapide sur les transports N° 402
- IFORE, juin 2008, *Les indicateurs du développement durable*, Compte rendu du séminaire des 16 et 17 juin 2008, Ministère de l'Ecologie et du Développement durable
- INSEE, juillet 2008, *Chiffres clés – Enquêtes annuelles de recensement de 2004 à 2007, régions, province, France métropolitaine, France entière*
- F-H Jourda, sept. 2007, *Rapport sur la prise en compte du développement durable dans la construction à Monsieur Jean-Louis Borloo*, Ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable
- A. Maugard, 2007, *Regards sur le bâtiment, le futur en construction*, CSTB, Ed. Le Moniteur, Paris, 180 p.
- P. Moulié, oct. 2008, *SDRIF : notre préoccupation majeure concerne désormais la mise en œuvre du Schéma directeur*, Le magazine Conseil économique et social régional d'Ile-de-France, N° 47

- Observatoire de la Ville, février 2007, *Formes d'habitat et densités urbaines : quelles opportunités pour la ville de demain ?*, Cahiers de l'Observatoire de la Ville N°1, Paris
- Observatoire de la Ville, décembre 2007, *Les quartiers durables : nouvel enjeu pour la ville de demain ?*, Cahiers de l'Observatoire de la Ville N°2, Paris
- J-M Offner, nov. 2007, *Le Grand Paris*, Problèmes politiques et sociaux N° 942, La documentation Française
- J-P. Orfeuill, mars-avril 2007, *Villes et transports*, in *Développement et environnement*, Cahiers français 337, La documentation Française, 6 p.
- J-P. Orfeuill, 2001, *L'automobile en question*, La Documentation Française, Paris, 120 p.
- Préfecture de la région d'Ile-de-France, mai 2008, *Contrat de projets Etat-région Ile-de-France 2007-2013*
- *Projet de loi relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement*, juin et nov. 2008
- R. Rochefort, 2008, *Un commerce pour la ville*, Rapport au ministre du Logement et de la Ville, CREDOC, L'aube, 174 p.
- Sallez, sept. Oct. 2008, *Vous avez dit quartiers durables*, in *Revue Urbanisme*, N° 362
- TNS Sofres, nov. 2008, *Les franciliens et le développement durable*, sondage réalisé pour l'Observatoire de la Ville
- Transports urbains, juil. 2007, *Dossier : Rocades en Ile-de-France, le tramway Leslys*, Transports urbains, mobilités, réseaux, territoires, N° 110, Université de Cergy-Pontoise
- Sondage TNS Sofres, *Elus locaux et quartiers durables : perceptions et expériences*, novembre 2007
- Sondage TNS Sofres, *Les Français et leur habitat, Perception de la densité et des formes d'habitat*, janvier 2007

Conception et réalisation graphique : Vae Solis Corporate
www.vae-solis.com

Illustration de couverture : D.R.

Développement durable : un levier d'attractivité pour la Région Capitale ?

Les transformations de Paris par le baron Haussmann ont assuré à la Capitale un siècle de modernité. Le plan Delouvrier de 1965 a élargi à la Région parisienne l'aménagement propre à accueillir la croissance économique et démographique d'une métropole mondiale de onze millions d'habitants. Il reste aujourd'hui à trouver les voies et moyens d'une adaptation de la Région Capitale au monde de demain, socialement, écologiquement et économiquement durable.

Il faudra revoir les formes urbaines de la polycentralité, promouvoir la densification de l'habitat périurbain, trouver les moyens d'une mobilité douce au sein des quartiers et créer de nouvelles infrastructures de transports en commun. Les modes de vie devront s'adapter à la réduction des consommations énergétiques et les pouvoirs publics devront s'attacher à une répartition plus équitable des activités. Il faudra prendre les mesures propres au rapprochement des lieux de résidence et d'emploi, notamment par la mobilité résidentielle. Autant de processus à inventer que de projets à promouvoir !

C'est à ces défis que l'Observatoire de la Ville a, cette année, souhaité contribuer par ses propositions et son questionnement sur le lien entre développement durable et attractivité de la Région Capitale.

Vous trouverez dans ce recueil de textes des éclairages permettant de revenir sur les enjeux économiques, sociaux et environnementaux liés au développement de la Région Capitale.

