



FRANCILIENS ET DEVELOPPEMENT DURABLE Jusqu'où sont-ils prêts à aller ?

*Principaux enseignements du sondage réalisé
pour l'Observatoire de la Ville
du 5 au 12 novembre 2008*



**Bouygues
Immobilier** 

 **OBSERVATOIRE
DE LA VILLE**

Contacts TNS Sofres :
Département Stratégies d'Opinion / Société
Brice TEINTURIER / Laurence BEDEAU / Emeric MOISON
18MW05



138, avenue Marx Dormoy
92129 Montrouge cedex
France

Tél. : 33 (0)1 40 92 66 66
Fax : 33 (0)1 40 92 46 60
Site Web : www.tns-sofres.com



TNS Sofres a choisi d'utiliser du
papier 100% recyclé

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 de 1000 Franciliens, représentatif des résidents d'Ile-de-France âgés de 18 ans et plus. Cet échantillon a été constitué selon la méthode des quotas (sexe, âge, profession du chef de ménage) avec stratification géographique. Les entretiens ont été réalisés par téléphone.

Afin de contribuer aux échanges du 3^{ème} débat de l'Observatoire, ce sondage s'est attaché à faire le point sur **les opinions, perceptions, et attentes des Franciliens en matière de Développement durable pour la région Ile-de-France**, ainsi qu'à évaluer **l'acceptabilité des efforts et contraintes induits par un Développement durable sur ce territoire.**

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'Ile-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'Ile-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 préoccupation 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% de 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 vélibs, 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 vélibs* 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

Les Franciliens se disent également prêt 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 bénéfices 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%) estime 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 l'Ile-de-France; 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.