



OBSERVATOIRE DE LA VILLE

**3^e débat de l'Observatoire de la Ville
15 décembre 2008**

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

Synthèse des débats du 15 décembre 2008

SOMMAIRE

Introduction.	p.3
Premier débat <i>Changer les mobilités</i>	p.4
Deuxième débat <i>Repenser la ville</i>	p.8
Annexe <i>Propositions du comité d'experts de l'Observatoire de la Ville</i>	p.13

INTRODUCTION

Quelques mots sur l'Observatoire de la Ville...

L'Observatoire de la Ville est un lieu d'information, de réflexion prospective et d'échanges qui a pour but de mieux comprendre l'évolution des comportements urbains et des politiques publiques afin de formuler des propositions utiles à la prise de décision.

Créé en avril 2006, l'Observatoire de la Ville bénéficie du soutien de trois partenaires : Bouygues Immobilier, partenaire fondateur, AMC- Le Moniteur et la Cité de l'architecture et du patrimoine.

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 d'experts, réunis pour la complémentarité de leurs compétences en matière d'économie immobilière, de développement durable, d'architecture et d'urbanisme.

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) et auditionne des spécialistes et des acteurs clés de la ville (élus, responsables de collectivités, etc.). Les résultats de ces travaux prennent ensuite la forme de propositions concrètes, rassemblées dans un rapport d'étude, édité pour chaque thématique traitée.

Le comité d'experts

Il comprend :

- **Alain Sallez**, économiste urbain, professeur honoraire de l'ESSEC et ancien professeur à l'ENPC, président de l'Observatoire de la Ville
- **Francis Beaucire**, Géographe
- **Guy Burgel**, Géographe, Professeur à l'Université Paris X Nanterre
- **Christian Devillers**, Architecte-urbaniste
- **Jean-Claude Driant**, Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris (Université Paris 12, Créteil)
- **Françoise-Hélène Jourda**, Architecte
- **Philippe Madec**, Architecte-urbaniste
- **Jean-Michel Vincent**, Directeur de la stratégie et du développement durable, DREIF (Direction Régionale de l'Équipement Ile-de-France)

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

PREMIER DEBAT :

« Changer les mobilités »

Daniel AUGELLO, Président de la section technique « Automobile et Société », de la Société des Ingénieurs de l'Automobile

Guy BURGEL, Géographe, professeur à l'université de Paris X

Jean-Claude DRIANT, Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris (université Paris 12, Créteil)

François KOSCIUSKO-MORIZET, Maire de Sèvres

Jean-Michel PAUMIER, Directeur honoraire de la RATP, membre du Conseil Economique et Social de la Région Ile-de-France (CESR)

La table ronde a été animée par **Frédéric LENNE**, Directeur du Département Architecture du Groupe Moniteur.

Daniel AUGELLO défend l'adoption d'une approche intégrée, prenant en compte le véhicule, les énergies alternatives, ainsi que l'usage du véhicule et sa gestion. Agir sur l'usage du véhicule produit des effets plus immédiats sur l'ensemble du parc automobile qu'investir dans les nouvelles voitures, dont la généralisation prend plusieurs années.

Cette action repose sur :

- l'amélioration de la gestion du trafic en développant l'information en temps réel et l'information sur le temps de parcours ;
- la conception et l'exploitation des infrastructures ;
- des actions sur le comportement du conducteur ;
- l'organisation de la mobilité et l'utilisation de nouveaux services de mobilité tels que le transport à la demande, le covoiturage ou les voitures en libre-service.

Le plan de déplacement d'entreprise mis en place par Renault a ainsi entraîné une réduction de 30 % des émissions de gaz à effet de serre émis par les déplacements des salariés du Technocentre.

Les émissions et consommations comparées pour différentes infrastructures sur un parcours de deux kilomètres révèlent que le minimum d'émissions se situe à 50 kilomètres/heure. En gestion de trafic, le passage d'une vitesse moyenne de 10 kilomètres/heure à 20 kilomètres/heure permet de réaliser des gains potentiels de 25 %.

La ville n'étant pas un ensemble monolithique, il n'existe pas de définition simple de la place de la voiture dans la métropole de l'après-Kyoto. La pertinence de l'usage de l'automobile dans le centre de Paris peut être questionnée, mais elle existe, même si elle tend à prendre de l'importance au fur et à mesure que l'on s'éloigne du centre. La place de la voiture dans la métropole varie selon les zones et les densités.

Guy BURGEL souligne que la mobilité ne représente pas le mal. Plurielle, elle se trouve au cœur du processus historique de toute société. Seule une société d'évolution et non d'involution rend possible le développement durable. Sa recherche ne doit pas conduire à restreindre les mobilités, mais à les transformer.

Il est essentiel de développer une trame de transport collective de mobilité en petite couronne, efficace et équitable, afin de rattraper, à l'aide du « métrophérique », par exemple, le retard et l'erreur historique et stratégique de la région en la matière. L'accessibilité des transports représente le manque d'équité le plus criant, qui précède et alimente celui de l'accès à l'emploi et au logement.

La mobilité est le fil rouge stratégique qui permettrait de relever les défis du Grand Paris. La création d'une trame de transport libérerait du foncier valorisable, à un coût abordable, facilitant ainsi la création d'emplois non seulement qualifiés, mais aussi faiblement qualifiés dont a également besoin la

population. Elle pourrait renforcer l'équité sociale dans l'accès au logement. Adopter cette vision de la mobilité constitue un premier pas dans la construction d'une ville durable.

Le Grand Paris dessine une fenêtre d'ouverture qui, auparavant, n'a existé que deux fois, sous Napoléon III avec le baron Haussmann et sous la présidence de Charles de Gaulle avec Paul Delouvrier. Cette fenêtre d'ouverture peut se refermer. Aussi faut-il saisir l'opportunité qu'elle représente pour avancer dans cette direction.

François KOSCIUSKO-MORIZET souligne la confusion en termes de gouvernance, d'institutions et de limites, qui règne autour du Grand Paris, dont il n'espère que des opérations ponctuelles et importantes.

En tant que maire de Sèvres, la communauté d'agglomération représente, davantage que le Grand Paris, l'échelle à laquelle de nouvelles formules de vie en commun sont engagées. Selon l'angle adopté, il existe différentes solutions pour traiter un problème. Il faut prendre en compte cet élément.

Concernant la mobilité, il se place à l'écoute du vécu des habitants. La plupart affirment soutenir le développement durable, mais cet élan ne se traduit pas toujours aussi nettement dans l'évolution des comportements individuels que dans les discours.

La priorité de la mobilité, en tant que maire d'une ville périphérique de Paris, est la construction rapide d'une rocade. Les déplacements sont de moins en moins concentrés et un nombre croissant d'entre eux s'effectue de banlieue à banlieue. Il est impératif de les faciliter en faisant en sorte que ces personnes n'aient plus à passer par Paris.

Enfin, les travaux sur les changements de la mobilité doivent intégrer les délais de réaction et le temps d'évolution des mentalités dans leurs réflexions, les opérations d'urbanisme se réalisant sur une décennie plutôt que sur un mois.

A ses yeux, la multiplication des initiatives de l'Etat, des collectivités territoriales, du syndicat de transport d'Ile-de-France n'est pas mauvaise en soi, à condition que ces travaux finissent par se rejoindre dans une certaine cohérence à un moment donné. Un schéma directeur d'orientation se définit sur vingt-cinq ans. La volonté du gouvernement et les processus organisationnels sont désormais en place pour avancer.

Jean-Michel VINCENT, expert de l'Observatoire de la Ville, apporte des informations complémentaires sur l'approche du Grand Paris en termes de développement durable. Le Grenelle de l'environnement a posé comme enjeu principal la lutte contre le réchauffement climatique, induisant une réduction significative des émissions de gaz à effet de serre. De ce point de vue, le dernier bilan carbone révèle que ces émissions relèvent à 37 % du trafic aérien, 20 % du trafic routier et 20 % du bâtiment. Les comportements individuels et collectifs jouent un rôle essentiel dans l'atteinte du facteur 4. Or, si les déplacements dans le bassin de vie s'effectuent à moins de trois kilomètres, les déplacements professionnels s'effectuent dans un rayon trois fois supérieur. 70 % des emplois de l'Ile-de-France sont concentrés dans 70 communes sur 1 300, 50 % des actifs travaillent hors de leur commune de résidence.

Pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre, il faudrait faciliter l'habitation d'un logement à moins de trois kilomètres de l'emploi, s'attacher aux infrastructures existantes, notamment dans la deuxième couronne et développer par exemple un système de vélos avec la garantie de retrouver son véhicule à la sortie du travail. La deuxième couronne compte cinq millions d'habitants. Pour faciliter leur mobilité, un bus express pourrait être mis en place, à haut niveau de service, cadencé au même rythme que les RER et facilement accessible, avec l'avantage de pouvoir être mis en service en moins de cinq ans.

Christian DEVILLERS estime, contrairement à Guy BURGEL, qu'il faut réduire la mobilité contrainte et accepter la fin d'un modèle de développement fondé sur l'accroissement sans fin de la mobilité. En effet, la mobilité ne peut continuer à s'étendre comme auparavant ; la substitution des modes de

mobilités, possible dans les agglomérations denses, ne l'est pas dans la deuxième couronne. De plus, la mobilité engendre la mobilité. Le problème doit être posé sous un nouvel angle, qui n'envisage plus la mobilité comme un synonyme de progrès mais pose comme objectif de reconstruire des territoires complets et cohérents, en plaçant la mobilité au service de la ville et non l'inverse.

Guy BURGEL estime qu'il faut rester mesuré dans la description de la deuxième couronne. 85 % à 90 % de ses habitants sont concentrés dans des agglomérations plus ou moins denses, villes nouvelles comprises. La répartition de la population n'est que relativement diffuse. Ses propos concernaient les agglomérations denses, non le périurbain diffus. Une société urbaine fondée sur une mobilité de proximité relève du mythe. Depuis cinquante ans, la féminisation de l'emploi a accru les mobilités au sein des ménages. La question de la mobilité s'inscrit dans une société complexe qui contient également des espaces d'inertie. Pour sortir de la crise, il faut faire preuve de créativité.

François KOSCIUSKO-MORIZET souligne la nécessité d'admettre le libre arbitre des individus qui, malgré la présence de commerces de proximité, peuvent continuer à préférer prendre leur voiture pour se rendre au centre commercial.

Daniel AUGELLO approuve l'idée d'un bus express. L'expérience de Renault, dont les lignes de bus privées sont devenues publiques, a prouvé l'intérêt de ce type de transport lorsque les arrêts et la fréquence des lignes sont définis au plus près du service attendu.

Selon **Jean-Michel PAUMIER**, le débat ne doit pas se centrer sur les limites des zones urbanisées mais sur la rupture de l'offre de transports collectifs entre Paris et les grande et petite couronnes. Dans la grande couronne, le seul choix possible de transport est souvent individuel.

L'amélioration du transport de banlieue à banlieue nécessite de ne pas tout miser sur le ferroviaire pour mieux s'adapter aux différents types d'urbanisation et de desserte. Les autres voies doivent aussi être explorées.

La rocade, quant à elle, s'envisage sur trois niveaux, celui des boulevards des maréchaux, celui de l'arc express et un niveau plus lointain pour lequel la réponse devra peut-être différer.

Jean-Claude DRIANT pense que ce débat résulte d'un malentendu, lié à l'insuffisante prise en compte de la nature plurielle de la mobilité. Il existe un enjeu fort de réduction des mobilités les plus coûteuses. A l'inverse, la mobilité résidentielle peut être considérée comme vertueuse et réside dans la capacité à adapter les conditions de logement à ses aspirations et besoins. Davantage contrainte que la mobilité professionnelle, elle évolue moins fréquemment. La fluidification du marché du logement représente de ce point de vue un enjeu important. Les mobilités renvoient ainsi aux trois piliers du développement durable, économique, social et environnemental. Il manque une politique du logement à l'échelle de l'agglomération.

Jean-Michel PAUMIER estime que manque également une réelle politique de transports et de circulation. Un problème de gouvernance se pose, qui doit être résolu.

Les résultats du sondage révélaient une incertitude quant au rapport entre le coût et les bénéfices attendus d'une politique de développement durable. La prise en compte du coût dans les réalisations futures pose une réelle difficulté. Les modes d'évaluation et les indicateurs de performance occultent souvent les externalités négatives. Il faut donc les faire évoluer.

Le développement durable, en tant que question transversale pour la ville, mérite une approche intégrée et la recherche de synergies, plutôt que l'accumulation de décisions techniques et sectorielles. Le contenu et le cadre de l'action publique doivent être conçus différemment pour améliorer le fonctionnement de l'agglomération.

Il existe un large consensus sur le retard des infrastructures de la région et la nécessité de renforcer les modes de transports de banlieue à banlieue. Cependant, d'autres facteurs sont à prendre en compte tels que le décalage entre la programmation et la réalisation d'une opération urbaine. Il faut réfléchir à des procédures réduisant ce délai et retenir les opérations dont l'anticipation, la préparation

et les négociations facilitent la réalisation et dont le soutien politique et public garantit l'ancrage territorial.

Concernant la gouvernance, la région dispose d'un atout réel, le STIF, pour travailler sur la cohérence, la coordination et l'intégration tarifaire de l'offre de transports collectifs en Ile-de-France.

Cependant, la réflexion sur l'organisation globale de la mobilité continue à se heurter à des logiques sectorielles ne tenant pas compte des bassins de vie et d'emploi. De plus, elle n'inclut pas l'ensemble des systèmes de déplacements. La loi du 13 août 2004 élargit les responsabilités du STIF dans l'élaboration des plans de déplacements urbains. Cette opportunité doit être saisie pour élargir le champ d'une autorité publique qui serait chargée de toutes les formes de mobilités, taxis compris. La question est ouverte.

Une participante remarque qu'aucune femme n'est présente en tant qu'intervenante, malgré leur présence dans la salle. Donner la parole aux femmes permettrait d'avancer sur le fond et la forme de toutes ces questions.

Un membre de la direction immobilière d'Aéroports de Paris rappelle la nécessité d'inclure les aéroports dans les projets de développement de trames de transports efficaces.

Un architecte urbaniste souligne que l'augmentation prévisible du prix du carburant pourrait modifier naturellement les mobilités en incitant au rapprochement entre domicile et lieu de travail.

Jean-Claude DRIANT acquiesce mais souligne que cette évolution ne se ferait pas forcément de manière équitable.

En réponse à la question d'un élève architecte urbaniste d'Etat, **François KOSCIUSKO-MORIZET** explique que les résistances administratives proviennent de l'accumulation des procédures, ainsi que des comportements procéduriers consistant à engager des recours sur permis de construire. Sans une bonne connaissance des mécanismes administratifs, certains projets ne peuvent aboutir. Ainsi, la construction d'une base de loisirs sur son territoire prévoyait la récupération des eaux pluviales pour l'alimentation des chasses d'eau. Les professionnels de la DASS ont commencé par refuser le projet, un texte réglementaire spécifiant qu'il devait s'agir d'eau potable. Il a fallu faire passer un nouveau texte pour mettre en œuvre cette mesure de développement durable.

Un membre d'une équipe consultée sur la métropole après Kyoto estime que le pluriel des mobilités est insuffisamment pris au sérieux. Le débat devrait articuler différentes dimensions, le collectif et l'individuel, le privé et le public ou encore les transports de marchandises. Il faut sortir des logiques sectorielles.

François KOSCIUSKO-MORIZET confirme qu'il ne faut pas se limiter à une seule option mais s'efforcer de dépasser les logiques sectorielles, en avançant, parfois, au-delà des volontés exprimées.

Guy BURGEL conclut que le changement des mobilités devrait reposer sur une approche fondée sur la mesure et l'audace de la vision.

DEUXIEME DEBAT :

« *Repenser la ville* »

Daniel BIARD, Président du comité exécutif du groupe Polylogis, président du Directoire de LogiRep

Patrick BRAOUEZEC, Président de la Communauté d'agglomération Plaine Commune

Christian DEVILLERS, Architecte urbaniste

Vincent FOUCHIER, Directeur général adjoint de l'IAU Ile-de-France

Francis ROL-TANGUY, Directeur de l'Atelier parisien d'urbanisme

La table ronde a été animée par Frédéric LENNE, Directeur du Département Architecture du Groupe Moniteur.

Par son engagement dans le domaine du logement social et du renouvellement urbain, le groupe Polylogis contribue, selon **Daniel BIARD**, à remodeler la ville. Les actions menées en réponse à la crise du logement peuvent néanmoins souffrir de la crise économique et financière actuelle, à même de ralentir l'accession à la propriété et l'action des collectivités territoriales qui risquent de voir leurs recettes fiscales diminuer à long terme.

Le groupe possède 45 000 logements en Ile-de-France et travaille dans des zones urbaines denses, ce qui induit un grand nombre de petites opérations. Son action consiste à penser la ville au service des habitants.

La mixité sociale est un processus en perte de vitesse, en raison de la crise du logement abordable. La crise économique actuelle, en limitant la capacité de financement des ménages, contribue à renforcer ce phénomène. La baisse des prix de l'immobilier ne sera sensible qu'à long terme. De plus, la diminution espérée risque d'être compensée par l'accroissement des coûts liés au développement durable et à la qualité de la construction.

Le groupe se veut opérateur de projets d'agglomération, au service des habitants. Partenaire des collectivités territoriales, il tente de répondre à leurs attentes. Si le logement social souffre de l'image des grands ensembles, il constitue également un laboratoire de techniques nouvelles, dans lequel leur action consiste à anticiper le bien-être des habitants en pensant les espaces verts et infrastructures nécessaires.

Patrick BRAOUEZEC explique que la création de Plaine Commune s'est fondée sur la volonté que l'ensemble du territoire de Saint-Denis et des villes voisines bénéficie des retombées du stade de France à long terme. Son projet urbain comprenait une mixité de fonctions étendue à l'ensemble de l'agglomération. Le développement d'une charte d'aménagement et de développement pour la communauté de communes a été le lieu d'une réflexion sur la ville.

Il existe deux manières d'envisager la ville, l'une exclusive, qui consiste à laisser faire, l'autre, inclusive, qui consiste à la repenser radicalement. L'enjeu prioritaire est de donner accès à toutes les populations, y compris les plus fragiles, à la centralité de la ville.

Plaine Commune participe aux initiatives développées dans le cadre de la Région Capitale en rejetant tout scénario d'extension parisienne qui n'aboutirait qu'à repousser la frontière d'exclusion au-delà du périphérique. Repenser la ville impose de repenser la pertinence des territoires, de structurer les dynamiques sociales et économiques existantes et de repérer les pôles structurants. La ville doit être conçue pour tous les habitants sans exception et n'exclure personne des centralités.

La construction d'un équipement national valorisant a considérablement modifié le regard porté sur le territoire de Saint-Denis mais aussi celui que les habitants portent sur eux-mêmes. Cette dynamique ne doit pas être interrompue.

Le développement d'une nouvelle centralité n'est pas forcément inquiétant. La métropole peut être repensée comme une nouvelle centralité, une grande mosaïque allant dans le sens d'un polycentrisme revendiqué. La construction d'un arc Roissy-La Défense ne doit pas exclure le pôle Nord de Paris, structurant pour la métropole. Au contraire, il faut développer les relations entre les pôles.

Christian DEVILLERS revient sur la thématique du développement durable et souligne que ce dernier ne saurait advenir sans équité territoriale. Le Grenelle de l'environnement affirme la nécessité d'un urbanisme plus efficace et équitable. Or, morale sociale et attractivité économique ne vont pas forcément de pair dans la métropole, alors que l'inéquité territoriale menace la cohésion sociale.

Les entretiens menés auprès des maires de banlieue confirment le développement abandonné à lui-même de territoires dédiés à l'exclusion et démunis de services publics. Clichy-sous-Bois, par exemple, une ville de 55 000 habitants, n'a longtemps compté ni CAF, ni Assedic, ni transports en commun conséquents. Or, les inégalités de territoires alimentent l'exclusion culturelle. Seuls deux enfants par classe dans les écoles primaires de Clichy sont déjà allés à Paris. Les codes culturels et de langage ne sont pas les mêmes. Tout le rôle du maire consiste à empêcher le divorce définitif entre deux populations et la dislocation du dialogue entre les territoires. De ce point de vue, la politique de la ville, malgré toutes les critiques suscitées, joue un rôle essentiel, à approfondir.

Les services publics territorialisés exercent un impact fort sur la redistribution sociale. Leur porter atteinte revient à accroître les fractures entre territoires. Les ZUS, massivement sous-équipées, rassemblent 8 % de la population française. L'ascenseur social n'est pas seulement en panne, il s'est territorialisé. La ville ne joue plus son rôle intégrateur. Dès lors, l'objectif d'une politique métropolitaine doit être de restaurer l'ascension sociale à travers un traitement équitable des territoires et le développement de centralités attractives dans les banlieues.

Une politique de la Région Capitale favorable à l'équité territoriale peut s'appuyer sur :

- la mobilité ;
- la relance du volet territorial de la politique de la ville, l'accroissement des moyens de l'ANRU et son extension au périurbain ;
- le lancement d'une politique du logement social et intermédiaire au niveau de l'agglomération, incluant notamment le retrait du droit des maires à fixer les POS et la relance d'une politique foncière ;
- l'embellissement de l'espace public ;
- le développement de centralités intermédiaires rendant une certaine autonomie aux territoires et rétablissant de la proximité ;
- les polarités existantes.

L'équité territoriale exige un gouvernement d'agglomération. La création d'une communauté d'agglomération englobant le territoire régional est à envisager.

Vincent FOUCHIER estime que le développement durable ouvre des perspectives d'action au schéma directeur d'Ile-de-France dans les pratiques d'aménagement. Il encourage le croisement de différentes échelles territoriales et leur décroisement. Le développement durable n'est pas seulement un levier d'attractivité pour la Région Capitale, il en est une condition *sine qua non*.

Par rapport aux inégalités, le schéma directeur introduit la notion de cumul d'inégalités dans les territoires, créant ainsi des cibles prioritaires d'action. Il interroge l'usage économe de l'espace, les relations entre espaces et la continuité écologique.

Des mots clés permettent de repenser la ville :

- une « ville compacte », dans laquelle urbanisme et transport sont articulés ;
- de la « proximité » à plusieurs échelles, locale, intermédiaire et globale ;
- une « ville de cycles courts », marquée par l'adaptation de l'offre urbaine.

L'échelle intermédiaire d'action, ni locale, ni intercommunale, reste à déterminer pour un territoire de 11 millions d'habitants.

Concernant la gouvernance, **Vincent FOUCHIER** se méfie des comparaisons avec le « Grand Londres », qui représente un petit Londres par rapport aux enjeux du territoire, en raison des limites des pouvoirs du maire. La comparaison n'est pas non plus possible avec le Grand Lyon, pour des raisons de couverture du territoire. L'Ile-de-France possède en revanche une particularité et un atout de taille en l'existence d'une région administrative couvrant l'échelle de la métropole. Le projet de Syndicat Mixte d'Etude autour du Grand Paris porte sur l'agglomération parisienne. Dans l'hypothèse où toutes les communes adhèreraient, il ne représenterait que la moitié de la capacité d'urbanisation jusqu'en 2030. Repenser les métropoles françaises implique de changer d'échelle de gouvernance, la plus pertinente étant celle de la région. Les textes qui régissent la gouvernance pourraient évoluer dans le sens d'une meilleure articulation de ces niveaux. Les intérêts de la métropole doivent être portés par une entité métropolitaine, les intérêts locaux, par des entités locales.

Dans ce débat où l'investissement tient une grande place, il ne faut pas oublier d'inclure le fonctionnement et la définition du service et veiller à raisonner sur ces deux aspects.

Francis ROL-TANGUY estime que la question n'est pas de « repenser la ville » mais de « penser la métropole », loin de toute nostalgie. Le territoire francilien, pourtant atypique en France, a toujours été gouverné comme le reste du territoire. Penser son évolution impose donc de recourir aux comparaisons internationales, les problèmes de gouvernance se posant dans des termes différents.

Le mouvement engagé en faveur de l'intercommunalité dans la première couronne de l'Ile-de-France, avec la fusion prévue de communautés d'agglomération, révèle le besoin d'un niveau de gouvernance adapté à des territoires regroupant 200 000 à 300 000 habitants. Le problème de gouvernance n'est pas résolu pour autant, comme l'illustre l'exemple des projets de tramway, menés bien plus rapidement à Paris que dans le reste de l'Ile-de-France. La situation fiscale née de la création des départements dans les années 60 pose désormais un problème de péréquation.

Des projets métropolitains nécessitent un niveau de gouvernance plus élevé. De multiples pistes se dégagent qui posent autant de questions, comme le montrent les résultats de la consultation menée auprès de dix équipes internationales d'architectes. Certains suggèrent une métropole allant de Paris au Havre quand d'autres évoquent une ville compacte.

Il ne suffit pas de multiplier les sites similaires à La Défense pour résoudre le problème. Cependant, si les pouvoirs publics veulent créer d'autres points de concentration, il faudra veiller à l'usage des bâtiments devenus obsolètes dont la transformation en logements, par exemple, pourrait recréer de la mixité sociale et aérer le territoire.

A la question de Frédéric LENNE, **Francis ROL-TANGUY** répond qu'un Atelier d'urbanisme du Grand Paris, sur le modèle de l'Atelier parisien d'urbanisme, serait souhaitable. L'outil manquant aux trois départements de la petite couronne reste à construire

CONCLUSIONS

Michèle PAPPALARDO, Déléguée interministérielle au développement durable, Commissaire générale au développement durable.

Michèle PAPPALARDO remercie l'Observatoire de la Ville de son invitation. Elle se réjouit de constater la place centrale qu'occupe dans les réflexions le sujet de la ville durable, qui synthétise de manière opérationnelle les problématiques du développement durable. Elle se réjouit également du renforcement de la prise de conscience et des réflexions concrètes menées autour de ce sujet.

Le thème de la « ville durable », de plus en plus évoqué, ne répond pas à une définition homogène. Il manque pour l'instant une vision commune à l'ensemble des acteurs, ainsi qu'un référentiel commun pour passer aux actes, un besoin fort ressenti également au niveau européen, même s'il n'existe pas de modèle unique, comme l'affirment les chartes de Aalborg ou Leipzig.

Le Commissariat général mène plusieurs travaux allant dans ce sens, dont la recherche d'un référentiel commun pour les agendas 21, établi sur la base des expériences existantes. Il mène également une réflexion prospective sur la ville dans la société post-carbone. Axer la réflexion sur la réduction de gaz à effet de serre a produit des effets bénéfiques, mais il est temps d'élargir la réflexion sur la ville durable en tenant compte dès aujourd'hui des futures évolutions prévisibles.

Les propositions de l'Observatoire de la Ville ont donc suscité tout son intérêt. Elles expriment la volonté de sortir du tout climat et affirment un développement durable de la ville articulé autour des trois piliers économique, social et environnemental. Classer les propositions de l'Observatoire dans un de ces piliers s'avère un exercice difficile, leur force étant de s'inscrire dans chacun. Le ravalement thermique, par exemple, fait autant référence à un souci environnemental qu'à l'attractivité économique et à la cohésion sociale d'un territoire. L'idée d'une métropole équitable fondée notamment sur le rapprochement entre lieu de travail et domicile articule également les trois piliers. Ceux-ci sont étroitement liés dans toute réflexion sur la ville durable.

Les propositions de l'Observatoire suscitent un reproche de sa part, celui d'assimiler la défense de l'environnement à la lutte contre le réchauffement climatique et les gaz à effet de serre, en oubliant le rôle de la nature au sein des villes et la multiplicité des sources de pollution. Leur non intégration explique d'ailleurs la proposition par l'Observatoire d'un quatrième pilier, celui de la santé, qu'une vision globale du développement durable conduit à inclure dans les trois autres piliers.

La mise en œuvre des propositions ne constitue pas l'étape la plus simple. Des pistes de réponse peuvent être trouvées dans les politiques nationales, le Grenelle 1 et le Grenelle 2, en cours de discussion, comportant un certain nombre de moyens et d'incitations concrètes. Pour continuer à approfondir en 2009 la réflexion sur les méthodes menant à la ville durable, le ministère a lancé plusieurs opérations : un concours sur les éco-quartiers, un appel à la manifestation d'intérêt sur les éco-cités et un autre sur les transports urbains.

La ville durable ne se fera pas sans les citoyens. Le sondage mené pour l'Observatoire de la Ville révèle d'ailleurs clairement la sensibilisation des Franciliens au sujet du développement durable et leur volonté d'agir. Les pouvoirs publics, Etat et collectivités territoriales, doivent y répondre ensemble et, surtout, proposer des actions concrètes.

A la question « Peut-on faire du développement durable un levier d'attractivité pour la Région Capitale ? » la réponse est affirmative et va même au-delà : on doit en faire un objectif commun fort, que les travaux menés permettront d'atteindre.

Jean-Pierre DUPORT, Préfet de région honoraire

Jean-Pierre DUPORT note que le titre du débat, « Peut-on faire du développement durable un levier d'attractivité pour la Région Capitale ? » ferait le bonheur de Paul Delouvrier, qui a considérablement développé la ville. La seule réponse possible à cette question est oui. Un schéma directeur pour la Région Capitale doit nécessairement articuler développement durable et attractivité, dans un retour aux fondamentaux.

Il estime qu'avant de penser la métropole, il faut penser la ville, encore soumise dans les banlieues avant tout à une logique de quartier et de territoire.

Concernant le problème de la gouvernance, il se prononce pour la prise en compte d'une batterie de focales, parmi lesquelles choisir la plus adaptée à l'atteinte de chaque objectif et au moment de l'action. L'une de ces focales est l'agglomération correspondant à la région. L'existence du STIF invalide de ce point de vue le besoin d'inventer une nouvelle structure. Il faut utiliser celle qui existe déjà à cette échelle.

Il ne faut pas non plus oublier la logique du bassin parisien, plusieurs centaines de milliers de personnes venant travailler en Ile-de-France tout en résidant hors de son territoire.

En conclusion, il reste à créer les outils de prise en charge de ces différentes focales, en rapprochant par exemple la DIV et la DIACT. L'investissement dans les transports représente une priorité absolue, un réinvestissement fondamental au développement durable de la métropole.

ANNEXES

Propositions de l'Observatoire de la Ville

Ces propositions sont le fruit du travail du comité d'experts composé de :

- **Alain Sallez**, économiste urbain, président de l'Observatoire de la Ville
- **Francis Beaucire**, Géographe
- **Guy Burgel**, Géographe, Professeur à l'Université Paris X Nanterre
- **Christian Devillers**, Architecte-urbaniste
- **Jean-Claude Driant**, Professeur à l'Institut d'Urbanisme de Paris (Université Paris 12, Créteil)
- **Françoise-Hélène Jourda**, Architecte
- **Philippe Madec**, Architecte-urbaniste
- **Jean-Michel Vincent**, Directeur de la stratégie et du développement durable, DREIF (Direction Régional de l'Equipement Ile-de-France)

AVANT-PROPOS

Le thème sur lequel le groupe d'experts de l'Observatoire de la Ville¹ a poursuivi ses travaux et ses auditions depuis six 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 entendons 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 est l'objet du 3^e débat de l'Observatoire qui se tient le 15 décembre 2008.

Afin d'introduire le débat et les tables rondes portant sur « *changer les mobilités* » et « *repenser la ville* », nous rappellerons 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 13 propositions de l'Observatoire de la Ville.

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'énergies, a bordé le cadre de nos réflexions. De même, conformément

¹ Francis Beaucire, Guy Burgel, Christian Devillers, Jean-Claude Driant, Françoise-Hélène Jourda, Philippe Madec, Alain Sallez et Jean-Michel Vincent.

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)². L'immobilier et le bâtiment représentent, en moyenne, 23% des émissions de CO₂³. 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 total⁴. 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 décline 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 dense⁵.

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'INSEE les plus récentes, il ne faut pas oublier la sérieuse alerte des années 90. Les études comparatives de l'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 concurrentes⁶. La vigilance doit

² *La consommation énergétique des transports franciliens*, Nov. 2005, IAURIF, Note rapide N° 400.

³ 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.

⁴ *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.

⁵ *Formes d'habitat et densités urbaines : quelles opportunités pour la ville de demain ?*, fev. 2007, *Les Cahiers de l'Observatoire de la Ville* N° 1.

⁶ 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.

donc rester de rigueur sur ce plan. Or, les travaux économétriques menés sur la dynamique des villes⁷ 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 pollutions, la réduction de la fracture sociale des quartiers dits sensibles. A ces critères s'ajoute la santé pour laquelle les études épidémiologiques⁸ révèlent un surcroît de certaines pathologies pour l'Ile-de-France.

L'ensemble de ces considérations conduit donc l'Observatoire de la Ville à soumettre au débat du 15 décembre 2008 et, plus généralement aux acteurs de la ville, 13 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

LES 13 PROPOSITIONS DU COMITE D'EXPERTS

I - PROPOSITIONS ORIENTEES VERS **L'ENVIRONNEMENT** : REDUCTION DES GAZ A EFFET DE SERRE ET DES CONSOMMATIONS D'ENERGIE

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.

⁷ Alain Sallez, sept. 2000, *Villes et pays : trajectoires contrastées et facteurs de dynamiques urbaines*, La Revue parlementaire N° 838.

⁸ *Changements environnementaux : Impacts sur la santé de la population francilienne*, 6 octobre 2008, Région Ile-de-France et Fondaterra.

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.

MOBILITES

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 – 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.

9 – 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.

10 – 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 ORIENTEES EN FAVEUR D'UNE METROPOLE EQUITABLE

LOGEMENT ET MIXITE SOCIALE

11 – 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.

12 – 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.

IV - PROPOSITION EN FAVEUR DE L'AMELIORATION DE **LA SANTE** DES FRANCILIENS

13 – 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.

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, 181 p.
- G. Burgel, *Paris et l'Ile-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. Nicolaï, mars-avril 2007, *Réchauffement climatique et croissance économique : risques et opportunités* in Développement et environnement, Cahiers français 337, La Documentation Française, 6 p.
- Fondaterra, 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, Fondaterra
- 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, déc. 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, déc. 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'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durables
- 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 Economique 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.

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

- A. 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