



l'Encyclopédie du Développement Durable

N° 119 Juillet 2010

3.3- Politiques urbaines

De la métropolisation subie à la fabrication de l'éco-métropole

Résumé

Elaboration négociée du Schéma Directeur de la Région Ile de France, émergence de Paris Métropole, consultation internationale sur le Grand Pari(s)... ces démarches nous ramènent toutes à la définition de la métropole moderne. Dans ces réflexions croisées, on voit poindre la volonté de lier le dessin de la grande agglomération au projet de vivre ensemble, on aborde ce que signifierait vivre dans l'univers urbain de l'après-pétrole. Ce foisonnement des initiatives et des réflexions a déjà la vertu de dissiper un énorme malentendu. La ville à la mode du « développement durable » s'est souvent présentée sous la forme paradoxale d'une vaste fragmentation : la ville sous l'angle des transports, du cadre de vie, de la nature en ville... Aucune de ces approches, évidemment, n'est à négliger. Aucune non plus ne peut prétendre constituer une vision globale. La réflexion métropolitaine croisée avec les questionnements d'un avenir post-carbone permet de resituer l'ensemble de ces réflexions au seul niveau pertinent : penser la métropole vertueuse, en Ile de France ou ailleurs dans le monde, c'est d'abord définir un projet de société, mettre en débat une vision politique, c'est penser un système. C'est surtout se résoudre à ne rien dessiner qui ne soit souple, transformable, mutable. C'est donc penser un système de gouvernance moderne, réactif, qui permette des adaptations très rapides et de grande échelle : c'est obligatoirement une réinvention de la démocratie.

Mots-clés associés

[démocratie](#) | [formes urbaines](#) | [métropole](#) | [modèle de développement](#)

Auteure

[Ferri, Mireille](#)

*

Sommaire

- [Les fondements de l'éco-métropole du 21ème siècle](#)
- [Les défis de la métropole durable : vers un récit du développement vertueux](#)
- [Une réinvention de la démocratie](#)
- [Bibliographie](#)

Comment donner un sens à la notion de métropole *post-Kyoto* ? Se réduit-elle à la question énergétique, voire uniquement à la réduction des gaz à effet de serre ? Il est frappant d'observer que la plupart des débats en cours sur la métropole de l'après-pétrole tendent à ce resserrement thématique. Ce serait une impasse. Disons donc plutôt qu'au-delà des questions de transformation du bâti ou des modes de déplacement, de la place de la nature en ville ou de la végétalisation des toits, de la gestion efficace des eaux pluviales, de la maison désormais conçue comme potentiellement productive d'énergie – toutes approches nécessaires et utiles, par ailleurs ! - la question stratégique du *post-Kyoto* se pose à une autre échelle. Non pour imposer une nouvelle utopie messianique mais pour jeter les bases d'un projet qui reconnaisse deux faits majeurs.

Celui, d'abord, de la transformation inéluctable et rapide de notre monde. Déjà, se profilent les projets de naviguer dans l'Océan Arctique, d'aménager la toundra russe, de puiser dans les richesses minières du Groenland. L'organisation du monde va changer, nouvelles richesses à exploiter pour certains, et déracinements pour ceux qui sont, dès aujourd'hui, menacés par la montée des océans.

Et celui du fait urbain puisqu'il devient la réalité quotidienne de plus de 80% des citoyens européens. Construite sur une redéfinition des « lieux et des liens » (Veltz, 2002), cette organisation urbaine des très grandes agglomérations, des « villes globales » (Sassen, 1991), est désormais qualifiée de « métropolitaine ». Selon les auteurs, la métropole renvoie aussi bien à la « bidonvillisation » (Damon, 2009) qu'à l'avenir de la « condition urbaine » (Mongin, 2007), ou encore à la disparition de l'urbanité (Choay, 2006) ou de la capacité à « faire société » (Donzelot, 2003, 2006). On voit que **la définition même de la métropole appelle une clarification**, afin que le débat puisse réellement se démocratiser. Dans le développement qui suit, la métropole se caractérise essentiellement par son interterritorialité, c'est-à-dire par sa vocation à exister

à de multiples échelles. Puis, par son fonctionnement comme système : là où la ville était globalement homogène et surtout continue, la métropole inclut des territoires diversifiés et reliés.

La métropole est-elle vertueuse au regard des impératifs du développement durable ? Permet-elle de mieux faire face aux mutations du monde ? Les réponses se trouvent dans le projet de vivre ensemble qu'elle se donne et qui la distingue. Et dans sa capacité à le concrétiser par une gouvernance nouvelle. Le monde change, et ces bouleversements interrogent le fait urbain, puisque la métropolisation induit la connexion au reste du monde et que la tension internationale sur l'accès aux ressources implique localement d'autres façons de consommer et de produire. Les organisations sociales, économiques et, de ce fait, démocratiques en sont, nécessairement, modifiées.

Il existe donc, à coup sûr, un récit de la "**métropole nouvelle durable**", de « l'éco-métropole » ! Mais il existe parmi mille autres possibles. D'où la nécessité d'en préciser les conditions.

Les fondements de l'éco-métropole du 21ème siècle

L'éco-métropole ne sera pas la ville d'aujourd'hui en mieux !

La question du dérèglement climatique a des conséquences majeures mais différenciées selon les capacités d'anticipation et de protection de chacun des citoyens. Le risque est donc très grand de voir les inégalités prendre une intensité accrue face à ses conséquences. Nous pouvons toujours imaginer parvenir à nous protéger des conséquences globales de ce dérèglement grâce aux « trouvailles » à venir de la science : production massive d'énergie renouvelable, découverte fondamentale pour le stockage de l'électricité, procédé révolutionnaire de dessalement de l'eau de mer... Au profit de qui ? Faute d'une très grande capacité à redistribuer les bénéfices de ces

innovations, la crise sociale et politique, à toutes les échelles du monde, ne sera pas gérable.

Dans cette perspective, la préparation du sommet de Copenhague sera déjà une formidable occasion de clarifier le débat. Pour beaucoup de citoyens, la question se pose désormais en termes de responsabilité, de chaque individu et de chaque territoire, dans le dérèglement climatique. C'est une victoire et une belle prise de conscience. Mais déjà, il nous faut entrer dans un autre débat : même en stabilisant, puis en réduisant, à l'échelle de la planète, l'ensemble de nos émissions, il y aura bel et bien une transformation de notre climat et de notre environnement.

Il nous faudra donc, inéluctablement, transformer nos modes et nos lieux de vie. Et toujours veiller à ce que ces transformations vailent pour tous.

Autonomie/dépendance : un couple formidable !

La vision de la métropolisation renvoie le plus souvent aux conséquences d'une mondialisation qui situe le territoire dans un réseau planétaire et qui le caractérise par ses flux et l'intensité de ses échanges. La question se porte dès lors sur la définition de ce système d'échanges avec d'autres « villes globales », pour reprendre le concept développé magistralement par Saskia Sassen (1991), et sur le point crucial de leur sécurisation. Pour envisager l'émergence d'une métropole « durable », il nous faut postuler la possibilité de maîtriser et de réguler ces flux. Complémentarité ou compétition ?

Il nous faut également articuler la connexion au reste du mode avec le maintien d'une capacité de production locale. Ce qui renvoie au développement des circuits courts de la métropole. Cette autonomie consolide le territoire métropolitain, mais elle reste indissociable d'un autre enjeu : l'accès de l'ensemble de la population, au niveau local, à toutes les ressources endogènes ou importées, quel que soit le niveau de revenu ou le statut de chacun. Notre chantier prioritaire doit être celui de la reconstruction d'un système global d'assurance collective.

La tension du couple autonomie/dépendance fonde en partie l'identité originale de chaque métropole : aucune ne peut prétendre à l'autarcie, qui serait la négation même de son urbanité, aucune ne doit renoncer à développer localement ses ressources. C'est dans la recherche de cet équilibre, à redéfinir sans cesse entre ces deux pôles, que s'enracine le caractère durable des métropoles.

Hétérogène, multiple, discontinue, multipolaire : l'éco-métropole sera durable et solidaire.

La métropole se caractérise par une discontinuité, une hétérogénéité plus forte que celle que pouvait intégrer la ville. François Ascher, Grand Prix de l'Urbanisme 2009, a appelé « *metapolis* » cette vaste conurbation métropolitaine, polycentrique et discontinue, constituée par « *l'ensemble des espaces dont tout ou partie des habitants, des activités économiques ou des territoires sont intégrés dans le fonctionnement quotidien d'une métropole* » (1995). On y retrouve des sous-systèmes récurrents : la ville centre, très dense, riche en transports publics et en équipements, où vivent les populations les plus privilégiées ; la banlieue périurbaine, où l'on trouve essentiellement des petits bâtiments collectifs et des classes moyennes

attachées aux liens avec la centralité principale ; l'aire suburbaine des zones pavillonnaires, qui a très peu de liens avec la ville centre ou la ville des grands ensembles, enclavée et mal desservie ; enfin, les zones plus rurales, lieux de production devenus aussi refuge des « rurbains ». Comment transformer ce zonage et produire un système créateur d'une meilleure équité urbaine ?

En considérant la diversité comme un réel potentiel, en mettant en avant la complémentarité des éléments qui la compose, l'éco-métropole doit poser le pacte de solidarité à l'échelle du grand territoire, et cristalliser un destin commun.

La diversité des femmes et des hommes qui la peuplent doit être reconnue comme l'indicateur majeur de richesse de l'éco-métropole. Fertiliser les pratiques sociales, la vie culturelle, mettre la diversité des modes de vie au profit d'une diversification des modes de production et d'échange, renouveler les contenus et les pratiques scolaires sont autant de ferments pour l'éclosion d'un nouveau pacte social.

Simultanément, la diversité des territoires mis en réseau est la base d'un effacement de la vieille césure entre l'urbain et le rural : à rebours des images classiques de la modernité, l'agriculture et la valorisation des espaces ouverts se révèlent fondamentalement métropolitaines ! L'émergence des circuits courts redonne une valeur à chacun des segments de l'agglomération : les grands services urbains, et particulièrement le traitement des déchets, ne stigmatisent plus des zones « périphériques », reconnues dans leur réalité productive et valorisées fortement.

La métropole devient durable si elle valorise la diversité de ses habitants et la complémentarité de leurs compétences, perçues comme une richesse fondamentale ; si elle offre un cadre pour la satisfaction de leurs aspirations à des parcours de vie différenciés. Si la gouvernance qu'elle construit reflète bien le projet de vivre ensemble et renvoie à une forme de contrat entre les populations et entre les territoires de la métropole.

Un contre-modèle du bonheur urbain ?

La sobriété énergétique dans les grandes agglomérations, dans les métropoles du monde, ne pose guère de problèmes « techniques ». Penser l'isolation des bâtiments, neufs ou anciens, organiser différemment les transports, systématiser la cogénération ou le recours aux modes alternatifs de production d'électricité, gérer différemment les déchets et apprendre à en tirer de nouvelles ressources... tout ceci est déjà connu et développé, à des stades plus ou moins expérimentaux, et dans des

territoires restreints. Pour passer la concrétisation à grande échelle, les deux questions à résoudre sont relatives à la hauteur des investissements disponibles pour les développer d'une part, et d'autre part à la mobilisation d'un nombre suffisant d'acteurs pour opérer rapidement les transformations nécessaires.

La question des financements renvoie directement au projet politique : il en va de la transformation urbaine comme de la recherche, de la santé... ou de la défense ! Ce sont des choix lourds d'orientation budgétaire, sur lesquels les citoyens devront s'exprimer fortement.

La mobilisation des acteurs interroge autrement nos modes d'action. Activer l'investissement et la ressource de l'action publique et les jumeler avec les ressources du secteur privé est indispensable... mais non suffisant. Transformer l'agglomération d'aujourd'hui en éco-métropole de demain, améliorer le tissu urbain déjà existant dans un délai bref, ne pas se limiter à quelques quartiers mais agir partout pour isoler les bâtiments, transformer les espaces publics, entretenir les espaces nouvellement végétalisés et les berges de la Seine libérées des voitures.... cela exige

beaucoup de bras disponibles, au propre comme au figuré. La solution réside, en grande partie, dans la volonté des habitants de transformer eux-mêmes la ville. C'est la sphère citoyenne qui devra être mobilisée et mise en mouvement, ce qui suppose d'imaginer des stratégies de conduite de projet à des échelles et sous des formes totalement inédites : modification des règlements d'urbanisme pour laisser les projets individuels éclore, possibilité de confier à des associations certains chantiers d'entretien d'espaces publics, de transformations de quartiers, d'immeubles...

Si...le projet de vivre-ensemble de la métropole est vraiment un projet généreux, qui donne envie, qui libère, qui mobilise !

Relever les défis économiques (produire de la richesse pour pouvoir mieux la redistribuer), sociaux (favoriser l'accès de tous aux aménités urbaines) et environnementaux (gestion des sols, économie de déplacement, optimum de consommation d'énergie, etc.) ne peut s'envisager que si la métropole durable du XXIe siècle est désirable ! En quelque sorte, cela suppose un « contre-modèle » de bonheur urbain !



----- Les défis de la métropole durable : vers un récit du développement vertueux -----

Le projet de SDRIF, adoptée par la région Ile-de-France en septembre 2008, s'ouvre sur une citation de Paul Éluard, trop souvent tronquée : « *il y a un autre monde mais il est dans celui-ci* ». La métropole hérite, en effet, d'un acquis urbain, sédimentant les couches glorieuses autant que les mauvais traitements. L'heure n'est ni aux lauriers ni à la mise au « ban » de ceux qui l'ont conçue, mais à l'invention de modes puissants et rapides de transformation, en évitant radicalement la tentation de tabula rasa ou la construction d'éco-cités alibis en pleine campagne. Partir de ce qui existe, avoir à la fois de l'humilité et une forte ambition pour le transformer, c'est en réalité

donner envie par ce qu'on donne à espérer ! C'est la mise en récit de l'éco-métropole désirable...

Transformer le réel : l'éco-métropole n'est pas une utopie.

La métropole durable se construit à partir de ce qui existe, elle ne l'oublie pas, elle ne lui tourne pas le dos, elle ne prétend pas se construire sur un espace vierge en reléguant dans « l'ancien » les problèmes qui se posent à l'immense majorité de la population.

Elle construit les aménités et les activités pour tous : les espaces verts ou les emplois qui manquaient, les nouveaux services au bénéfice de tous (pour pallier les carences en hébergement des personnes âgées, offrir les nouveaux équipements sportifs, mailler plus efficacement les réseaux de transport...). Elle sait qu'en matière de porosité urbaine, de mixité, l'important n'est pas de sortir d'un quartier mais d'avoir une raison et une envie d'y pénétrer ! Elle construit des quartiers neufs comme autant de leviers de remédiation, simultanément au lancement de ses opérations de réemploi et de transformation.

L'éco-métropole libère l'individu et retisse le lien social

Elle sait que sans protection de l'intimité de la vie privée, personne ne se sent vraiment acteur de la vie collective. Ses nouvelles maisons superposées fabriquent un paysage urbain d'une grande richesse, développe au pied de ces nouveaux immeubles hybrides des jardins partagés et des aires de jeux, assure le confort acoustique de tous et la tranquillité de chacun, autant qu'elles permettent de réduire les consommations d'eau ou d'énergie ...

Elle pense ses espaces publics comme des lieux malléables, transformables, vivant différemment aux différentes heures du jour et de la nuit. Les bancs y ressurgissent, la terre et l'eau y reprennent leurs couleurs, les fêtes ou les marchés, les rites nouveaux de l'urbanité y germent au rythme des envies de vivre ensemble.

L'éco-métropole est compacte mais elle est fluide .

Elle améliore l'efficacité de l'ensemble du réseau de transport collectif, elle n'ignore pas que les inégalités sociales se jouent en grande partie sur l'inégalité d'accès à la mobilité. Partant du constat que la longueur des itinéraires excède rarement la dizaine de kilomètres, elle innove en matière de déplacements individuels, en pensant les véhicules du futur. Ceux qui permettent la mobilité individuelle, sans forcément la lier à la propriété privée. Ceux qui savent que déplacer une ou deux personnes ne nécessite pas forcément quatre roues. Ceux qui s'inspirent peut-être des mangas japonais mais qui ne manquent ni de convivialité, ni de sobriété ! La métropole durable sait faire la différence entre une route et une rue, elle sait que l'espace public n'est pas qu'un simple support de véhicules, elle se veut un carrefour de toutes les diversités, y compris pour les piétons ! Elle comprend que pour être véritablement métropolitaine, elle doit réconcilier l'urbain et le rural, mais aussi redevenir un territoire du quotidien : elle réinvente le marché hebdomadaire le long de ses rues... Elle a compris que les citoyens veulent « de la place » ! Elle sait surtout

que LA mobilité implique toutes les mobilités : mobilité résidentielle, mobilité professionnelle, mobilité affective et tolérance des parcours de vie individuels...

L'éco-métropole a pris conscience de la rareté des ressources.

Elle sait tirer partie de sa géographie pour concevoir un urbanisme « morphologique », elle redécouvre les délices des constructions bioclimatiques qui étaient passées de mode, elle puise dans le sous-sol une partie de sa chaleur, elle a su généraliser la cogénération ou la production, par des unités de quartier, d'énergies alternatives. Elle a appris à construire ces bâtiments neufs sur le principe de la sobriété absolue. La ventilation naturelle, le recours systématique au bois/matériau, les nouvelles peaux des façades, l'intégration de matières isolantes renouvelables (laine, chanvre..), l'organisation des volumes intérieurs...font bien plus qu'améliorer l'efficacité énergétique des bâtiments. Ils créent un paysage urbain, donnent un beau cadre à la diversité des modes de vie, tissent l'urbanité métropolitaine du 21ème siècle.

Elle a appris à gérer le ruissellement des eaux pluviales, à végétaliser ses toitures, exceptionnellement ses murs ! Elle entretient soigneusement ses réseaux de distribution et d'évacuation des eaux, conservant le bénéfice de son réseau d'eaux pluviales. Elle a compris que parfois l'enfer est pavé de bonnes intentions, que développer des systèmes individuels de recueil des eaux de pluie pour limiter sa consommation personnelle était vertueux d'un point de vue environnemental mais désastreux d'un point de vue économique et social, laissant la charge d'entretien du réseau à ceux qui ont le moins de ressources : elle veille désormais à ce que les bonnes pratiques environnementales soient aussi des pratiques citoyennes socialement équitables ! Elle a surtout développé des « kits citoyens » de transformation de l'habitat ancien, à usage individuel ou semi collectif dans chaque quartier. **L'éco-métropole a développé au plus haut point ses cycles courts.**

Elle récupère et recycle tout ce qui lui tombe sous la main. Cela va des ressourceries généralisées au développement de techniques simples et rigoureuses de recyclage de la quasi-totalité des déchets. Les anciennes décharges sont devenues les nouveaux gisements d'au moins un quart de nos matières premières.

La meilleure illustration de sa réinvention des circuits courts est évidemment le nouveau lien entre les zones urbaines et la zone rurale. L'agriculture vivrière a progressé, les AMAP ont essaimé et ont fourni la

matrice de ces nouveaux contrats entre agriculteurs paysans et consommateurs. La métropole durable a surtout compris qu'elle n'était pas constituée que d'un tissu urbain, que le territoire agricole qui l'entoure faisait intégralement partie de son système. Elle connecte désormais le tout, dans la reconnaissance d'un destin commun.

L'éco-métropole est aux avant-postes d'une réinvention de l'économie.

Elle y puise ses nouveaux emplois et a su opérer un rééquilibrage durable entre ses activités : on y produit et on y fabrique, on s'y loge et on y travaille, on peut s'y former tout au long de sa vie... Une nouvelle culture urbaine, qui met à la portée de tous le beau et le complexe, se saisit des relations de chacun au travail, à l'échange, à la production.

Confrontée aux contraintes nouvelles de son environnement, l'éco-métropole met ses centres universitaires et de recherche au service des innovations technologiques et organisationnelles dont elle a tant besoin. En Ile-de-France, les crédits des Régions, de l'Etat et de l'Europe ont été fortement augmentés et les centres de recherche se connectent mondialement ! La géographie en est transformée : Saclay, Villetaneuse et Marne-la-Vallée se relie quotidiennement à la montagne Sainte Geneviève et à la Vallée scientifique de la Bièvre. Simultanément, le lien avec les territoires s'est renforcé et le dialogue avec les citoyens s'en est nourri : désormais, chacun a bien compris que le rayonnement universitaire et l'essaimage de la recherche dépendaient des priorités politiques nationales et européennes et non pas de la disparition de quelques agriculteurs sur un plateau !

L'organisation de la production énergétique se transforme radicalement : sur tout le secteur de la Seine en amont de Paris, la production d'électricité et de chaleur revêt l'image de la modernité. ... De micro-centrales de production d'électricité sont

produites en bord de Seine et acheminées par barges bien au-delà des frontières régionales...

Le port de Gennevilliers devient une plateforme d'échange stratégique pour les biens importés ou exportés : parmi eux, les nouveaux matériaux et les modules autonomes de transformation/recyclage qui sont nés dans les centres de recherche franciliens remplissent l'essentiel des containers à destination du Havre ou du canal Seine-Nord Europe.

Plus en aval, les usines automobiles reconverties en lieux de production des nouveaux véhicules urbains fournissent de nouveau de très nombreux emplois, tant dans les métiers de l'innovation que de la production.

Finalement, l'éco-métropole définit un véritable projet de société, un nouveau contrat social.

La métropolisation est un processus économique aux fortes résonances sociales et environnementales. S'il n'existe pas, simultanément, une forte volonté d'intégration sociale, économique et culturelle de la métropole, c'est tout le projet de vivre ensemble qui risque de s'effondrer. Si la base de la société européenne du XXI^e siècle, la métropole ou même la ville au sens le plus générique, ne remplit plus ses fonctions alors qu'elle rassemble plus de 80 % de la population, où se crée le sentiment d'appartenance à cette société globale ? Sur quoi repose la citoyenneté, le civisme, la capacité à penser la solution politique, à gérer pacifiquement les conflits d'usage, d'échelle, ou d'intérêts ?

Face à la radicalité et à l'urgence des organisations nouvelles qu'il nous faut bâtir, le débat démocratique global est notre ultime carte. L'association de toutes les forces sociales, de l'ensemble des citoyens est un socle fondamental pour assurer la réussite de cette éclosion de la métropole désirable.

Une réinvention de la démocratie

Cet exercice particulier est le plus difficile qui s'offre à nous. Bien plus que le chantier de la sobriété énergétique, de la construction d'infrastructures nouvelles, de rénovation des quartiers anciens ! C'est la clé de voûte parce que sans mobilisation citoyenne rien ne sera possible. Or, les difficultés restent gigantesques, et les observations faites aux quatre coins du monde convergent trop pour nous rassurer vraiment.

La métropolisation entraîne une complexité croissante du système urbain. Elle rend difficile la lecture de son système et limite, de ce fait, la capacité des individus de s'y repérer. Le fossé entre les groupes sociaux se forme doublement dans la métropole, d'une part par l'écart des revenus ou la localisation dans des territoires plus ou moins bien desservis, mais aussi par le mode culturel dominant de représentation de l'espace. Or, la « lecture » d'un quartier est fondamentale. On ne peut vouloir changer que ce que l'on peut se représenter ! La métropolisation, telle

qu'elle se développe spontanément, est peu lisible, ses quartiers périphériques sont confus, ses lieux « communs » peu valorisés, ses carrefours sont routiers... Il est difficile, dès lors, d'y être citoyen. Il est difficile d'y voir les traces d'un destin commun. La recherche d'identité se solde alors par les formes communautaires qu'il est devenu trop facile de disqualifier. Si le phénomène est plutôt stigmatisé comme un mode « américanisé » d'appariement social, il intervient pourtant de plus en plus dans les espaces urbains européens.

Dans ces conditions, comment la métropole peut-elle produire de la mixité, c'est-à-dire du croisement, du contact, de l'échange entre groupes ou individus « différents », porteurs de connaissances, de compétences, de références, de modèles différents ? Pour qu'elle y parvienne, il faut offrir, de toute urgence, des solutions démocratiques constitutives d'identité collective et ouvertes.

Plusieurs pistes méritent d'être explorées : un soutien actif de la part des collectivités locales des nombreuses formes d'auto-organisation qui apparaissent dans la proximité des quartiers. Les réseaux citoyens nécessitent que le bon fonctionnement de la métropole les reconnaisse, leur

permette de se tisser, sans déposséder de leur action les citoyens qui les portent.

Un autre enjeu est d'organiser (ou de soutenir) une forte mobilisation autour des projets de transformation urbaine, à l'échelle de l'habitat particulier comme à celle du quartier. Le « kit individuel de la transformation urbaine » est à inventer d'urgence, à produire et à diffuser à très grande échelle ! Kit technique : les outils, méthodes, savoir-faire et matériaux adaptés, que les urbanistes, les architectes, les professionnels du bâtiment peuvent élaborer ; kit financier aussi : un système de prêts, de crédits indexés sur l'habitation et qu'il faudrait expérimenter localement, à l'image de ce qui existe déjà dans plusieurs pays. Une forme d'intervention à relier à une autre proposition : celle d'un service civil volontaire, dont une part pourrait être orientée vers ce service civil urbain, en appui de la démocratie citoyenne comme de la conduite de chantiers de transformation...

C'est ainsi que peuvent se rejoindre l'impératif d'efficacité (par la mobilisation d'une masse d'acteurs que ni la puissance publique, ni les entreprises privées ne peuvent égaler) et la véritable vision humaniste d'émancipation de l'individu que devrait comporter toute référence à « l'urbanité » !

Pour réussir cet enjeu formidable, il nous faut viser l'émergence de cette politique de civilisation, chère à Edgar Morin, citée ici et mise au service de la transformation positive de notre univers métropolitain : *« l'ingrédient vital dont nous avons tous besoin, c'est la résurrection de l'espoir. Ce n'est pas ici la résurrection de la grande promesse, c'est la résurrection d'une possibilité. Ni l'incertitude, ni l'angoisse ne sont supprimées, mais comme on ne peut supporter l'incertitude et l'angoisse que dans la participation, dans l'amour, dans la fraternité, dans l'espoir, la politique de civilisation (urbaine !) porte en elle l'élan, la participation, l'espérance. »*

Mireille Ferri

Transports : Les transports supportent en grande part l'activité économique. Mondialisation, délocalisations, pratique des flux tendus (minimisation des stocks) ont accru la demande de transports de marchandises. Échanges commerciaux, tourisme et concentration urbaine (effets spatiaux de la disjonction travail/domicile) ont contribué aussi à augmenter le nombre de déplacements de personnes. La sous évaluation du prix de l'énergie par éviction d'externalités induites par les modes de transport (pollution, entretien des infrastructures, dégradation des biotopes, ségrégation sociale...) en fait une préoccupation centrale du développement durable (et soutenable).

Bibliographie

Pour en savoir plus

- ❖ ▶ *Petite synthèse du Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne*, Collection Paris Projet n°39, mars 2009
- ❖ ▶ Dominique Alba (APUR) et Vincent Fouchier (IAU-IdF), *Grand Pari(s) de l'agglomération parisienne*, synthèse présentée lors de la Conférence métropolitaine du 30 mars 2009 à l'Hôtel de Ville de Paris, APUR 2009
- ❖ ▶ Frédéric Gilli et Jean-Marc Offner, *Paris, métropole hors-les-murs : aménager et gouverner un Grand Paris*, Collection Nouveaux Débats, Presses de Sciences Po, Paris 2009
- ❖ ▶ Jean-Marc Offner, *Le Grand Paris*, Collection Problèmes politiques et sociaux n° 942, La Documentation française

Lire aussi dans l'encyclopédie

- Frédéric Léonhardt, *Crise des transports en Ile de France, vers le « métro-express »*
- Michel Rousselot, *Les transports de Paris métropole durable*
- Yannick Beltrando et Francis Rol-Tanguy, *Une petite synthèse du grand pari(s) de l'agglomération parisienne*
- Emmanuel Poussard et Frédéric Weill, *Ile de France 2050, la dimension territoriale du défi post carbone*
- Baptiste Sanson, *La proximité entre l'espace rural la métropole francilienne invite à tisser de nouveaux équilibres autour d'une agriculture citoyenne et territoriale*