

PAR STÉPHANE HALLEGATTE (97)



chercheur associé au CIREC (Centre international de recherche sur l'environnement et le développement)

# Répondre aux enjeux climatiques

ET VINCENT VIGUÉ



chercheur au CIREC

L'avenir économique de l'agglomération parisienne dépend de la qualité de vie qu'elle saura offrir à ses habitants. Ici comme ailleurs, il n'y a pas à choisir entre l'environnement et le développement économique. Répondre aux enjeux climatiques est essentiel de part et d'autre.

■ Les choix que nous effectuons aujourd'hui en termes de politiques de transport, d'urbanisme et de logement vont se faire sentir sur de très longues durées. À moins d'imaginer une possible mais extrêmement coûteuse déconstruction future des infrastructures, ces choix dessinent en partie ce à quoi va ressembler l'agglomération parisienne durant au moins tout ce siècle. Ils engagent aussi les niveaux d'émissions de gaz à effet de serre que nous aurons dans le futur, ainsi que l'exposition aux risques naturels et aux conséquences du changement climatique. Tenir compte de ces enjeux dans la conception du Grand Paris est essentielle. Si la France veut tenir ses engagements en termes climatiques, elle doit s'attaquer aux sources d'émissions qui croissent le plus rapidement aujourd'hui, et notamment le transport individuel. Et si elle veut maintenir le système dit « Cat-Nat » (catastrophes naturelles), le partenariat public-privé qui apporte une assurance à tous contre les

## Étalement urbain

La croissance de la population est bien sûr en partie responsable de l'étalement urbain, mais ce n'est pas le seul facteur. En France, la surface moyenne urbanisée, rapportée au nombre d'habitants, croît continûment. Autrement dit, la densité moyenne diminue.

risques naturels, comme les inondations, elle doit renverser la tendance actuelle à l'augmentation des coûts de ces événements.

## Quand la ville s'étend

À l'heure actuelle, on observe en région parisienne – et en France de manière générale – un certain nombre de tendances préoccupantes. C'est tout d'abord l'étalement urbain : la surface des agglomérations ne cesse de s'accroître. De par l'allongement des trajets et l'accroissement de la dépendance à l'automobile qui en résulte, cela tend à augmenter les émissions de gaz à effet de serre. Cela nuit également à la biodiversité en fragmentant les espaces naturels. Enfin, les terrains disponibles étant de plus en plus rares, cela pousse à l'urbanisation en zone à risque, comme les zones inondables. Et tout cela se produit dans un contexte de crise du logement, le prix des logements à Paris ayant plus que doublé en dix ans. Cette crise est d'autant plus préoccupante qu'elle touche avant tout les plus modestes, la part du logement dans le budget des ménages atteignant, malgré les aides au logement, 36 % pour les 20 % les plus pauvres (hors logement en HLM).

## Aménagement

Les politiques d'aménagement, qui sont au cœur du projet du Grand Paris, peuvent avoir un impact majeur sur ces évolutions. Pour lutter contre l'étalement urbain, il est possible

**Nos choix dessinent ce à quoi va ressembler l'agglomération parisienne durant tout ce siècle**

## REPÈRES

À l'heure actuelle, on observe en région parisienne – et en France de manière générale – un certain nombre de tendances préoccupantes, au premier rang desquelles l'étalement urbain. Les enjeux, en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de menaces contre la biodiversité, qui en résultent doivent être pris en compte dans les politiques d'aménagement du Grand Paris.

de renforcer et de subventionner les transports en commun. Mais cela n'est vraiment efficace que si l'on favorise en parallèle les constructions à plus forte densité dans les zones accessibles par ces moyens de transport, par exemple, par une politique de taxation du foncier telle que le versement pour

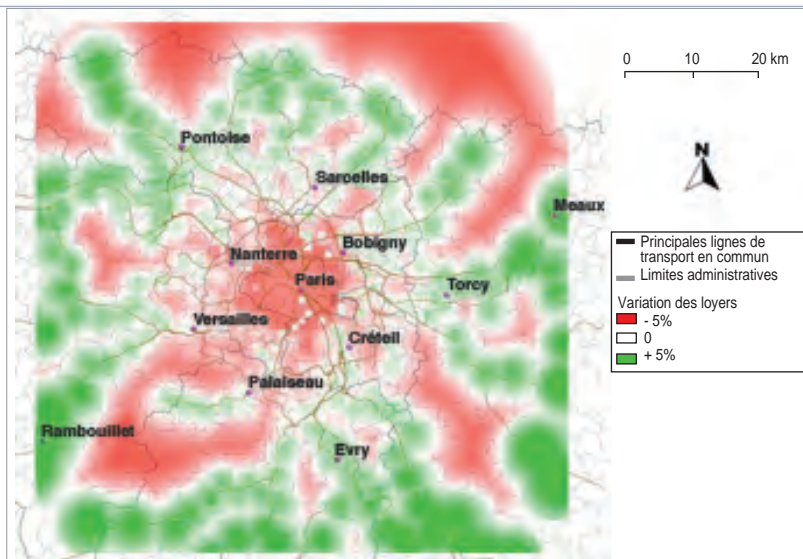
sous-densité, une option introduite par le Grenelle de l'environnement mais qui n'est pas utilisée à l'heure actuelle. Et c'est l'occasion de rappeler encore une fois que haute densité ne veut pas dire grands ensembles et tours de grande hauteur comme on l'entend parfois, ces derniers étant à peine plus denses que l'habitat pavillonnaire. La plus forte densité en France, on la trouve dans l'habitat haussmannien et dans les centres-villes français traditionnels, qui sont associés à des modes de vie très recherchés et valorisés. Il est crucial de ne pas séparer les enjeux environnementaux des autres enjeux urbains, comme le contrôle de la pression foncière, et la lutte contre les inégalités. On reproche par exemple fréquemment aux politiques de contrôle de l'étalement urbain, comme les politiques de ceinture verte, de contribuer à la pénurie de logement. Mais il est faux d'affirmer que les différents enjeux – qualité de vie, sécurité, accès au logement, environnement – s'opposent.

### Un tarif unique pour le RER ?

Par exemple, un tarif unique et fortement subventionné du RER et des trains de banlieue, fixé pour voyager dans tout le réseau Île-de-France,

### Ceinture verte

Il serait possible de mettre en place autour de Paris une « ceinture verte », zone entourant l'agglomération et dans laquelle il est interdit de construire, système fréquemment utilisé aux États-Unis ou en Grande-Bretagne, où il a fait ses preuves. L'espace vert périurbain est ainsi préservé à Londres depuis les années 1930, et la densité urbaine y est de ce fait plus importante qu'à Paris.



Variation simulée du niveau des loyers en cas de forte subvention aux transports en commun incluant le passage au tarif unique dans l'ensemble de l'agglomération, à 14 euros par mois pour toutes les zones.

ainsi qu'une amélioration du confort et de la régularité du service renforceraient l'attractivité des banlieues. Le résultat serait d'augmenter l'attractivité et les loyers dans des zones actuellement bon marché et peu attractives, et de diminuer les loyers dans le reste de l'agglomération, et notamment dans le centre de Paris et la première couronne. Une telle politique de transport rendrait, de plus, possible la mise en place d'une ceinture verte, en gommant ses effets négatifs. On peut ainsi montrer à l'aide d'un modèle d'économie urbaine appliqué à l'Île-de-France que la combinaison d'une subvention aux transports publics et d'une ceinture verte permettrait de réduire le coût du logement dans l'agglomération, tout en limitant l'étalement urbain, et sans avoir à construire en zone inondable.

L'intégration des politiques climatiques aux politiques de transport et aux politiques d'urbanisme peut ainsi permettre de concevoir des mesures apportant des bénéfices tant en termes d'accès aux logements, qu'en termes environnementaux. Ce n'est qu'en s'attaquant de front de manière simultanée à l'étalement urbain, à la gestion des risques et à la pression foncière que nos villes peuvent à la fois devenir plus vertes et gagner en qualité de vie.

Et, de manière générale, on sait que l'amélioration des transports, de l'accès au logement, et de l'état de l'environnement dans une agglomération accroissent son attractivité pour les travailleurs, les investisseurs, et les entreprises, conduisant ainsi à des gains économiques potentiellement conséquents. Là encore, il n'y a pas à choisir entre l'environnement et le développement économique : l'avenir économique de l'agglomération parisienne dépend de la qualité de vie qu'elle saura offrir à ses habitants. ■

**Ne pas séparer  
les enjeux  
environnementaux  
des autres  
enjeux urbains**