



HAL
open science

Les dynamiques spatiales métropolitaines franciliennes, atouts ou handicaps vis-à-vis du développement durable? Une comparaison avec Berlin, Londres et Luxembourg-Ville.

Hélène Martin-Brelot

► **To cite this version:**

Hélène Martin-Brelot. Les dynamiques spatiales métropolitaines franciliennes, atouts ou handicaps vis-à-vis du développement durable? Une comparaison avec Berlin, Londres et Luxembourg-Ville.. 2007. hal-00472163

HAL Id: hal-00472163

<https://hal.science/hal-00472163>

Submitted on 13 Apr 2010

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

**Centre de recherche sur les Réseaux, l'Industrie et l'Aménagement - CRIA
UMR 8504 Géographie-Cités, CNRS, Paris I, Paris VII
Réseau de recherche sur le développement soutenable R2DS**

**Post-Doctorat (Février – Juillet 2007)
Sous la direction de Gabriel Dupuy**

**LES DYNAMIQUES SPATIALES MÉTROPOLITAINES
FRANCILIENNES : ATOUTS OU HANDICAPS VIS-À-VIS
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ?**

**UNE COMPARAISON AVEC BERLIN,
LONDRES ET LUXEMBOURG-VILLE**

**Rapport pour le Conseil Régional d'Île-de-France
Septembre 2007**

Hélène Martin-Brelot, Docteur en géographie

**UMR Géographie-Cités
13, rue du Four
75006 Paris
00 33 (0)1 40 46 40 00**

Introduction générale

Dans la majeure partie des grandes métropoles mondiales, le tournant du millénaire est l'occasion d'une prise de conscience sur les effets néfastes d'une urbanisation qui semble devenue, ces dernières décennies, trop dépendante des logiques économiques mondiales. Cette soumission des villes à la compétitivité des marchés produit de nouvelles formes d'injustice sociale et environnementale contre lesquelles les pouvoirs politiques locaux ont de plus en plus de mal à lutter.

Cette recherche est ciblée sur une littérature qui permet, dans un premier temps, de comprendre si les dynamiques spatiales métropolitaines à l'œuvre en Île-de-France et dans le Bassin Parisien présentent un degré significatif de différence ou d'analogie avec les dynamiques spatiales d'autres capitales d'Europe occidentale. Le choix de Londres, Berlin et Luxembourg-ville est justifié pour plusieurs raisons. En premier lieu, il est possible de s'appuyer sur un ensemble de recherches en cours sur la croissance spatiale des villes européennes et notamment sur leurs tendances à l'étalement, à la spécialisation et à la multipolarisation, mais aussi à la fragmentation interne. Ces travaux portent prioritairement sur des critères quantifiables et visibles comme la population, l'emploi, l'occupation du sol par le bâti, les réseaux, la nature et constituent ainsi une base préalable à l'approche comparative des quatre capitales proposées. Celles-ci affichent au plan mondial comme au plan local des engagements en faveur d'un développement territorial soutenable et équilibré, conciliant des exigences économiques, sociales et écologiques.

En second lieu, il est possible d'analyser de façon qualitative les efforts des principaux acteurs de l'aménagement et du développement territorial pour contrôler la croissance de l'espace urbain et mettre en œuvre des pratiques de gouvernance locale. Une lecture des projets et des réflexions en cours dans chaque capitale permet de dégager les priorités et les méthodes fixées dans chaque contexte pour atteindre des objectifs de réduction des pollutions (air, sols, eau, bruit, paysage), passant notamment par la maîtrise des consommations d'énergie, l'invention de nouveaux modes de gestion de l'espace et de vie en société.

Pour saisir d'éventuelles spécificités du cas français par rapport aux cas anglais, allemand et luxembourgeois, il faut donc tout d'abord établir un état actuel des avancées théoriques et pratiques en matière de ville durable dans chaque pays. La collecte de documents cartographiques montrant différents traits de la dynamique spatiale dans chaque espace national, puis dans chaque métropole s'avère une entrée utile non seulement pour visualiser l'organisation et les transformations récentes de ces territoires, mais aussi pour comprendre les niveaux d'imbrication entre recherche scientifique et action politique dans chaque contexte local. Cet aspect paraît très important dans la mesure où ce travail bibliographique et de terrain vise également une contribution en termes de diagnostic et d'action, et l'ouverture de pistes de recherches futures sur les facteurs explicatifs des singularités ou des analogies constatées au niveau des dynamiques spatiales.

Une difficulté de la comparaison apparaît d'emblée autour de la question des limites dans lesquels étudier ces villes caractérisées avant tout par leur participation exceptionnelle, au plan mondial, à la création de richesses économiques, sociales et culturelles. Les capitales choisies fonctionnent comme des places privilégiées pour l'échange de flux matériels et immatériels, comme l'argent, les biens, les idées, l'information. Les choix économiques et

technologiques, mais aussi la structure administrative, donc les choix politiques de chaque pays, ont une influence sur le modèle de croissance et l'évolution morphologique des villes. Cette hypothèse, sous-jacente dans de nombreux travaux de géographie comparative, inspire la présentation des résultats de cette revue de littérature non exhaustive, mais guidée par un questionnement de départ assez précis.

Une première partie présente les trois métropoles étrangères de Berlin, Londres et Luxembourg en insistant sur les processus spatiaux récents qui affectent ces capitales et auxquels n'échappe pas l'Île-de-France, comme on le voit dans la deuxième partie. La dilatation spatiale et l'intensification des mobilités, la spécialisation, l'éclatement interne, sont des tendances spatiales communes comportant des conséquences sur le plan économique, social et environnemental.

Les traits spécifiques par lesquels se distingue la métropole parisienne sont-ils favorables ou défavorables à la poursuite d'un objectif de développement soutenable ? Cette question à laquelle tente de répondre la troisième partie fait référence aux recompositions en cours dans l'espace métropolitain francilien et aux permanences qui le caractérisent. Par rapport aux autres capitales étudiées, la métropole parisienne maintient un centre très vigoureux, tout en héritant d'une configuration polycentrique à l'échelle du territoire régional, notamment à travers les cinq villes nouvelles décidées par l'État dans les années 1960. La rupture historique entre Paris et sa banlieue est à rapprocher de la proximité du pouvoir national et de la présence d'un gouvernement encore étatique dans la gestion des affaires de la capitale. Les écarts abrupts de densités de population et d'emplois observés aux marges du territoire régional illustrent pour une bonne part ce que certains identifient comme un effet d'ombre exercé par la région Île-de-France sur le reste du Bassin parisien.

Ces caractéristiques en termes de centralité différencient particulièrement Paris de Londres où, malgré la présence de la ceinture verte (*Green Belt*), la distinction entre la ville *intra muros* et sa périphérie est beaucoup moins nette et l'urbanisme plus diffus au sein d'un vaste espace inter-régional. Vis-à-vis du développement durable, on peut supposer que le renforcement des centralités et des densités va de pair avec une limitation de l'étalement urbain, facteur de bouleversements écologiques. En Île-de-France, cette logique tend à renforcer un trait flagrant de l'organisation du territoire, marqué par un fort contraste de développement entre les parties occidentale et orientale de la région capitale. Tandis que Londres et Berlin s'efforcent de corriger les mêmes types de déséquilibres est-ouest rencontrés sur leurs territoires, les choix franciliens semblent se porter sur le renforcement des polarités existantes à l'ouest et au sud de l'agglomération. Cette politique s'accorde avec le maintien d'une plus forte composante rurale et naturelle du paysage régional à l'est et aux franges de la métropole, ce qui, toujours du point de vue écologique, peut être considéré comme un « bonne » tendance.

Si ces hypothèses semblent valoir à un niveau global d'observation du fonctionnement régional et peuvent être explorées dans des travaux à venir, il convient d'examiner ce qu'il en est à d'autres échelles spatiales, plus fines. Des recherches de l'UMR Géographie-Cités, rassemblées récemment au sein d'un ouvrage collectif (Saint-Julien et al. 2007) permettent de mieux saisir les tensions et les contradictions auxquelles est soumise la métropole parisienne. Elles mettent en évidence à la fois la forte résilience du système régional et son renouvellement, grâce à l'émergence de nouvelles dimensions territoriales. Celles-ci passent notamment par un « *vigoureux remodelage des centralités périphériques* » mais se traduisent aussi par de nouvelles formes de compartimentage du fonctionnement social et économique de l'espace métropolitain. Ces analyses conduisent finalement à invoquer la

responsabilité et les compétences de l'instance institutionnelle régionale pour répondre au défi de mise en cohérence des intérêts de multiples acteurs, désormais parties prenantes dans les débats sur l'aménagement du territoire francilien. Le glissement des métropoles vers des systèmes de gouvernance intégrant la complexité des processus d'évolution urbaine est ainsi une tendance évoquée à plusieurs reprises dans cette étude.

1. PRÉSENTATION DE BERLIN, LONDRES ET LUXEMBOURG

Ces portraits rapides des capitales berlinoise, londonienne et luxembourgeoise s'appuient sur un ensemble de lectures et de données statistiques et cartographiques rassemblées dans la première phase de ce travail [Annexes : tableaux 1 et 2]. De courtes visites de terrain ciblées sur une photographie des espaces en cours de transformation ont permis d'affiner, dans une seconde phase, le regard porté sur l'évolution actuelle de chacune des métropoles. Afin de faciliter un approfondissement futur de cette comparaison, Berlin, Londres et Luxembourg sont présentées en tenant compte du contexte géographique et historique qui les a façonnées. On mesure ainsi mieux la manière dont le développement passé influe sur les choix présents. De taille très différente, ces trois capitales présentent le point commun d'être situées dans la moitié nord, la plus riche de l'Europe. Berlin, portant l'empreinte encore récente du régime soviétique, surmonte des difficultés économiques (démantèlement des combinats est-allemands, taux de chômage de 19%, dette...), inconnues de Londres et Luxembourg, qui se distinguent au contraire par la marque de la puissance financière sur leur territoire.

Le processus de métropolisation, plus ou moins avancé, s'accompagne partout d'un étalement urbain qui oblige les acteurs politiques à considérer les liens, nouveaux ou anciens, qui se nouent entre les capitales et leurs périphéries. La base d'un fonctionnement urbain polycentrique est présente dans chaque cas et occupe une bonne part des raisonnements liés à l'aménagement de ces territoires métropolitains aux logiques complexes. L'ambition est de parvenir à un équilibre, le polycentrisme étant synonyme de complémentarité entre les fonctions de différents pôles urbains suffisamment dotés en équipements et en logements pour théoriquement contenir la population et réduire les besoins en déplacements. Si Berlin a dû renoncer à son schéma de concentration décentralisée faute, en partie, de coopération avec le Land de Brandebourg, le London Plan traduit nettement cet objectif à travers une politique de renforcement de la compacité urbaine, ciblée autour de plusieurs centres désignés comme moteurs de la croissance économique. Les études récentes sur l'évolution spatiale de Luxembourg mettent en lumière les manques du territoire concernant ces logiques de mises en réseaux. Celles-ci passent autant par les systèmes de transports individuels et collectifs que par les télécommunications qui permettent un nombre croissant d'échange de biens et de services dématérialisés, marchands ou non. Les capitales ont un rôle de leader à tenir vis-à-vis de leur pays et du monde. Elles sont donc poussées à rester des pionnières, notamment du point de vue de l'innovation sociale et en matière culturelle. Cette caractéristique est prégnante dans chacune des métropoles choisies, chacune engagée dans des processus de tertiarisation très avancés et dans la promotion de secteurs phare et pointus comme la finance, le droit, les technologies de l'information et de la communication (TIC), les biotechnologies etc. Les arts, l'histoire, la mode, constituent par ailleurs les ferments d'une centralité recherchée par les résidents, les travailleurs et les touristes attirés par cette concentration unique d'ancien et de nouveau sur un même territoire.

1.1 Berlin, métropole culturelle au cœur du désert post-socialiste

Au nord-est de l'Allemagne, à 70 km de la Pologne et à 200 km au sud de la mer Baltique, la ville-Land de Berlin (3,4 millions d'habitants), cernée par le Land de Brandebourg, s'étend sur une superficie de 890 km² [Annexes : Cartes 1-2, photos 1-10]. La loi de réforme territoriale de 1998 a réduit de vingt-trois à douze le nombre d'arrondissements (*Bezirke*) depuis 2001. Les multiples centres qui composent Berlin se sont développés sur les plateaux de Barnim au nord (Reinickendorf et Pankow) et de Teltow au sud (Charlottenburg-Wilmersdorf, Steglitz-Zehlendorf, Tempelhof-Schöneberg, Neukölln), de part et d'autre de la Spree qui traverse la ville sur une trentaine de kilomètres d'est en ouest jusqu'à la Havel (Spandau). Ces rivières forment par endroits des lacs, comme au sud-est celui de Müggelsee (Treptow-Köpenick) et dans la partie occidentale de l'agglomération, ceux de Tegelsee (Reinickendorf) et Grosser Wannsee (Steglitz-Zehlendorf). Au total, le territoire comptabilise plus de 40% d'espaces naturels, dont des plans d'eau (6,6%), des bois et forêts (18%), des parcs et jardins (11,5%) et des surfaces agricoles (plus de 5%).

De son passé, Berlin hérite d'une relative compacité, d'une polycentralité caractérisée par des quartiers d'habitation très denses composés de clusters à la structure sociale typique (Buhnik 2006), et d'axes d'urbanisation périphérique qui s'étendent le long des lignes ferroviaires (S-Bahn). Bien desservie par les transports en commun selon un réseau maillé (métro, autobus, réseau ferré urbain, tramways, navettes par bateau), la capitale hérite également de deux centres qui se sont développés sous des régimes différents de part et d'autre du Mur entre 1961 et 1989. Berlin-Ouest, enclave au sein de l'ex-RDA, a connu un développement essentiellement centripète, avec une internalisation forcée de ses fonctions secondaires. À Berlin-Est la démarcation est nette entre la zone urbanisée, composée de grands ensembles dans une périphérie peu dense et la campagne environnante (Duhem et al. 2000).

Depuis 1990, la réunification et la réhabilitation de Berlin comme capitale de l'Allemagne entraînent de profondes transformations du paysage urbain. Riche d'un grand nombre de lieux historiques comme la Porte de Brandebourg, la Pariser Platz et Unter den Linden, l'arrondissement de Mitte a fait l'objet d'aménagements qui ont permis de redonner à Berlin un visage de capitale politique, culturelle et économique. Le déménagement du gouvernement et de la chancellerie fédérale installés précédemment à Bonn a fait apparaître un nouveau quartier gouvernemental à partir de 1998, sur la rive sud de la Spree. Les premiers efforts de reconstruction et de cicatrization après la chute du Mur ont aussi porté sur la métamorphose de la Potsdamer Platz. Ancien cœur de Berlin avant la guerre, coupé en deux et privé de toute fonction pendant la période de division, le nouveau quartier d'affaires « à l'américaine » (Grésillon et al. 2001) accueille notamment le Sony-Center (Musée du Film, Kaiser-Saal), le complexe Daimler (centre commercial Arkaden, cinémas, théâtre musical et casino) et le Kulturforum (Bibliothèque nationale, nouvelle Galerie nationale, Philharmonie). La connexion de ces deux nouveaux centres du pouvoir politique et économique est réalisée en 2006, par l'achèvement d'un tunnel souterrain ferroviaire et autoroutier (Tiergartentunnel) et de la nouvelle gare centrale Hauptbahnhof-Lehrter.

Les aménagements du nouveau Berlin sont à considérer dans la perspective des changements sensibles qui ont affecté la structure de l'économie berlinoise en dix ans. Entre 1991 et 2001, la part des actifs employés dans le secteur des industries de transformation a ainsi chuté de 18,9% à 10,4%, celle des actifs du secteur de l'immobilier, de la location et des services aux entreprises est passée de 9,7% à 17,4% et celle des services publics et

privés, hors administration, de 22,1% à 28,4% (Statistisches Landesamt Berlin 2003).

Cette tertiarisation s'est traduite par la construction, depuis 1990, de 7 millions de mètres carrés de nouveaux bureaux dans l'agglomération et de 1,5 million de mètres carrés d'espaces de commerce, principalement dans la partie Est de la ville. D'ici 2010, 4,5 millions de m² de bureaux supplémentaires répondront à la demande, élevée selon les prévisions, et accompagnée de la création de 80 000 nouveaux emplois dans la même période (COMET 2004). Environ 60% des nouveaux immeubles devraient être situés au centre de l'agglomération, qui offre encore d'ici 2015 des sites attractifs, une situation à peu près unique en Allemagne et en Europe.

Le potentiel de croissance élevé de Berlin comparé aux autres villes européennes constitue un facteur d'attraction pour les investisseurs étrangers (ESJ-Lille 2006). L'accueil de la Coupe du monde de football 2006 a également joué en faveur de la stabilisation du taux de vacance des bureaux, qui reste élevé (1,5 millions de mètres carrés de bureaux vides en 2006) comparé à celui de Munich, nul en 2001, ou de Francfort-sur-le-Main (2%). Le prix des loyers, relativement bas, constitue un avantage pour la capitale. Avec en moyenne 18€ par mètre carré par mois, les quartiers les plus demandés du centre¹ restent deux à deux fois et demi moins chers qu'à Paris. Ces prix, relativement bas, attirent les PME des secteurs tertiaires et de haute technologie. « *Berlin affûte ses armes pour attirer les groupes de médias* » (Gazette de Berlin 2007), mais aussi les entreprises du secteur des biotechnologies. Deux centres majeurs pour la R&D et les entreprises sont ainsi développés dans les parties sud-est et nord-est de Berlin :

- La Cité des sciences, de l'économie et des médias à Adlershof (Bezirk Treptow-Köpenick). Le site (420 ha) accueille déjà les sièges de MTV et Universal Music en bordure de la Spree. Les secteurs des logiciels, du cinéma, des relations publiques et du design sont les plus prometteurs en terme de croissance.

- Le complexe de recherche biomédicale de Buch (Bezirk Pankow). Les Länder de Berlin et du Brandebourg ont mis leurs moyens en commun pour doper le secteur des biotechnologies. Le parc de Berlin-Brandebourg compte à lui seul plus de 160 entreprises biotech sur un total de 350 en Allemagne².

Ces transformations architecturales et urbanistiques ont des conséquences sur l'attractivité et la composition sociologique des quartiers centraux. La City Est et ses quartiers environnants attirent la plus forte concentration et la plus grande variété de productions culturelles. Depuis 1990, les artistes, les établissements culturels et les publics migrent vers la partie centre-orientale de l'agglomération. Jouxant Mitte au nord et à l'est, les arrondissements de Prenzlauer Berg³ et de Friedrichshain font figure de quartiers à la mode, alors que l'ancien carrefour culturel de Berlin-Ouest, situé aux abords du Kurfürstendamm dans les arrondissements de Charlottenburg et Wilmersdorf, a perdu en attractivité (Grésillon 2002).

Avec 3,395 millions d'habitants, la capitale enregistre un solde migratoire positif en 2005 (+10 200 habitants), après avoir connu des soldes migratoires négatifs entre 1995 et 2001.

¹ À l'ouest, Kurfürstendamm, Potsdamer Platz / Leipziger Platz. À l'est, Friedrichstrasse / Gendarmenmarkt / Pariser Platz / Unter den Linden, Hackescher Markt.

² « *Une concentration remarquable si l'on note que la France n'en compte que 250 et le Royaume-Uni 280* » (ESJ 2006).

³ Dans le quartier centre-est de Prenzlauer Berg, les Mietskasernen, ou casernes locatives, sont représentatives d'un type de construction pour les ouvriers dans les années 1875-1900, lors de la fondation du Second Empire allemand.

Le marché du logement, dominé à 80% par la location, connaît un taux de vacance élevé qui varie, selon les sources, entre 7 et plus de 10 % du parc immobilier (Maujean et al. 2006). Le processus de dépeuplement s'accompagne d'une extension de la ville, les Berlinois abandonnant le centre au profit de la couronne Brandebourgeoise⁴. Celle-ci est appelée par les aménageurs « *ceinture de gras* » (Speckgürtel) pour désigner les mouvements de spéculation foncière et de suburbanisation dans cette zone.

Cette évolution va l'encontre de l'objectif du schéma de « concentration décentralisée » adopté en 1995, et qui visait à préserver une structure polynucléaire du territoire (Grésillon et al. 2001). L'échec de fusion des deux Länder en 1996 n'est pas le seul facteur explicatif de l'abandon progressif de ce schéma d'équilibre territorial. L'ensemble de l'agglomération subit un retard de développement qui nécessite l'adaptation progressive du niveau des infrastructures de réseaux de transports et de télécommunications.

Comme capitale de rang international, Berlin doit renforcer sa position stratégique dans l'armature métropolitaine et européenne. La construction, d'ici 2012, de l'aéroport Berlin-Brandenburg International (BBI) à Schönefeld au sud-est de Berlin répond à cette nécessité, tout comme l'amélioration en cours des infrastructures routières et ferroviaires dans le cadre du programme des corridors paneuropéens II (Berlin–Varsovie–Minsk–Moscou–Nijni Novgorod) et III (Berlin/Dresde–Wroclaw–Lvov–Kiev) vise le développement des liens entre Berlin et l'Europe de l'Est, vital pour l'économie de la capitale allemande. À l'échelle régionale, l'augmentation du trafic de 13 à 19 millions de passagers, induite par l'équipement central de Leichter-Bahnhof, implique d'ici 2010 la réfection d'autres gares dans le centre (Gesundbrunnen, Südkreuz et Potsdamer Platz), et la modernisation et l'extension des grandes lignes du réseau reliant Berlin aux métropoles voisines.

Malgré ces investissements et les atouts réels de Berlin, plusieurs auteurs restent pessimistes sur son avenir et doutent de sa capacité à organiser son territoire et à « *métropoliser* » sa périphérie (Grésillon et al. 2001). Pour l'heure, Berlin reste en effet isolé au sein d'un vaste territoire à dominante rurale, entouré des régions les plus pauvres de l'Allemagne (Mecklenburg-Vorpommern, Sachsen-Anhalt, Thüringen). Les taux de chômage, en baisse, restent toutefois très élevés par rapport à la moyenne nationale de 11,4%, avec 18,4% pour le Brandebourg et 19,1% pour Berlin (Janv. 2007, Statistische Ämter des Bundes und der Länder). Les perspectives de croissance et de création d'emplois dans le secteur des services, sur lequel les décideurs ont misé après la réunification, sont relativisées par la faiblesse du secteur industriel dans la région, accentuée depuis 1990 par la perte des fonctions de production des combinats de l'ex-RDA.

La carte schématique des principales dynamiques du secteur des services à Berlin (Van Crikingen et al. 2004) montre que le processus de suburbanisation dans le Land voisin du Brandebourg est dominé par le commerce de gros et les services transports et télécommunications. Les branches détail et services non marchands évoluent aussi progressivement à l'extérieur de Berlin. Contrairement au centre, le marché de l'immobilier tertiaire s'est très peu développé dans la périphérie brandebourgeoise, tandis que les firmes du secteur de la logistique ont connu une bonne dynamique, liée à de faibles taux fonciers.

En périphérie proche, les principales dynamiques tertiaires correspondent à la localisation des établissements supérieurs d'enseignement et de recherche, polarisés au sud-ouest par la capitale régionale et l'Université de Potsdam (21 000 étudiants). Les parcs récents consacrés

⁴ En 1998, 139 600 personnes quittent Berlin, dont 41 500 pour la première couronne. En 2001, les services de l'administration sénatoriale annonçait 300 000 départs vers la périphérie d'ici l'an 2010 (Grésillon et al. 2001).

aux biotechnologies à la limite nord-ouest de Berlin (Hennigsdorf) et à une cinquantaine de kilomètres au sud de la capitale dans le Landkreis de Teltow-Fläming (Luckenwalde) figurent les futures zones de développement pour les services dans le Brandebourg. Ce schéma est complété par l'existence de trois centres de distribution régionaux près des autoroutes, à l'ouest (Wustermark), au sud (Grossbeeren) et à l'est (Freienbrink) des limites de Berlin. Le secteur tertiaire est pratiquement absent dans les banlieues plus éloignées, hormis le développement du commerce de détail dans certaines villes petites et moyennes comme Nauen (Havelland). Le contraste de développement entre le sud-ouest et le nord-est plus défavorisé du Brandebourg est confirmé par la comparaison des taux de PIB régionaux par habitants dans l'UE 2007 [Annexes : tableau 3].

À ces difficultés du Brandebourg s'ajoute la dette du Land de Berlin qui ne cesse d'augmenter depuis la réunification, atteignant aujourd'hui 59 milliards d'euros⁵. Une politique d'austérité dans les services publics, accompagnée de la privatisation de la banque régionale et du parc immobilier de la ville, se sont imposés à la ville-État de Berlin dirigée depuis 2002 par Klaus Wowereit (SPD).

⁵ La dette a quintuplé depuis la Réunification. D'ici 2009, elle pourrait grimper à 68 milliards (ESJ Lille 2006).

1.2 Greater London, ville globale au cœur des logiques économiques mondiales

Capitale de l'Angleterre et du Royaume-Uni, Londres s'est d'abord développée sur la rive nord de la Tamise à une cinquantaine de kilomètres à l'ouest de la Mer du Nord. Deuxième place financière du monde, deuxième port européen, il s'agit également de la plus grande métropole européenne, avec 7,5 millions d'habitants (ONS 2005) compris dans les limites de Greater London⁶. D'une superficie de 1580 km², cette subdivision administrative créée en 1965 se compose de 32 boroughs⁷ et de la City, cœur historique de Londres [Annexes : Cartes 2-3, Photos 11-20].

En 1999, la Greater London Authority (GLA) est créée sur le modèle de l'ancien Greater London Council (GLC), aboli en 1986 par Margaret Thatcher. La fonction rétablie de Maire de Londres, élu au suffrage universel, est occupée par le travailliste Ken Livingstone depuis 2000. Si le financement du logement, la gestion des investissements ferroviaires et les hôpitaux restent sous la tutelle étatique, la GLA joue un rôle stratégique pour le développement avenir de l'agglomération en élaborant le London Plan. Basé sur la prévision d'une croissance soutenue de l'emploi et de la population d'ici 2016, ce document « *entend infléchir un demi siècle d'étalement urbain* » (Diziain et al. 2006).

Le processus de périurbanisation amorcé depuis les années 1960 fait référence à la migration des activités économiques et de la population au-delà de la ceinture verte (*Green Belt*), créée en 1938 pour stopper, déjà, l'extension continue de la surface construite de Londres depuis le XIX^{ème} siècle. Dans les années 1940, le plan Abercrombie⁸ (1944) puis le New Towns Act (1946) décidant la création de huit villes nouvelles à une distance de 30 à 100 km du centre de Londres, marquent le début d'une politique de déconcentration urbaine.

Dotée de centres urbains distincts et de taille variée qui gravitent autour de l'agglomération, la capitale hérite ainsi d'une configuration espacée, polycentrique et déconcentrée. Pour Manuel Appert (2005), « *on peut parler de système régional intégré avant même les processus actuels de métropolisation* ». La compréhension des enjeux liés au développement de la région métropolitaine fonctionnelle du Greater South East, un espace de 45 000 km², peuplé de 22,3 millions d'habitants⁹, nécessite de s'attarder sur l'évolution du Grand Londres depuis le début des années 1990.

Tout d'abord, la tendance au déclin démographique, continu depuis les années 1950, s'est inversée à partir de 1993, grâce à une croissance économique soutenue et au renforcement de l'attraction internationale de Londres comme *Global City*. La capitale est désormais conçue avec New York City et Tokyo comme un des centres de commandement de l'économie mondiale (Sassen 1991). Toutefois, si le centre de l'agglomération a cessé de perdre son poids relatif au profit des périphéries, on ne peut pas pour autant parler d'une vague de reconcentration, puisque le solde migratoire inter-régional reste fortement négatif au bénéfice des espaces périphériques (Appert 2005A).

En matière d'offre de bureaux, les efforts entrepris de 1981 à 1999 par la London

⁶ L'aire urbaine du Grand Londres (Greater London urban area), qui tient compte de la continuité des espaces bâtis, couvre une population de 8,2 millions d'habitants (ONS 2001).

⁷ Les boroughs (environ 250 000 habitants) sont en charge de la planification locale, des écoles, des services sociaux, des rues et de la collecte des déchets.

⁸ Le plan Abercrombie, qui visait à réduire la densité de population et à améliorer les conditions de logement, dégradées dans le cœur de Londres, tenait alors compte d'une région très étendue de 6700 kilomètres carrés comprenant 143 autorités locales, (Haywood 1998).

⁹ Le Greater South East comprend les régions South-East, East of England, Greater London, South-West (comtés de Dorset et Wiltshire) et East Midlands (comté de Northamptonshire). Source : Appert 2005B.

Docklands Development Corporation (LDDC) pour la régénération de 22 km² dans les boroughs de Newham, Tower Hamlets et Southwark ont porté leurs fruits. Avec Greenwich et Lewisham, ces boroughs avaient perdu, entre 1961 et 1971, plus de 80 000 emplois fournis par de grandes corporations transnationales et une part importante de leur population (16 à 18% à Southwark et Tower Hamlet). Après avoir fait l'objet de fortes oppositions, cette zone aujourd'hui très recherchée accueille 120 000 nouveaux emplois, générés par la construction du quartier central d'affaires Canary Wharf, de commerces (Surrey Quays shopping centre), du London City Airport, et d'un centre d'exposition (ExCeL Exhibition Centre). Le Docklands Light Railway (DLR), métro automatique, assure la liaison entre le nord (Stratford, Newham) et le sud (Lewisham), l'ouest jusqu'à la City et l'est vers le reste des Docklands.

Ces investissements ont contribué à renforcer le prestige de l'hypercentre de Londres, qui totalise désormais au sein de l'Inner London¹⁰ près de 20 millions de m² de bureaux, dans les quartiers de la City, Westminster, Camden et Islington au nord de la Tamise, Lambeth et Southwark au sud. Cette évolution a cependant été accompagnée d'une sélection stricte des installations par le foncier et une perte croissante de la vocation résidentielle du centre de Londres. Dans la période intercensitaire 1981-1991, alors que Greater London perd 5% de sa population, la construction de nouveaux logements accuse une baisse de 20% en moyenne et celle des logements sociaux, dans le contexte de restriction imposé par le gouvernement, de 60% (Haywood 1998).

Londres souffre ainsi aujourd'hui de manques importants dans l'offre de logements à prix abordables, avec deux conséquences principales. Tout d'abord, les inégalités sociales persistent et se renforcent entre, d'une part, l'Inner East, où sont concentrés majoritairement des logements surpeuplés (*crowded house sub-market*), et d'autre part, l'Inner West (Wandsworth, Camden, Hammersmith & Fulham), première couronne centrale où vit une population propriétaire de maisons, favorisée en termes d'accès à l'emploi, aux soins et à l'éducation (Maujean et al. 2006). Ces disparités entre l'est et l'ouest sont également ancrées et visibles au-delà de la Green Belt. Les emplois hautement qualifiés se concentrent, depuis les années 1980, dans le croissant des technologies et des back offices de la City : du sud-ouest au nord de Greater London, dans les comtés de Sussex, Surrey, Berkshire, Buckinghamshire, Hertfordshire et Cambridgeshire. La carte des dynamiques spatiales métropolitaines (Appert 2005B) montre une forte poussée de la croissance économique et démographique vers l'ouest, à l'intérieur et au-delà de cette zone de diffusion des activités technologiques et tertiaires.

Dans la période récente, environ 100 000 personnes par an quittent Londres pour d'autres lieux, notamment du Sud de l'Angleterre. Selon de récentes analyses (ONS 2006), 60% de la croissance démographique du Greater South-East, estimée à 25,7 millions d'habitants en 2026 (20,9 millions en 2003), se fera dans les trois régions de l'East of England, South East (Reading, Milton Keynes et Crawley) et Greater London. Les tendances observées pour l'avenir sont la réduction de la taille des ménages, la recherche d'espace et l'augmentation des prix. Cette périurbanisation entraîne également le problème de l'accroissement et de l'allongement des déplacements domicile-travail, une augmentation de l'insécurité, de la pollution et de la congestion. Au total, vingt pour cent de la population active ne réside pas sur Londres et vient de la grande banlieue (Maujean et al. 2006).

Ces différents constats justifient la poursuite du travail de régénération du Greater

¹⁰ On distingue l'Inner London, comprenant une douzaine de boroughs centraux de part et d'autre de la Tamise, et l'Outer London, qui désigne le reste de Greater London, bordé par la Green Belt.

London à l'est, dans le cadre de la politique de régénération de l'estuaire de la Tamise. La zone de Thames Gateway, qui s'étend sur 60 km entre l'est de Londres et la mer du Nord, fait l'objet d'une priorité nationale dans le cadre de la politique de régénération urbaine. L'objectif est d'améliorer l'économie de la région, occupée par des champs, des marais et de nombreuses friches industrielles souvent polluées (*brownfields*), en y développant des infrastructures de transports et en favorisant la renaissance des conurbations urbaines existantes. Trois agences de développement régional se partagent les zones de redéveloppement : East of England Development Agency (EEDA), South East England Development Agency (SEEDA) et pour Londres, la London Thames Gateway Development Corporation (LTGDC), en collaboration avec la GLA, la London Development Agency (LDA) et les boroughs de Barking & Dagenham, Hackney, Havering, Newham et Tower Hamlets.

Une première zone, celle de Lower Lea Valley (Hackney, Tower Hamlets, Newham et Waltham Forest), cristallise actuellement les énergies, puisqu'elle est prévue pour accueillir les Jeux Olympiques de Londres en 2012. Le centre de Stratford City déjà relié au Tunnel sous la Manche, constituera un grand centre urbain à usage mixte à l'est de Londres, à la place de l'ancienne gare de triage de Stratford.

Toujours sur la rive nord de la Tamise, un second chantier concerne London Riverside, une zone de 3 500 ha qui s'étend de Beckton (Newham) jusqu'à Rainham (Havering), partie la plus orientale de l'Outer London où un parc naturel de 640 ha abritant une réserve naturelle, le London Riverside Conservation Park, est planifié. Le plus important projet, qui requiert une nouvelle extension du DLR est celui de Barking Riverside, un des plus grands sites industriels en friche dans Londres (180 ha). La construction de 10 000 logements et d'équipements pour l'emploi, l'éducation, le commerce et les loisirs, y est prévue d'ici 2025. Deux sites, l'un consacré à la R&D basée sur les technologies (Ford Dagenham, Centre of Engineering and Manufacturing Excellence), l'autre au développement d'un écopôle basé sur le développement durable et l'environnement (Dagenham Dock), constituent les clés-de-voute de l'aménagement de London Riverside.

Le projet de construction d'ici 2013 du Thames Gateway Bridge, un pont reliant Beckton (Newham) et Thamesmead (Greenwich), a fait l'objet d'une consultation publique en 2006 et n'est pas encore approuvé par le gouvernement central début 2007. Les avantages mis en avant par le Transport For London (TfL) sont la création potentielle de 25 000 à 42 000 nouveaux emplois et l'afflux de 58 000 à 82 000 personnes supplémentaires. En assurant la connexion entre les routes au nord de la Tamise (A406/A13) et au sud (A2016), le pont doit faciliter les déplacements et servir de support à la régénération de toute la région de Thames Gateway.

Au-delà de la frontière du Greater London, le projet de développement territorial de Thames Gateway implique deux comtés de part et d'autre de l'estuaire. En accueillant la construction du London Gateway Port, complexe portuaire international, et du plus grand parc d'affaires et de logistiques du Royaume Uni, Thurrock dans l'Essex (East of England) devrait attirer plus de 16 000 nouveaux emplois et jouer un rôle moteur dans le processus de reconversion de l'espace est-londonien. Toujours dans l'Essex, l'argent fourni par le schéma de Thames Gateway est utilisé à Southend-on-Sea pour redévelopper le centre ville et le front de mer et créer un corridor de transport le long de l'A13. Des plans concernent aussi le pôle d'emploi de Basildon District, incluant la création d'équipements sportifs (Sporting Village), d'un centre de recherche pour la santé et l'éducation, d'une grande zone d'affaires (Basildon Enterprise Corridor), d'une des plus grandes réserves naturelles en Europe

(Thames Marshes) et de logements de standing.

Concernant le devenir des territoires périphériques, la stratégie préconisée dans le Rapport du gouvernement 2003 « Sustainable communities », consiste à favoriser autour de Londres des corridors de croissance le long des principaux axes ferroviaires et vise une densification des espaces urbains à travers des opérations ciblées sur les interstices du tissu urbain (*infill programs*). L'expérience anglaise montre l'efficacité des partenariats public-privé pour la restructuration des nombreux *brownfields* du pays. La planification stratégique joue toutefois un rôle de plus en plus important (Hall 2007). Celle-ci, tendant vers une géographie prioritaire de l'investissement, aurait pour but d'éviter les conséquences d'une trop forte dépendance vis-à-vis de la conjoncture économique. Le taux de vacance des bureaux, qui avait atteint près de 20% à la fin des années 1980 suite à l'effondrement du marché boursier, reste une préoccupation même s'il a fortement décliné pour atteindre environ 7,5% en 2006 (Deol Partners 2007). Un autre enjeu concerne le déplacement, à l'échelle du Greater South East dans son ensemble, de la fragmentation politique qui caractérisait naguère la ville-centre et que ne masque pas la médiatisation de l'assemblée de Londres (Appert 2005).

1.3 Luxembourg-Ville, espace de concentration des valeurs européennes

La ville de Luxembourg est la capitale du Grand Duché du Luxembourg, plus petit pays de l'Union Européenne (2586 km²), mais aussi pays le plus riche au monde en PIB/habitant, deuxième centre mondial après les États-Unis pour les fonds d'investissement. L'étendue et le poids démographique de la commune de Luxembourg (52 km² et 76 600 habitants en 2006) contrastent avec son influence politique et financière sur la scène internationale [Annexes : Cartes 4-5, Photos 21-30].

La Ville Haute domine, sur le rocher du Bock (304 mètres d'altitude), les vallées de l'Alzette à l'est et celle de la Pétrusse au sud-ouest. Cette situation topographique accidentée, facilitant le contrôle du passage sur les anciennes routes romaines reliant Reims, Metz et Trèves, ont donné à Luxembourg sa valeur stratégique. Les fortifications érigées à partir du X^{ème} siècle ont progressivement inclus les villes basses : Pfaffenthal, Grund, Plateau du Rahm (Cents) et Clausen. Dès le XVIII^{ème} siècle, plusieurs manufactures s'installent en périphérie pour échapper à l'octroi, formant un cordon industriel autour de la capitale, au nord dans les quartiers actuels de Mulhenbach, Eich et Dommeldange et au sud à Hollerich, où s'implante la gare centrale dès 1858. Avec quatre viaducs construits sur l'Alzette, le chemin de fer contourne la ville haute à l'est depuis le plateau de Bonnevoie. Suite au Traité de Londres de 1867, imposant la neutralité du Grand Duché, la forteresse est démantelée et de nouvelles voies de communication sont établies selon un plan radio-concentrique¹¹. Alors que les villes du bassin minier se sont développées rapidement et massivement, cette ouverture tardive ne permet pas à Luxembourg de s'imposer comme un centre industriel, d'où la décision de transformer la ville en centre tertiaire (Philippart 2006). L'abolition de l'octroi et la fusion des communes en 1920 permettent à la ville de renforcer son rôle de place de transbordement et de transit de marchandises, favorisée par des avantages fiscaux et une position frontalière entre deux espaces culturels d'expression francophone et germanique.

Dès les années 1950, Luxembourg devient, avec Bruxelles et Strasbourg, le siège officiel des organes de la Communauté Européenne, accueillant notamment la Cour de Justice, la Cour des Comptes et la Banque Européenne d'Investissement, ainsi qu'une partie des installations du Parlement et du Conseil. Près de 9500 fonctionnaires, soit environ 5,5% de la population active résidente, travaillent aujourd'hui dans le Centre Européen aménagé dans les années 1960 sur le plateau du Kirchberg au nord-est de la ville. Le quartier connaît un nouvel essor depuis la fin des années 1980 et s'ouvre à de nouvelles activités résidentielles, économiques, culturelles et de loisirs.

La politique d'urbanisme actuelle tient compte du concept intégré des transports et du développement spatial ou IVL (*Integratives Verkehrs-und Landentwicklungskonzept für Luxemburg*) adopté par le Gouvernement en 2003. Une prévision de croissance démographique soutenue du Grand Duché, qui devrait dépasser 500 000 habitants d'ici 2020, et l'augmentation continue de la demande de trafic, sont au centre des préoccupations nationales. Entre 1960 et 2001, le pays enregistre 125 000 nouveaux habitants et la densité moyenne de population passe de 122 à 170 habitants au km², modifiant profondément la structure des communes et leurs pratiques administratives¹².

¹¹ Le centre, pourvu des édifices publics et religieux, est cerné par des commerces, une couronne de petites habitations avec jardins, un grand boulevard, puis une ceinture verte.

¹² La part des communes de moins de 2000 habitants chute de 77 à 52% entre 1960 et 1998. Les 118 communes du pays sont regroupées en quelque 70 syndicats intercommunaux (Ministère de l'Intérieur 2003).

Très dispersée dans les cantons du Nord, la population se concentre principalement dans la capitale et sa périphérie, ainsi que dans certaines communes du Bassin Minier, dont la population augmente fortement après un déclin dans les années 1980 lié à la crise sidérurgique. La Nordstad, constituée de cinq communes (Diekirch, Erpeldange, Ettelbruck, Bettendorf et Schieren) au nord du district de Luxembourg, connaît également de fortes densités.

Alors que la Ville de Luxembourg ne représente que 2% du territoire national, elle attire 17,5% de la population résidente et près de 57% de la population active nationale, sans compter les frontaliers qui travaillent dans la capitale (Ministère de l'Intérieur 2003). Le phénomène de périurbanisation est souligné dans une étude récente, montrant la faible évolution du nombre d'habitants de la capitale entre 1981 et 2001. Celui des communes limitrophes en revanche, est en très forte hausse. Ainsi, tandis que la densité de population de Luxembourg-Ville diminue (0 à -3%), celle de Kehlen, Steinsel et Schuttrange en deuxième couronne, augmente de plus de 75%. La saturation de l'immobilier, l'empiètement des bureaux sur les logements et la flambée des prix expliquent en grande partie la perte de vitesse de Luxembourg-Ville et de ses voisins proches (Burnotte-Boreux 2006).

Les communes situées le long d'axes routiers importants, principalement la route du Nord, et celles formant la Nordstad (mises à part Ettelbrück et Diekirch, dont la population augmente peu) attirent le plus de population. De plus en plus de zones d'activités économiques, destinées plus spécifiquement aux services tertiaires, s'installent également, notamment au centre du pays, autour des principaux axes routiers en périphérie des centres urbains. Ce phénomène amplifie la place de l'automobile, déjà très importante au Luxembourg, premier pays européen en terme de motorisation, avec 654 automobiles pour 1000 habitants (Petit 2007). À cette situation s'ajoutent les 110 000 travailleurs frontaliers, dont près de 85% effectuent la totalité de leur trajet vers le Luxembourg en voiture (STATEC, CEPS/INSTEAD 2004).

Ainsi, une part de la stratégie de développement durable au Luxembourg repose sur une extension conséquente du transport public et notamment du réseau ferroviaire. Pour parer le besoin de mobilité généré par la création potentielle de 91 000 emplois supplémentaires d'ici 2020, l'IVL préconise une politique nationale des transports visant l'augmentation du partage modal à 25% en faveur des transports en commun. La mise en œuvre d'un train de type RER à deux niveaux est envisagée pour relier plus rapidement les villes du bassin minier, la Nordstad et les villes transfrontalières. La création de nouvelles zones d'habitats et de nouveaux centres est également en jeu, en fonction du mode d'occupation des futurs emplois, soit majoritairement par des résidents du Luxembourg, soit par des frontaliers.

Le constat d'un développement désormais polycentrique de la Ville de Luxembourg conduit à reconsidérer la structuration des transports collectifs dans la capitale, en s'appuyant sur les travaux menés en 2002 dans le cadre de la stratégie « mobilité.lu » du Ministère des transports. Une priorité est l'amélioration des liaisons entre le centre-ville, la gare centrale, mais aussi les zones d'activités qui se sont développées à côté du centre et qui nécessitent une desserte par la voie ferrée, donc la construction de gares périphériques. Les quartiers concernés sont le Kirchberg et deux zones au sud de la ville, qui présentent des perspectives de croissance importantes en termes d'emplois : côté est, le Ban de Gasperich, un périmètre à cheval sur les communes de Luxembourg et de Hesperange ; côté ouest dans le quartier de Cessange, la Porte de Hollerich, dont la restructuration urbaine devrait être combinée à la rénovation du quartier de la gare centrale, limitrophe. Au nord-est, le quartier de Dommeldange, où une friche industrielle attend sa reconversion, pourrait également être

concerné par la construction d'une nouvelle gare.

Avant d'envisager l'extension de ce réseau ferré léger vers l'agglomération, notamment sa partie ouest insuffisamment desservie par le train classique, un enjeu important concerne la revitalisation de la Ville Haute. Face à l'attractivité des autres centres en termes de logement et d'emploi, cet espace devrait en effet stagner, voire reculer en tant que centre d'activités. Le centre-ville doit être conforté en tant que centre décisionnel, centre financier et centre commercial de haut standing, mais surtout, l'augmentation du nombre d'habitants s'avère indispensable pour retrouver une fonction d'animation perdue, notamment après les heures de bureau. Quelques données sur la composition démographique de la capitale et du pays (Burnotte-Boreux 2006) permettent de comprendre les enjeux culturels sous-jacents auxquels sont confrontés les acteurs du développement urbain.

Luxembourg-Ville est caractérisée par une proportion importante (33 à 43%) de ménages composés d'une seule personne. La part des couples sans enfant est importante dans certaines des communes mitoyennes, tandis que les familles s'éloignent du centre et de ses communes adjacentes, à la recherche d'un cadre de vie plus attrayant pour les enfants et de loyers moins élevés. Les étrangers, qui compte pour 37% dans la population totale du pays en 2001, représentent 60% des habitants de la capitale et plus de la moitié des habitants de la commune de Larochette (au nord-est du district de Luxembourg). Ils sont particulièrement présents dans la petite couronne de Luxembourg-Ville, mais la situation diffère selon la nationalité. Les allemands (6,2% des étrangers au Luxembourg), les belges (9,6%) et les français (12,3%) sont nombreux dans les communes frontalières de leur pays d'origine, mais aussi dans la capitale et sa petite couronne. Les italiens (11,7%) et les portugais (36%) sont plus présents dans le bassin minier et près de la Nordstad. Les ressortissants des autres pays de l'Union Européenne (10,6%) forment un noyau autour de Luxembourg-Ville. La part des artisans et des ouvriers qualifiés est minime autour de la capitale et dans le centre en général. Vouée au secteur tertiaire, Luxembourg-Ville et sa première couronne accueillent majoritairement des professions intellectuelles et scientifiques, tandis que la présence des professions intermédiaires est plus diluée à partir des communes de la seconde couronne. Parmi les 24 quartiers qui composent la Ville de Luxembourg, les quartiers les plus cotés sont Belair, Limpertsberg, la gare, Bonnevoie et le Kirchberg (Paperjam 2006).

Une principale critique de l'opposition socialiste (LSAP) adressée au Parti démocratique (DP), à la tête de Luxembourg-Ville depuis 36 ans, concerne, outre les difficultés de circulation et la faiblesse du logement social, l'occupation croissante de l'espace par des bâtiments d'entreprises (Paperjam 2005). Le taux de vacance des bureaux a en effet tendance à augmenter au Luxembourg depuis la fin des années 1990, dépassant les 6% en 2005 pour retomber autour de 4% en 2007. Même si le taux de chômage national reste plus faible que dans la plupart des pays européens (4,5% en 2006), Luxembourg, dotée des caractéristiques des grandes villes, rencontre désormais les mêmes problèmes que ces dernières, y compris en terme de sécurité, et doit faire face à des défis tant externes qu'internes. Selon une étude de PricewaterhouseCoopers sur les villes du futur, remise en 2006 au Bourgmestre Paul Helminger, ces défis portent sur l'amélioration du contact entre le citoyen et la ville, l'efficacité des transports publics, la stimulation de la vie sociale et culturelle en ville, le développement d'un pôle de connaissances et l'attraction de ressources humaines expérimentées et qualifiées.

De nombreuses études nationales soulignent l'enjeu d'une meilleure coordination en

matière d'aménagement du territoire, rendue de plus en plus difficile par l'accroissement des disparités territoriales et l'extension de la périurbanisation dans le monde rural (Ministère de l'économie et du commerce extérieur, DOCUP 2004). Le secteur culturel semble être un enjeu clé pour le développement territorial, comme en témoigne en 2007 la décision d'élargir à l'échelle de la Grande Région la manifestation « Luxembourg Capitale européenne de la Culture ». Ce choix correspond au besoin d'une nouvelle vision sur l'évolution de l'agglomération, en lien avec la diversification des activités du secteur tertiaire. Luxembourg reste encore desservi par l'image d'une ville dominée par la finance et l'administration européenne. Depuis les années 1980, le Luxembourg a su pourtant s'imposer dans un secteur de la culture, la production audiovisuelle et plus particulièrement dans le cinéma, avec un nombre croissant de films tournés sur le territoire par des réalisateurs luxembourgeois ou étrangers.

2. ANALYSE DES DYNAMIQUES SPATIALES DES MÉTROPOLES VIS-À-VIS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE

Chacune des villes étudiées possède ses spécificités et peut constituer un cas à part dans une analyse des dynamiques spatiales métropolitaines. Nous tentons ici d'observer ce qui rapproche les capitales en termes de tendances a priori contre-productives vis-à-vis du développement durable. Ce concept, dont on rappellera les grands axes, favorise la capacité d'intégration des villes au sens large et s'oppose donc au phénomène de fragmentation urbaine qui caractérise plutôt actuellement les capitales. À ce titre, on peut noter un premier fait marquant dans cette comparaison. Il s'agit de l'existence systématique d'un fort contraste de développement entre les parties ouest et est des agglomérations, l'ouest étant globalement et pour différentes raisons plus riche et favorisé sur le plan spatial et social que l'est à Berlin, Londres et Paris. À Luxembourg, l'est est plus favorisée sur le plan environnemental, économique et social, que l'ouest et le sud de la Ville Haute. Ces disparités, observées intra muros et à l'échelle régionale, se recoupent avec celles observées entre les centres embourgeoisés et les périphéries composées en majorité de classes moyennes et de ménages aux revenus très supérieurs ou très inférieurs à la moyenne selon les lieux. Au total, les capitales présentent une juxtaposition de paysages très différents, du plus négatif au positif en terme de sens et d'intégration des fonctions esthétiques, récréatives et productives que peut offrir une ville.

Depuis les années 1950-1960, différentes politiques se sont succédées dans chaque pays pour lutter contre les déséquilibres spatiaux que connaissent les métropoles et en même temps pour renforcer leur rôle de villes-capitales sur la scène économique mondiale. Ces deux objectifs s'avèrent contradictoires puisque seul le second est généralement atteint, le premier ayant échoué. Au contraire, une aggravation des inégalités territoriales et des retards de plus en plus difficiles à rattraper surgissent dans certains quartiers touchés par la misère économique et sociale. Face à ce constat, les acteurs de la politique de la ville et du développement urbain sont aujourd'hui placés devant l'obligation d'innover, c'est-à-dire de prendre le temps de la réflexion pour l'analyse des solutions possibles qui permettraient de sortir véritablement de la crise. Or la réalité urbaine est celle d'un mouvement extrêmement rapide, où les acteurs doivent décider et agir en temps réel, faisant face à de nouveaux risques urbains comme le terrorisme.

Le choix d'un développement urbain plus équilibré reviendrait finalement à l'ensemble des villes en compétition sur le plan mondial et ne dépendrait pas uniquement de la volonté locale ou nationale. C'est la leçon que paraissent devoir tirer tous les acteurs urbains connectés en réseaux et conscients d'un avenir condamné en cas d'accroissement des écarts et du cloisonnement, entre d'une part, des populations qui possèdent les clés de la réussite et la transmettent en cercle restreint, et d'autre part, des laissés-pour-compte toujours plus nombreux, dont les qualifications et les ressources sont inadaptées aux offres d'emploi locales. Une prise de conscience de ces enjeux par les pouvoirs municipaux est en cours. Parmi les efforts visant une meilleure cohésion interne des métropoles, la coopération en milieu urbain, basée sur l'échange d'information et l'évaluation environnementale, sera mise en évidence. Ces pratiques sont en effet directement liées à une meilleure compréhension des dynamiques spatiales métropolitaines, et notamment des opportunités liées à la présence de fortes densités de population, comme à Londres.

2.1 Développement durable : une notion complexe qui implique un nouveau regard des hommes sur leur environnement

Diffusée depuis les années 1980 sous la forme de rapports scientifiques et d'expertises, puis dans les discours politiques nationaux et locaux au milieu des années 1990, la notion de développement durable ou soutenable est basée sur la distinction fondamentale entre la croissance, au sens quantitatif du terme, et le développement, qui sous-tend la qualité et une répartition équitable des richesses au sein d'un système. Il s'agit bien de la superposition de plusieurs utopies (Clément 2004) : une utopie éthique (vers une renaissance humaniste), une utopie économique (un modèle de développement alternatif) et une utopie géopolitique (établir de nouveaux rapports Nord/Sud). Cette approche vaut pour l'échelle planétaire comme pour l'échelle locale, où des actions concrètes pourraient être menées pour inverser les tendances néfastes d'une croissance régie par l'individualisme, non maîtrisée et porteuse d'inégalités spatiales et sociales de plus en plus marquées.

Sur le plan théorique, l'approche territoriale du développement durable fait ressortir la nécessité de penser plusieurs types d'interdépendances : temporelles, spatiales et sectorielles (Laganier et al. 2002).

Le terme « durable » renvoie au temps long dans lequel les hommes du présent doivent se projeter afin d'envisager les conditions dans lesquelles les générations futures pourront accéder aux ressources naturelles vitales à la satisfaction de leurs besoins. Le principe de solidarité intergénérationnelle s'applique également au temps présent et nécessite de prendre en compte les changements démographiques et sociétaux en cours, tels l'allongement de la durée de vie, les nouvelles formes de travail et de pauvreté, les recompositions familiales, l'ancrage des technologies de l'information et de la communication (TIC) dans la vie courante.

Une utilisation plus raisonnée de l'espace est un des principaux défis d'une politique répondant aux exigences écologiques de protection de la biosphère à laquelle, par leurs activités, les pays développés portent une atteinte trop radicale : trou de l'ozone stratosphérique, effet de serre, réduction de la biodiversité... Au niveau local, la prise en compte des interdépendances entre un territoire et son environnement extérieur trouve une illustration concrète dans l'analyse de « l'empreinte écologique », définie comme un outil comptable permettant d'évaluer la consommation des ressources et les besoins d'absorption des déchets d'une population humaine ou d'une économie données en superficie correspondante de sol productif (Wackernagel et al. 1996).

Plus récemment, les recherches sur la construction d'indicateurs pour le développement soutenable rappellent l'importance de l'intégration et de la prise en compte au même niveau des dimensions économique, environnementale et sociale du développement (Boidin 2004). Celles-ci sont encore plus souvent juxtaposées qu'intégrées, les dimensions humaine et sociale étant le plus souvent négligées par rapport à l'économie et à l'environnement (Sébastien et al. 2004). Les études de prospective sont appelées à se renouveler sous cet angle, en même temps que les pratiques de diagnostic et de concertation liées à une vision partagée de l'avenir d'un territoire. Abordé sous ses aspects identitaire, matériel et organisationnel (Laganier et al. 2002), celui-ci doit retrouver la fonction intégratrice qu'il a perdue, selon Pierre Calame (1997), « dans un schéma d'intégration mondiale régi par la logique unique de l'échange marchand ».

Les acteurs sont donc placés devant l'obligation de repenser les modèles de régulation économique de services collectifs de plus en plus segmentés et soumis à la concurrence, tels l'éducation, la santé, les transports, la sécurité, les loisirs et l'eau. Il s'agit donc, au-delà des partenariats public – privé, d'un décloisonnement entre différents secteurs professionnels et d'un apprentissage collectif de nouveaux modes de production et de consommation. Ces démarches ne peuvent être entreprises sans l'adhésion du public et nécessitent de promouvoir la médiation, directement liée à une connaissance mieux partagée des milieux.

Confrontés à la résolution de problèmes de plus en plus complexes, les chercheurs comme les praticiens de l'aménagement sont conduits à privilégier une vision systémique, en s'intéressant davantage à la coopération, réelle et potentielle, entre des acteurs de cultures différentes. Dans ce processus qui dépasse les approches en terme de compétition, la production et l'échange d'informations utiles à un projet territorial jouent un rôle stratégique essentiel.

On peut ainsi comprendre que la question des TIC se pose désormais de plus en plus fréquemment dans les débats sur l'action en matière de développement soutenable. En effet, d'une part, les nouveaux outils d'échanges illimités d'informations bouleversent les pratiques de travail en réseau qui sont à la base d'une stratégie de gouvernance et d'intelligence collective. D'autre part, de nouveaux outils multimédia permettent de répondre aux objectifs de sensibilisation, de pédagogie et de participation qu'implique l'écologie. Au final, plusieurs relations intéressantes peuvent être établies entre la diffusion d'un réseau comme Internet et celle de modèles alternatifs de développement fondés sur davantage de partage et de transparence qu'il en existe dans les systèmes actuels.

Pour finir cette brève définition des enjeux du développement durable, on peut rappeler quelques principes fondamentaux devant guider la mise en œuvre d'un projet territorial compatible avec certaines exigences économiques, environnementales et sociales : le principe de précaution, la responsabilité / l'éthique, l'intégration, la solidarité, la participation et la subsidiarité, qui consiste à traiter les problèmes au plus près de l'endroit où ils se posent. Comment Berlin, Londres et Luxembourg et Paris se positionnent, en termes de dynamiques spatiales, vis-à-vis de ces injonctions planétaires et locales ?

2.2 Des tendances spatiales contraires aux objectifs du développement durable

L'étalement urbain, la dépendance automobile et la persistance des inégalités sociales sont trois grandes tendances identifiées comme faisant obstacles à la perspective d'un développement respectueux des équilibres écologiques et apportant le bien-être à l'ensemble des habitants d'une métropole. Globalement, la notion d'exclusion ressort de l'analyse des dynamiques qui ont cours dans les capitales. Si la littérature insiste sur leur rôle comme nœuds de réseaux internationaux, il convient aussi de rappeler de façon préliminaire les effets positifs de la concentration massive de population et d'activités en un lieu.

Avant de constituer des pôles majeurs de l'activité économique mondiale, ces villes présentent avant tout des avantages géographiques qui favorisent la sédentarisation, tout autant que l'attraction. La présence d'un fleuve (Paris, Londres) ou de la confluence entre deux rivières importantes (Luxembourg, Berlin) constitue historiquement un premier facteur de localisation et de développement d'activités variées. Aujourd'hui, la différenciation de ces agglomérations portent sur leur poids démographique et sur le grand nombre d'emplois et services créés sur place, qui bénéficient d'abord à la population locale. La vitalité des

secteurs du bâtiment, de l'éducation, de la mode ou de la santé dans les grandes métropoles comme Londres ou Paris résulte largement de ces dynamiques démographiques et économiques internes. Celles-ci sont renforcées par la fonction de pôles qu'exercent les capitales à l'égard du reste du territoire national et de l'étranger. Ces remarques permettent de relativiser les tendances qui sont décrites par la suite et qui mettent principalement l'accent sur les risques, réversibles ou non, de certaines dynamiques qui semblent éloigner les villes de leur fonction d'intégration et du rôle de lieux de progrès qu'elles peuvent représenter pour l'homme.

2.2.1 Les effets de la concentration tertiaire sur les dynamiques spatiales métropolitaines : le cas de l'Île-de-France

Le poids du secteur tertiaire dans l'économie francilienne s'explique par un marché de plus de onze millions d'habitants, des fonctions internationales, la concentration des sièges sociaux et de l'appareil de l'État. Le PIB régional en 2002 se répartit entre un secteur des services dominant (82,8%), le secteur industriel (17%) et l'agriculture (0,2%). La part minime de cette dernière ne doit pas masquer la place importante qu'elle occupe sur le plan spatial d'une part, avec 50% des terres agricoles et 23% d'espaces forestiers, et sur le plan économique d'autre part. L'agriculture reste en effet compétitive, avec 2% de la SAU nationale livrant 6,5% de la production en valeur (Piercy 2005). Dans le secteur de la production industrielle, l'Île-de-France conserve de fortes positions, avec une dominante des industries légères et une orientation marquée vers la haute technologie.

Le poids économique de la région, supérieur au poids démographique (18,2% des français) constitue une source d'économies d'échelle ou d'agglomérations, mais suscite aussi d'acribes critiques de la sur-concentration (Piercy 2005) : sur 2,2% du territoire, 44% des emplois stratégiques (direction et encadrement dans les fonctions clés de l'économie), 52% des chercheurs, 37% des cadres et professions intellectuelles, 29% de la valeur ajoutée brute nationale, 30,4% des étudiants des seconds et troisième cycle. L'Île-de-France regroupe également près de 50% des emplois du secteur culturel, loin devant la seconde région française Rhône-Alpes (7%). Dans le domaine de l'audiovisuel, « cette prééminence confine au monopole », avec plus de 85% des actifs du secteur de la production télévisée et cinématographique regroupés dans la région en 1999 (Boyer et al. 2005).

D'autres caractéristiques contribuent à faire de la région capitale une exception vis-à-vis du reste de la France, comme l'écart de salaire¹³ de 29%, mais aussi des investissements de l'État par habitant environ deux fois plus élevés en Île-de-France qu'en province. Bien qu'il puisse être tentant de parler d'une redistribution abusive de la richesse nationale en faveur de l'Île-de-France, il faut aussi rappeler que ces investissements ne profitent pas seulement aux franciliens (Roissy Charles de Gaulle, Centre Pompidou), mais sont aussi largement utilisés par les provinciaux et les étrangers et participent à une création de richesses qui ne bénéficie pas seulement à la région capitale (Boyer et al. 2005).

Face au monocentrisme parisien, les politiques successives d'aménagement du territoire depuis les années 1960 ont toujours été confrontées aux mêmes dilemmes concernant l'implantation de nouvelles activités dans la région capitale. Il s'agit à la fois de ne pas affaiblir le pôle parisien, le seul en France qui soit compétitif à l'échelle internationale et dont on peut attendre un effet d'entraînement sur l'ensemble de l'économie nationale, et en

¹³ Revenu brut disponible par habitant en 1999 (Insee 2001, Boyer et al. 2005)

même temps de ne pas freiner le développement des capitales régionales, tout en évitant les problèmes de congestion liés à l'hyper-concentration, qui sont à terme sources d'importantes déséconomies d'échelle (Boyer et al. 2005). À ces défis, s'ajoutent de plus celui de sortir certains quartiers et des communes entières de la pauvreté, de la dégradation et du processus de ghettoïsation dont sont victimes leurs habitants et à long terme, l'ensemble des franciliens.

Un vaste espace dans la proche banlieue nord, formé par une grande partie du département de la Seine-Saint-Denis est touché par de graves problèmes sociaux, mais les difficultés, comme le taux de chômage élevé et la délinquance des jeunes, ne sont pas concentrées uniquement dans cette zone de l'Île-de-France, qui reste, avec la partie est de l'agglomération, fragilisée par la désindustrialisation. On les retrouve dans des espaces départementaux très dynamiques économiquement comme le Val d'Oise (Argenteuil), les Hauts de Seine (Gennevilliers), les Yvelines (Mantes, Les Mureaux, Trappes), l'Essonne (Évry), certains quartiers du Val de Marne et de la Seine-et-Marne, mais aussi à l'intérieur de la zone centrale parisienne, près du périphérique au nord (Porte de Clichy), au nord-est (Porte de Pantin) et au sud-est (Porte d'Italie). Certains arrondissements (18, 19 et 20ème notamment), portent des marques profondes de la coupure entre Paris, contenu dans une superficie de 105 km², et sa proche banlieue. Depuis plus d'un siècle et demi, la rupture est entretenue par le pouvoir central, d'abord avec la construction des fortifications, puis celle des boulevards des Maréchaux et enfin du périphérique tout autour de la capitale. Cette délimitation très nette de la ville-centre avec sa périphérie constitue une spécificité francilienne par rapport aux autres villes étudiées et sera traitée, dans ses implications en terme de gouvernance, dans la troisième partie.

Ces tendances vont de paire avec le maintien, sur le sol parisien, d'activités à haute valeur ajoutée. Le report des fonctions métropolitaines moins nobles sur la périphérie s'effectue selon plusieurs modalités en fonction des périodes (Diziain 2006). De 1982 à 1999, un vaste mouvement de déconcentration des emplois au profit de la grande couronne (Roissy et les Villes Nouvelles) résulte à la fois des mutations du système productif, des politiques d'aménagement et du desserrement des lieux de résidence des Franciliens. Les années 1990 voient une tendance à la dispersion vers les franges des Villes Nouvelles (Cergy-Pontoise, Évry, Marne-la-Vallée, Saint-Quentin-en-Yvelines, Sénart) et le long de la Francilienne. Depuis 2000, les plus fortes croissances d'emplois privés sont polarisées par les communes de la petite couronne, aidées en cela par le renouvellement et la diversification des anciennes zones industrielles les plus proches de la capitale, comme Saint-Ouen et Saint-Denis au nord. Cette dynamique conforte un des objectifs du nouveau SDRIF (2007), de promouvoir une ville compacte par la densification et la desserte en transports collectifs de Paris et sa première couronne.

Si la densité moyenne de population à Paris reste une des plus élevées en Europe, avec en moyenne 20 400 habitants au km² (9 400 pour l'Inner London en 2005), elle a toutefois fortement décru par rapport aux années 1930. La capitale comptait à cette période en moyenne 35 000 habitants au km², avec des pointes jusqu'à 100 000 dans les quartiers Bonne Nouvelle et Saint-Germain (Fouchier et al. 1994). De 1962 à 1999, le desserrement des parisiens procède par une perte de près de 700 000 habitants à Paris et par un gain de près de deux millions d'habitants dans la zone extérieure de l'agglomération francilienne, la zone centrale enregistrant moins de 500 000 habitants supplémentaires et stagnant depuis. La croissance de la grande couronne tend cependant à être ralentie au cours des années 1990 (+1,1% entre 1990 et 1999, contre 2,5% entre 1982 et 1990). Modeste, l'augmentation des

effectifs de la région n'est plus liée au solde migratoire, négatif depuis 1975, mais à un excédent naturel record, qui distingue ici encore l'Île-de-France, avec un taux de 0,8% par an contre 0,3% pour le reste de la France (Piercy 2005).

Les évolutions démographiques observées à la périphérie de l'agglomération parisienne, conjuguées au vaste mouvement de déconcentration des emplois au profit de la grande couronne au cours des années 1980 et 1990, mettent en lumière le phénomène d'étalement urbain et le développement hétérogène du territoire francilien. En 1999, 22 000 hectares, soit 10% de l'espace régional urbanisé, sont occupés par les activités économiques. En grande couronne, l'augmentation de l'emploi a été moindre (+9%) que celle des terrains consommés, de +16% (Piercy 2005). Ces tendances interrogent les relations entre la région Île-de-France et son environnement plus large, le Bassin parisien, un espace d'environ 21 millions d'habitants défini par la MIIAT¹⁴, comprenant l'Île-de-France au centre, les régions Basse-Normandie, Haute-Normandie et le département de la Sarthe à l'ouest, la région Centre au sud, une partie des régions Picardie au nord, Champagne-Ardenne à l'est et Bourgogne (département de l'Yonne) au sud-est. C'est à cette échelle que s'organiseront les implantations logistiques dans les prochaines années, prolongeant la tendance, entre 1995 et 2004, à la multiplication des plates-formes dans l'Oise, l'Yonne ou le Loiret et à une polarisation autour des grands nœuds autoroutiers du Bassin parisien (Diziain 2006).

De récentes études permettent de mieux comprendre les processus d'intégration spatiale à l'œuvre au sein de ce vaste ensemble inter-régional, notamment à travers l'analyse des coopérations scientifiques. Un résultat préliminaire montre que l'Île-de-France contribue à elle seule à la production d'environ 80% des brevets de la MIIAT (Massard 2003). Même si d'autres mesures permettent de relativiser l'effet polarisant de la zone centrale et de mettre en évidence des dynamiques polycentriques, notamment dans les marges ouest et sud du Bassin parisien (Berroir et al. 2006), cette prééminence confirme bien une spécificité francilienne qui ressort des observations précédentes, celle de l'effet d'ombre qu'exerce globalement cette métropole hyper-concentrée sur sa périphérie et le reste de la France.

2.2.2 Tertiariation des centres et renforcement du processus d'étalement urbain

Dans une économie et une société basée sur la connaissance, les métropoles sont sans cesse appelées à se différencier par l'innovation et l'attraction de populations hautement qualifiées et créatives. Elles développent pour cela des stratégies portant sur des facteurs de localisation adaptés à une nouvelle industrie, basée sur la matière grise (soft location factors), par opposition aux facteurs de localisation impliquant d'imposantes infrastructures comme des usines (hard location factors). Relocalisées à l'étranger, ailleurs dans le pays ou en périphérie, les activités du secteur secondaire ont peu à peu disparu des centres, mais ce phénomène touche aussi certains emplois du secteur tertiaire à faible valeur ajoutée, comme les services rendus via des centres d'appels.

Dans un système globalisé, Londres, Paris, Luxembourg et Berlin fonctionnent comme des places de réseaux à l'échelle mondiale. Surexposées, les capitales veillent toutes à afficher en leurs centres des symboles de leur appartenance à un système international. Cette démonstration permanente, qui légitime leur rang de première métropole à l'échelle nationale, passe par la production et la reproduction de symboles urbanistiques et architecturaux qui sont diffusés dans d'autres métropoles de par le monde.

¹⁴ La Mission inter-ministérielle inter-régionale à l'aménagement du territoire (Analyse menée par Géographie-Cités pour la DREIF 2006-2007)

Depuis les années 1980-1990, la spécialisation exclusive dans le développement de nouvelles activités tertiaires a des répercussions sur le style urbain dans son ensemble. Malgré les efforts des designers pour adapter localement les constructions à l'identité de chaque ville, les symboles du pouvoir économique restent les mêmes et se lisent avant tout dans la taille des équipements et des infrastructures de réseaux, à la mesure de la place occupée dans la hiérarchie urbaine. La standardisation la plus poussée concerne l'organisation des quartiers d'affaires, des parcs technologiques et des espaces commerciaux, aménagés pour satisfaire les exigences d'une fréquentation internationale (Canary Wharf, la Défense, le Kirchberg, Potsdamer Platz). La compétition économique mondiale se joue dans ces lieux particuliers qui animent les métropoles et dont l'implantation remet en question les limites et la composition sociologique des quartiers centraux et périphériques.

La densité de sièges sociaux, de boutiques, hôtels et restaurants de prestige, de bâtiments historiques et culturels, décroît du centre vers la périphérie, tout comme le prix des bureaux, des commerces et des logements. Les quatre capitales observées connaissent toutes un solde migratoire négatif au profit de leurs couronnes périurbaines. La localisation de nouvelles activités économiques tertiaires suit celle des habitants dans un périmètre de plus en plus élargi autour de l'hyper-centre, principalement le long des axes radiaux reliant les centres au reste du pays. Dans les trois capitales observées, on peut constater le processus décrit par Jacques Donzelot (2004) de villes à trois vitesses, connaissant un embourgeoisement des centres prestigieux (gentrification), le départ des classes moyennes pour un périurbain moins coûteux, et la relégation de populations en difficulté dans des cités d'habitat social excentrées ou enclavées (ce dernier processus ne touche pas Luxembourg).

Lié à l'attrait pour l'habitat individuel, à la demande d'espace, et à un certain rejet de la densité, l'étalement urbain entraîne les mêmes types de conséquences sur le plan écologique, économique et social :

- Accroissement, concentration et diffusion de la pollution de l'air, liée à l'augmentation des migrations alternantes, à l'intensification et à l'allongement des déplacements automobiles. Augmentation de l'insécurité routière, du bruit et des problèmes de santé dans certains quartiers.

- Artificialisation croissante des sols, qui entraîne leur imperméabilisation et leur fragilisation, avec des risques de déstabilisation des milieux naturels environnants. Augmentation des rejets polluants dans les eaux. Risques d'inondation. Réduction de la biodiversité. Avec l'accroissement démographique, augmentation de la production de déchets et complexification de leur mode de traitement.

- Enrichissement de certaines parties de la ville au détriment d'autres zones délaissées où s'accumulent les difficultés, et dont le devenir est incertain. Au niveau des franges des métropoles, les paysages et les pratiques des milieux ruraux sont bouleversés. L'augmentation de la population dans les communes environnantes modifie les équilibres écologiques, démographiques, et sociologiques antérieurs.

Sur le plan politique, l'extension du tissu urbain, continue et plus discontinue avec l'accroissement de la distance au centre, rend difficile la mise en œuvre d'une stratégie de concentration dans des pôles de croissance et l'adaptation du système des transports collectifs et individuels. La coopération entre les communes adjacentes s'impose comme une nécessité pour tenter de résoudre certaines contradictions liées à une approche trop souvent sectorielle de l'aménagement.

Le temps long des constructions urbaines et l'effet de dépendance vis-à-vis des choix antérieurs, souvent dictés prioritairement par les exigences de la croissance économique, constituent de puissants obstacles s'opposant à un schéma de cohésion territoriale. Chaque métropole, dans son projet actuel, s'interroge sur le modèle urbain de ville compacte et polycentrique, qui s'oppose à celui de ville éparpillée, consommatrice d'énergies, génératrice de pollutions et de risques pour l'homme. La gestion des transports en amont apparaît comme un levier puissant pour penser l'organisation de l'espace métropolitain sous l'angle du développement durable, notamment du point de vue de la maîtrise des consommations d'énergies. La maîtrise des déplacements individuels et collectifs dans l'espace urbain relève en effet de la considération d'enjeux sociaux, économiques et environnementaux à différentes échelles.

Dans la pratique, la transformation des friches industrielles et la construction de nouveaux quartiers constitue l'outil principal des aménageurs qui interviennent généralement dans le cadre d'une politique globale de renouvellement urbain. Les disparités observées entre les différentes parties des métropoles interrogent en effet le contexte régional et national plus vaste dans lequel elles s'insèrent grâce aux systèmes de transports. La conception d'une territorialité plus topologique que topographique s'impose à travers la mise en réseaux de pôles tertiaires par les télécommunications et les transports. Une difficulté porte dès lors sur la prise en compte des temporalités respectives de différents milieux. Or la densification de centres en grande périphérie et le renforcement des liaisons routières et ferroviaires qui en découle se justifient du point de vue de l'efficacité fonctionnelle de la ville-centre, mais beaucoup moins du point de vue des espaces naturels et des pratiques qui y sont associées.

2.2.3 Les contradictions d'une approche sectorielle : transports et dépendance automobile

Le cas se pose à Londres, dans le cadre du projet de développement territorial de Thames Gateway, qui implique la réalisation d'infrastructures et d'équipements dans le nord du Kent, pays de marais qui fournit la meilleure protection naturelle sans laquelle des risques d'inondations pourraient affecter l'aire londonienne. Craignant l'accélération de l'érosion de cette zone humide sensible, la population et les autorités locales s'opposent à différents projets¹⁵ considérés comme vitaux sur le plan du rééquilibrage des dynamiques ouest-est de la région londonienne, comme l'achèvement de la Channel Tunnel Rail Link (CTRL) et le projet d'extension du RER Crossrail.

Cet exemple illustre la contradiction entre deux objectifs divergents. D'une part, l'Environment Agency rappelle que les aménagements devront tenir compte des futurs plans de protection environnementale et précise que la gestion du risque d'inondation doit être effective et ne pas être entravée par des décisions et un développement hâtifs sur l'estuaire. D'autre part, l'objectif du GLA est de limiter le besoin d'importation de main-d'œuvre en provenance du Greater South East, et notamment de réduire la dépendance des comtés adjacents du Kent et de l'Essex par des projets de densification et de connexion autour de Greater London.

Le principe de précaution paraît difficile à appliquer dans cette zone parce qu'il s'oppose à la logique d'un schéma d'urbanisme lui-même légitimé par une préoccupation écologique :

¹⁵ Une enquête publique concerne actuellement la proposition de ProLogis, numéro un mondial du bâtiment pour le secteur de la distribution, de construire un dépôt ferroviaire de marchandises à Howburry près de Slade Green. Ce projet implique le développement d'une zone des Marais de Crayford, au nord des hangars actuels.

la nécessité de réduire la pollution de l'air générée par le trafic routier. Cependant, l'argument de la London Development Agency (LDA), selon lequel la construction d'infrastructures ferroviaires permettra d'assurer à long terme un report modal du transport routier sur le rail et une baisse significative des problèmes de saturation de certains réseaux n'est pas démontré. De plus, analysant le projet soutenu par l'État de renforcer de 50% la capacité du hub d'Heathrow (à l'ouest), par la construction en cours du nouveau terminal 5 et d'ici 2015, d'une piste et d'un aéroport supplémentaires, Manuel Appert (2005B) rappelle les conséquences contre-productives de cette décision et conclut : « Les discours politiques sur le rééquilibrage de la région au profit de l'Est et la maîtrise du trafic automobile paraissent ici, au mieux, naïfs, au pire, hypocrites ».

On comprend bien ici la nécessité d'un dispositif de concertation interrégionale efficace, qui impliquerait un projet partagé à l'échelle de la région métropolitaine fonctionnelle. La concentration sur la question des transports est certes stratégique, mais s'oppose à de nombreuses contradictions entre intérêts individuels et collectifs qui reproduisent, lors des refontes institutionnelles, une approche sectorielle et non intégrée des territoires (Hall 2007). Les limites d'une approche purement technique des questions d'environnement apparaissent clairement dans les politiques focalisées uniquement sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre, au détriment des considérations sociales et locales (Cf. 2.3.2).

On peut faire la critique d'un manque d'imagination dans cette approche unisectorielle, dont les conséquences devront être supportées par les générations futures. Une application « à la lettre » des grands principes du Schéma de développement de l'espace communautaire (SDEC), auquel se réfère explicitement le London Plan (répartition polycentrique et équilibrée des fonctions; accès équitable aux infrastructures et aux ressources), est peut-être aussi à mettre en cause. La nature joue encore un rôle marginal et les espèces végétales et animales à protéger se posent comme des acteurs absents du débat. Les opposants aux projets de transports présentés comme des solutions aux problèmes de congestion, source de pollutions et d'inefficacité économique, sont rapidement dénoncés comme des « nimbyistes » (Appert 2005) qui, par les conflits qu'ils entraînent, allongent les procédures et limitent l'efficacité de l'aménagement.

En fait, le mode routier a toujours pu s'imposer plus rapidement et plus simplement que le mode ferroviaire. Ce constat rappelle le phénomène de dépendance à long terme des territoires vis-à-vis, ici, d'un choix antérieur sur lequel tous les efforts de développement ont porté : l'automobile. Le cheminement inverse, qui permettrait de sortir de cette dépendance, paraît long, complexe et incertain. Si la conception de pôles multifonctionnels apparaît comme la solution dans tous les projets d'aménagement, elle reste elle aussi dépendante de la croissance économique et de la possibilité de maintenir des emplois et des habitants sur place. Une réflexion plus poussée sur la spécialisation des espaces autour des capitales et l'étude des besoins en déplacements des employés et des habitants s'avère nécessaire.

2.2.4 Juxtaposition de la richesse et de la pauvreté : des inégalités de développement visibles au cœur des villes et de la région métropolitaine

L'exclusion sociale est un phénomène présent dans chacune des quatre capitales. Elle est bien visible, principalement dans les rues des centres et les lieux de passage comme les gares et les centres commerciaux, où se concentrent des mendiants, parfois très jeunes

comme on a pu le constater à Berlin. Les inégalités se lisent également dans la qualité et l'entretien du bâti, qui varient grandement en fonction des quartiers. À une autre échelle, les différences d'attractivité sont liées aux secteurs économiques dominants dans chaque espace et à la mixité fonctionnelle que peuvent offrir les différents lieux d'une capitale. Ainsi, les inégalités de développement se lisent d'abord de manière concentrique, du centre vers la périphérie, puis selon la localisation dans certains secteurs (sud, nord, est, ouest) de l'agglomération. Certains pôles dynamiques constituent des moteurs pour toute l'économie locale et nationale, d'autres sont en difficulté ou en reconversion et nécessitent une intervention des pouvoirs publics.

La solidarité territoriale qu'implique le développement durable se heurte aux pratiques individualistes encouragées par la société de consommation que symbolise les villes, avec l'omniprésence de l'affichage publicitaire, les commerces, les attractions et les multiples tentations de visites touristiques entretenues par les acteurs du marketing urbain. La contraction de l'espace-temps caractérise les centres réputés des capitales qui vivent 24 heures sur 24 dans la lumière et le mouvement. La vitesse et la dépense s'opposent ici à la lenteur et à l'économie que suppose le développement soutenable, au regard de la nature dont l'homme fait partie.

Les choix radicaux en faveur du secteur tertiaire et la coupure d'avec les fonctions de production agricole, puis industrielle, posent le problème de l'adéquation entre les qualifications de la population anciennement employée dans ces structures et la demande des nouvelles entreprises en personnel qualifié pour des emplois qui sont majoritairement localisés dans des bureaux et des lieux de service, où la maîtrise d'une langue étrangère est souvent requise. Dans des secteurs phares de l'économie tertiaire comme le tourisme, la communication et la culture, une forte concurrence sur le marché du travail augmente le niveau d'étude requis pour exercer des fonctions qui peuvent être faiblement rémunérées. La plupart des habitants des grandes métropoles ayant un emploi sont ainsi contraints à vivre dans des conditions relativement difficiles, avec des logements et des déplacements de plus en plus coûteux. Dans les centres, les prix des logements varient en fonction du prestige du secteur habité, puis en fonction des stations de transports en commun les mieux reliées à l'hyper-centre et aux principales zones d'emplois et de loisirs.

Les villes connaissent le regroupement de minorités étrangères devenant majoritaires dans certains quartiers, comme les communautés africaine et maghrébine en Seine-Saint-Denis au nord-est de Paris, turque à Kreuzberg au sud-est de Berlin, ou afro-caraïbienne à Brixton au sud de Londres. Il s'agit souvent des espaces les plus pauvres, qui ont tendance à cumuler les difficultés économiques, sociales et écologiques, avec des lieux extérieurs et intérieurs plus ou moins insalubres, un taux de délinquance plus élevé que la moyenne et des nuisances liées parfois à la proximité d'infrastructures isolantes comme la route, le chemin de fer, les friches ou les chantiers.

Au total, ces tendances ne vont pas vers l'équité et la justice et rendent difficiles les politiques qui tentent de préserver ou de créer la mixité sociale. Même à Berlin où ce phénomène n'existait presque pas, la ségrégation sociospatiale s'accroît entre les gagnants et les perdants du tournant (die Wende 1989) et conduit à la disparition des milieux socialement mixtes (Grésillon et al. 2001). Dans certaines zones du Brandebourg, l'évolution démographique entre 1989 et 1997 accuse une baisse de près de 3% et un taux de chômage supérieur à 22,4%. « Les tendances à l'étalement et à la perte de densité déstabilisent les représentations de territoires organisés à partir d'une redistribution de la

croissance » (Grésillon et al. 2001).

2.3 Des tendances de gouvernance qui vont dans le sens d'un développement soutenable

Après avoir insisté sur les facteurs d'exclusion qui n'épargnent pas les villes les plus riches, on peut à présent observer les leviers activés par les acteurs des métropoles pour endiguer ou favoriser certaines tendances dans la perspective du développement durable. La valorisation de l'information stratégique pour une meilleure gestion territoriale et les apports de l'évaluation environnementale sont présentés dans cette section.

2.3.1 La valorisation de l'information stratégique: Berlin et Luxembourg

Le soin apporté à la diffusion d'une information riche et détaillée sur l'état des territoires est une tendance forte adoptée par les différents gouvernements locaux. Cette étude révèle l'importance politique accordée à la production et à la diffusion de données sur les territoires centraux et périphériques. La transparence est recherchée à travers la mise en ligne d'études, d'atlas, de statistiques sur la ville, les quartiers qui la composent et les communes environnantes.

Ainsi l'Office pour la statistique de Berlin-Brandebourg (Amt für Statistik Berlin-Brandenburg) est un institut de droit public né d'un traité du 1er janvier 2007 entre les deux Länder, qui ont réuni leurs anciens services. Siégeant à Potsdam, avec des bureaux à Berlin et à Cottbus, l'établissement (480 collaborateurs) centralise désormais les statistiques officielles pour les deux régions. Cette collaboration permet aux deux Länder d'élaborer ensemble un projet de modélisation des transports, à partir d'informations détaillées sur la motorisation et l'évolution de la mobilité. Selon de récentes évaluations, tandis que la population berlinoise a augmenté de moins de 3% depuis 1990, le trafic routier s'est accru de 20% et la circulation routière devrait encore augmenter de 12 à 19 % d'ici 2015 (Verkehrsprgnose 2006). Les recherches incluent des paramètres sur les déplacements, comme l'évolution du nombre de places de parking en temps réel, la performance et la consommation des véhicules, mais aussi leurs taux d'occupation. Ces analyses s'inscrivent dans le cadre d'une réflexion plus large sur une organisation efficace et soutenable des transports de marchandises, de produits et de déchets (integrierte Wirtschaftsverkehrskonzept, Senatsverwaltung 2005). Elles intègrent également les résultats de la recherche sur les temps de la ville en Allemagne et la quête d'un nouvel équilibre entre individu et société (Mückenberger 2002).

Le Luxembourg fournit un autre exemple en matière de collaboration des administrations publiques pour fournir des bases de données utiles aux acteurs économiques, aux chercheurs et aux habitants. Le STATEC (Service central de la statistique et des études économiques), issu en 1962 de la fusion de l'Office de la statistique générale et du Service d'études et de documentation économique, élabore un système d'information statistique sur la structure et l'activité du pays. Via le site portail des statistiques du Luxembourg, la recherche d'informations sur les communes du pays est facilitée par un outil permettant d'afficher les résultats sur un tableau, un diagramme ou une carte géographique. Le STATEC travaille en partenariat avec des centres de recherches publics luxembourgeois, comme le Centre d'études sur la pauvreté et les sociétés (CEPS/INSTEAD). D'autres initiatives sont également prises en matière d'environnement. Actuellement, la vallée de l'Alzette recueille près des deux tiers de la population du Grand-Duché de Luxembourg, de même qu'une part

importante de l'infrastructure industrielle du pays. Face à la menace que représentent les crues inondantes fréquentes au cours des années 1990, les pouvoirs publics du Grand-Duché de Luxembourg et le Centre de Recherche Public Gabriel Lippmann ont, depuis 1995, mis en place un réseau d'observation hydro-climatologique.

Ce survol des moyens de développement par l'information dont se dotent ces deux capitales permet d'entrevoir le potentiel que constitue ce secteur d'activité nouveau, portant sur la connaissance des territoires. Les données sur Londres sont accessibles via plusieurs institutions. En regroupant les données issues de trois établissements (Government Office for London-GOL, Greater London Authority-GLA et London Development Agency-LDA), l'institut national de la statistique (Office for National Statistics) offre une vue globale de l'évolution de Londres à travers le document « Focus on London » (2000, 2003). La recherche anglaise fournit par ailleurs un exemple d'interaction féconde entre sciences sociales et développement soutenable en milieu urbain complexe.

2.3.2 Évaluation environnementale et participation citoyenne: à Londres, les bénéfices de la densité ?

Les questions soulevées ici ont trait à une spécificité spatiale des grandes métropoles mondiales : la densité élevée de population. Les défenseurs des villes compactes mettent en avant des avantages sociaux et économiques induits par la concentration, ainsi que des bénéfices environnementaux sur le plan global. Les fortes densités faciliteraient l'usage des transports et des services urbains, mais contribueraient aussi à réduire les coûts sociaux de l'étalement. Ce contexte géographique permettrait enfin une régénération efficace des zones urbaines et une réduction de l'empreinte de l'urbanisation sur les zones rurales. Ces arguments sont cependant loin d'être partagés par tous (LSE 2006). La densification a en effet un coût plus élevé que le développement des transports collectifs rapides. Ces derniers favorisent l'étalement urbain, mais, tout comme la construction de tours, ils répondent à l'objectif de productivité de la main-d'œuvre. Celle-ci augmente avec la taille des villes, et cette relation est en effet améliorée si l'on prend en compte la taille réelle du marché du travail, c'est-à-dire le nombre de travailleurs habitant à moins de x minutes des emplois offerts (Bouinot 2006).

Concernant le Grand Londres et le modèle de ville compacte que préconise le London Plan, les risques signalés portent d'une part sur l'accroissement inévitable des coûts des services urbains avec la densité, et d'autre part, sur l'inadéquation renforcée entre le prix des logements et le revenu des ménages. Pour Peter Hall (2003), la lutte contre ces tendances ne peut aller sans l'aide des régions voisines, qui devront accepter leur part de construction de nouveaux logements. Ces positions remettent en question la politique appliquée fermement depuis 1995 en Angleterre pour limiter la destruction d'espaces verts et promouvoir le réemploi des friches industrielles. Quels que soient les scénarios, même dans le cas d'un ralentissement de la croissance de la population qui n'est pas envisagé dans les récentes prévisions, la demande en logements neufs continuera d'augmenter. Il reste donc un compromis à trouver, entre une densification plus modeste des centres urbains, et la création d'habitations en périphérie proche ou lointaine qui répondent à la demande anglaise traditionnelle : une maison individuelle ou du petit collectif, avec un jardin.

La prise en compte de l'avis des habitants dans les politiques de réaménagement urbain est un phénomène relativement nouveau. Jusqu'au début des années 1990, seul l'environnement biophysique était considéré dans le calcul des impacts de la croissance

urbaine. Une Directive européenne rend, depuis 1988, obligatoire la procédure d'évaluation environnementale (EA pour environmental assessment) dans tout grand projet urbain complexe, c'est à dire se déroulant en milieu dense. D'une manière générale, l'EA tend à long terme vers une plus grande responsabilisation des investisseurs et des actionnaires du secteur de la construction immobilière (Ledgerwood et al. 1994). Une avancée majeure est ainsi liée à l'anticipation des problèmes et des conflits sociaux, économiques et environnementaux potentiels, par la consultation préalable d'une large variété d'acteurs, incluant les habitants. Les impacts environnementaux du projet sont évalués pendant toute sa durée, qui peut s'étendre sur une dizaine ou une quinzaine d'années. Dans les procédures de planification urbaine, l'EA introduit plus d'information, et plus tôt, dans le processus de décision. Les avantages de l'application de cette règle, combinée à une démarche basée sur la participation citoyenne, ont pu être mis en évidence dans le cas des quartiers de King's Cross Station, formant, avec la station Saint-Pancras, l'un des sept grands complexes ferroviaires jouxtant l'hyper-centre de Londres (Ledgerwood et al. 1994). Contaminés par les rejets industriels pendant une centaine d'années, ce site pose encore d'importants problèmes de dépollution des sols et des sous-sols.

Sélectionné en juin 1988 par le borough de Camden et British Rail (BR), propriétaire majoritaire du site, un premier projet proposé par l'équipe du London Regeneration Council (LRC), favorisant un développement commercial intensif à l'instar des opérations réalisées antérieurement autour des stations de Charing Cross et Liverpool Street, est massivement rejeté la population locale. Comparée à celle du LRC, la proposition alternative de KXT (King's Cross team), portée par l'entrepreneur privé Martin Clarke, repose sur une stratégie économique moins agressive, avec 30% de surfaces commerciales et de bureaux en moins, et 35% de logements sociaux en plus. La réserve d'espaces pour les groupes culturels, les équipements de santé, les petites entreprises et quelques industries à faible valeur ajoutée comptent parmi les éléments clés du programme de réhabilitation de KXT, absents chez LRC. D'autres différences importantes portent sur la conservation du patrimoine historique (en 1991, LRC prévoyait la démolition de 80% des bâtiments listés), la limitation de la hauteur maximale des constructions (27 contre 213 mètres), les économies d'énergies, la prise en compte des nuisances sonores, la réduction de la place de l'automobile et la préservation de la nature en ville.

Conformément à la stratégie de densification tertiaire préconisée par le London Plan, la zone de King's Cross, comme Paddington ou Waterloo, est aujourd'hui considérée comme une aire d'opportunité pour la construction de tours et pour la connection des pôles d'activités londoniens au sein d'un réseau de transports collectifs rapides (Cf. le projet Cross Rail et la planification d'une traversée sud-nord, la Thames Link, reliant King's Cross et London Bridge). La municipalité d'Islington, adjacente à Camden, compte faire du quartier de King's Cross le nouveau pôle des Creative Industries (médias, communication, design...), dans le prolongement de Soho. L'élasticité de l'offre par rapport à la demande dans un marché hautement cyclique constitue la préoccupation majeure des auteurs du London Plan. Ainsi, sa mise en œuvre est soumise à des règles de pragmatisme et de souplesse, « ses objectifs quantitatifs pouvant être revus en cours de route si le contexte l'impose » (Diziain 2006). Il s'agit, par exemple, de répondre à un mouvement spontané, amorcé au milieu des années 1990, de transformation des bureaux vacants en logements. Une mesure nationale récente incite ainsi les autorités locales à faciliter le changement de destination des locaux, ce qui permet à la fois de répondre à la demande en logements et de reporter la construction de bureaux sur des sites plus actifs.

Depuis une douzaine d'années, l'évaluation environnementale est pratiquée sur les constructions tertiaires. Les constructeurs de gratte-ciel pourvoient à un grand nombre d'exigences économiques, sociales et surtout écologiques, rivalisant d'ingéniosité pour atteindre localement des critères élevés de soutenabilité. Cependant, les tours posent encore le problème des modalités de leur insertion urbaine, tant en terme de paysage que de possible relégation sociale des classes défavorisés hors des centres. L'implication de la population complexifie la conduite des projets en milieu urbain et nécessite de travailler sur la compréhension, par les usagers, des coûts et des bénéfices des différents développements proposés.

Conclusion

La capacité des décideurs à considérer les capitales et leurs périphéries au sein d'un système régional intégré semble être le défi majeur de l'aménagement et de la politique dans chaque cas étudié. Le dynamisme et la croissance des centres doivent être maintenus dans un contexte de compétition internationale, mais les pouvoirs publics sont appelés à lutter contre des déséquilibres régionaux croissants.

Le devenir des territoires périphériques pose la question de la compacité dans les banlieues et d'une organisation polycentrique du territoire régional. Un nouveau regard sur les services que se rendent mutuellement centres et périphéries est en jeu. L'aménagement de pôles multifonctionnels connectés à un système de transport multimodal performant doit permettre de lutter contre l'étalement urbain et les conséquences écologiques, sociales et économiques qu'il entraîne. Mais des dynamiques puissantes, liées à l'insertion des villes dans un système mondialisé et aux phénomènes de dépendance des acteurs économiques et territoriaux vis-à-vis de la voie empruntée initialement (path dependence), s'opposent à l'application rigoureuse d'un schéma de cohérence territoriale.

Une stratégie de développement durable passe par la mise en œuvre d'une gouvernance, qui implique l'innovation, la modernisation de l'action publique et une coopération accrue entre les différentes échelles territoriales qui coexistent au sein d'une métropole. Différentes expériences d'aménagement dans le cadre de projets de renouvellement urbain montrent le degré d'implication varié d'acteurs politiques, économiques et associatifs. La question de l'identité, à travers l'appropriation des transformations paysagères par les habitants, devient cruciale dans la conduite des stratégies de développement territorial.

3. LES SPÉCIFICITÉS FRANCILIENNES VONT-ELLES DANS LE SENS D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE ?

Cette troisième partie vise à mieux cerner le rôle, positif ou négatif, que jouent les spécificités de la dynamique spatiale francilienne vis-à-vis du développement durable [Carte 7, Photos 31-40].

On s'interrogera ainsi tout d'abord sur les dynamiques tertiaires et résidentielles et sur l'effet des villes nouvelles, créées ex-nihilo à la fin des années 1960, à une trentaine de kilomètres autour de Paris. La fin récente de l'opération d'intérêt national (O.I.N.) de 30 ans invite les chercheurs comme les praticiens à tirer le bilan d'une certaine réussite de ces pôles en termes d'emplois, de logements, et de services.

Le contexte de mise en œuvre de ces villes nouvelles permet d'aborder d'autres spécificités franciliennes, en premier lieu le rôle puissant, bien qu'affaibli progressivement à partir de 1975, de l'État français dans les décisions d'aménagement de la région parisienne. L'existence d'un gouvernement local encore étatique fait apparaître en second lieu la difficulté des élus régionaux à formuler un projet pour l'Île-de-France. Placés devant de nouvelles responsabilités par l'avancée des lois de décentralisation, les représentants de cette institution encore jeune qu'est le Conseil régional sont confrontés au problème crucial de la taille, des limites et donc de l'identité de ce territoire complexe.

Soulignée dans différentes analyses, la complexité du système actuel tient à plusieurs facteurs, qui sont le plus souvent vus comme des freins à la décision et à l'innovation. La coexistence, sur une superficie équivalente à huit fois le Grand Londres, de près de 1 300 communes égales en droit devant les décisions d'aménagement du territoire régional, est considérée comme un premier obstacle. Une critique porte sur l'impossibilité d'une vision partagée de l'espace régional dans la mesure où les regroupements (94 intercommunalités à fiscalité propre) s'effectuent le plus souvent sur la base d'alliances de proximité, sans souci de cohérence vis-à-vis de l'ensemble (Giblin et al. 2001, Ronai 2007).

Cette caractéristique géopolitique est renforcée par une tendance à l'installation d'un déséquilibre global important entre l'ouest et l'est de la métropole francilienne, qui se confirme aux échelles de la zone centrale et du Bassin parisien. Ce trait ne constitue pas une spécificité en soi, puisque Berlin, Londres et dans une moindre mesure Luxembourg, présentent le même type de disparités internes. En revanche, les études les plus récentes, notamment sur la géographie infra-régionale des bureaux en Europe de l'ouest (Halbert 2006), indiquent clairement que le rétablissement d'une certaine égalité entre les deux espaces, est et ouest, n'est pas à l'ordre du jour en Île-de-France.

La concentration exclusive des pouvoirs économiques, sociaux et politiques dans une partie restreinte de l'agglomération, composée principalement des dix plus riches arrondissements à l'ouest de Paris (I à VIII et XV à XVII), du département des Hauts-de-Seine et de la partie orientale des Yvelines, est une source importante de conflits avec les départements moins favorisés lors des grandes décisions d'aménagement. Le maintien de particularismes qui ont leur histoire, comme le poids de l'État, la division de l'espace social à Paris, mais aussi l'effet d'ombre très important de l'agglomération centrale sur sa périphérie par le maintien d'un centre très fort, sont-ils finalement des handicaps ou au contraire des atouts pour parvenir aux objectifs du développement durable ? Cette question oblige à revenir sur deux points essentiels, l'un relatif à l'avancée des interactions entre

recherche et environnement urbain dans les différents pays étudiés, l'autre conduisant à une réflexion plus générale sur les logiques contradictoires du système français, qui pourraient servir à appréhender de façon originale le défi planétaire du développement soutenable.

3.1 Dynamiques spatiales des métropoles européennes : quelles spécificités franciliennes ?

L'Île-de-France n'échappe pas aux principales tendances, liées entre elles, que nous avons pu identifier à différents degrés à Londres, à Berlin et à Luxembourg : l'étalement urbain, la gentrification des espaces centraux et l'existence de déséquilibres économiques, écologiques et sociaux internes, est-ouest notamment. Lié à l'élévation du niveau de vie, à la demande d'habitat individuel et à la motorisation croissante des ménages en grande périphérie, le premier phénomène semble s'opposer à certains objectifs écologiques que se fixent les capitales, comme l'Île-de-France à l'horizon 2050, de diviser par deux les émissions de gaz à effet de serre. Par ailleurs, dans un contexte de compétition économique mondiale, la nécessaire augmentation du prestige des capitales paraît aller à l'encontre de l'équité sociale, de l'intégration et de la solidarité que suppose une ville durable. Dans ces conditions, on peut s'interroger sur l'effet des Villes Nouvelles franciliennes, conçues il y a plus de quarante ans sur la base de principes très proches des préoccupations actuelles, comme la lutte contre une croissance désorganisée et inégalitaire de la ville, mais aussi une certaine volonté de favoriser la mixité sociale, d'éviter le gaspillage énergétique et la pollution.

3.1.1 Le rôle des Villes Nouvelles dans l'organisation et l'évolution de l'Île-de-France

L'effet des Villes Nouvelles sur l'organisation spatiale de la région Île-de-France a pu commencer à être mesuré et analysé avec la comparaison des recensements de population de 1968, 1975, 1982 et 1990, et par différentes enquêtes régulières de l'INSEE sur le logement, la mobilité et l'activité économique en Île-de-France. Au recensement de 1999, les cinq agglomérations accueillent au total plus de 740 000 habitants, soit 6,7% de la population régionale. Ce taux relativise leur poids démographique dans l'ensemble, mais ne doit pas faire oublier qu'elles contiennent en fait, sur une soixantaine de communes au total, près de 40% des habitants supplémentaires enregistrés en Île-de-France entre 1968 et 1999. Malgré un tassement important dans l'évolution de leurs communes entre 1990 et 1999, les Villes Nouvelles apparaissent encore comme les principaux lieux de la croissance démographique au-delà de 20 km du cœur de Paris.

Une proportion élevée de migration interne dans les logements neufs confirme une tendance à l'ancrage local opéré par ces centres urbains autour desquelles se constituent de véritables bassins de vie ou d'habitat, car les échanges s'effectuent dans les deux sens (Fouchier et al. 1999). L'attachement et l'enracinement des premiers habitants est un phénomène confirmé par d'autres études de la mobilité résidentielle, montrant également une implantation de la descendance à proximité du périmètre de ces villes (Imbert 2005).

Les dynamiques relatives à la localisation des entreprises permettent de mieux saisir le rôle que jouent aussi les Villes Nouvelles dans le desserrement des emplois au sein de la région. Si en 1982, l'effectif cumulé tous secteurs confondus des cinq pôles étaient d'un peu plus de 155 000 personnes, soit à peine 3 % du total régional, leur poids est réévalué en 1999, avec près de 360 000 emplois, soit 7,1% du total régional. Saint-Quentin-en-Yvelines

et Marne-la-Vallée en tête, les cinq pôles réussissent également à attirer une part d'emplois supérieurs ou à forte valeur ajoutée, plus importante que la moyenne régionale (Halbert 2004). Ils rivalisent ainsi avec d'autres pôles franciliens majeurs comme Roissy, La Défense, Créteil, Saclay et Paris-Est.

Ces résultats montrent que les Villes Nouvelles ont répondu en partie à la mission qui leur était assignée dans le cadre du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région Parisienne (SDAURP) de 1965. Reliées à Paris par le RER, elles polarisent des emplois et des habitants sur des plateaux accessibles, le long d'axes préférentiels de transports et d'urbanisation. Dotées d'équipements régionaux exceptionnels (Universités, Préfectures pour certaines, centres commerciaux...), elles jouent un rôle spécifique par rapport à leur environnement et se spécialisent selon leur quadrant. Ainsi, Saint-Quentin-en-Yvelines se situe dans le secteur grand ouest de la conception-gestion, Évry, Sénart et Marne-la-Vallée à l'est sont dans la zone de logistique, tandis que Cergy au nord-ouest se situe dans une zone plurifonctionnelle (Béhar et al. 2002).

Le potentiel de ces agglomérations jeunes, d'environ 150 000 habitants chacune, est donc réel. Elles peuvent continuer à jouer un rôle important pour « contraindre à une certaine discipline la poussée d'urbanisation et obtenir éventuellement une correction des flux d'échange » (Vaujour 1970). Plusieurs remarques concernant leurs évolutions récentes sont cependant à prendre en compte.

Sur le plan démographique tout d'abord, trois d'entre elles connaissent un déficit migratoire au cours de la période 1990-1999 : Évry (-0,8%), Saint-Quentin-en-Yvelines (-0,4%) et Cergy (-0,1%). Seules Marne-la-Vallée (+0,6) et Sénart (+0,3%) enregistrent des soldes migratoires positifs, expliqués en partie par leur développement urbain plus tardif. La part des logements vacants, moindre que dans le parc régional, tend par ailleurs à augmenter, notamment à Évry où elle atteint 8% (Fouchier 2000). La désaffectation qui touche particulièrement cette ville est en partie liée à un vieillissement et à une dégradation très rapide de son centre urbain sur dalle, réalisé au début des années 1970. Comme ailleurs dans la périphérie parisienne, des problèmes d'insécurité se posent aujourd'hui dans toutes les Villes Nouvelles et dans les transports en commun franciliens, contribuant à renforcer une mauvaise image de la banlieue. Dès l'origine, ces villes ont été confrontées à la préexistence, sur leur territoire ou proche de celui-ci, de grands ensembles dans lesquels se sont progressivement accumulés des problèmes économiques, sociaux et environnementaux tels, que certains de ces logements conçus après 1945 sont aujourd'hui démolis pour être reconstruits différemment. Ainsi, l'objectif de mixité sociale que s'étaient fixés les urbanistes en 1970 n'a pas été atteint. Certaines villes nouvelles comme Cergy, Évry et Saint-Quentin-en-Yvelines connaissent un processus d'écramage de leur population, les ménages des couches moyennes partant habiter à l'extérieur dans des maisons individuelles et laissant sur place une concentration de familles en difficulté et de célibataires en transit.

Concernant ensuite la consommation d'espace, la densité humaine nette¹⁶ consolidée des Villes Nouvelles est relativement modeste en 1990 (Fouchier 1993), mais la situation varie entre des quartiers centraux aux densités élevées et des communes périphériques plus étalées dans l'espace urbain. L'importance des espaces verts, de l'empreinte du réseau

¹⁶ La densité humaine nette est calculée par la somme des habitants et des emplois rapportée à la surface urbaine. La densité brute est rapportée à la surface totale. En 1990, la densité brute d'habitants à Paris était de 20 400 hab/km², 6 120 dans la première couronne, 1740 dans la seconde couronne, 1470 dans les Villes Nouvelles et 880 pour l'ensemble de la région.

routier et de l'offre d'habitat individuel explique cette situation. Globalement, l'étalement urbain se poursuit en Île-de-France, même si c'est à un rythme moins rapide que dans les années antérieures à 1990 : le Francilien moyen habite à 17,4 km de Paris Notre-Dame en 1999, contre 13,8 km en 1968 et 16,9 km en 1990 (Fouchier 2000).

Les conséquences environnementales de l'étalement et de la mobilité sont de plus en plus prises en compte dans l'aménagement de l'Île-de-France, où la motorisation progresse, surtout en grande couronne et davantage du fait de la multimotorisation des ménages déjà équipés que du fait de la motorisation des ménages jusque-là non équipés¹⁷. Les mécanismes de financement du logement et les politiques publiques en matière d'urbanisme influencent également les modes de consommation de l'espace. Ainsi, le Prêt à taux zéro depuis 1995, accessible aux revenus moyens sans prix plafond tend à limiter la recherche de terrains bon marché, donc périphériques (Merlin 2003). Les pouvoirs publics doivent depuis quelques temps tenir compte de l'émergence de nouveaux modèles familiaux, où les séparations plus fréquentes entraînent une recherche de flexibilité à laquelle pourrait mieux répondre le secteur de l'immobilier locatif, y compris dans les Villes Nouvelles.

Sur le plan juridique enfin, celles-ci font face à un tournant important de leur histoire, puisqu'elles acquièrent pour la plupart au début des années 2000, le statut de droit commun après avoir été gérées pendant trente ans conjointement par l'État, à travers les Établissements Publics d'Aménagement (EPA) et par des structures intercommunales composées d'élus locaux, les syndicats d'agglomération nouvelle (SAN). Transformés en Communautés d'Agglomération (CA), ces derniers ont désormais en charge des compétences obligatoires comme le développement économique, l'aménagement de l'espace, l'équilibre social de l'habitat et la politique de la ville. Dans cette phase de transition, les élus des Villes Nouvelles comme ceux de la Région montrent des difficultés à formuler un projet pour leurs territoires. L'aménagement de la région-capitale reste en effet soumis à la puissance de décision et d'action de l'État français, dont le rôle a été particulièrement influent lors de la mise en place du SDAURP, sous la présidence du Général De Gaulle.

3.1.2 Le maintien d'un centre parisien très fort et le rôle de l'État dans la gestion francilienne

La proximité d'un gouvernement avec sa capitale n'est pas une particularité propre à la France. La Grande Bretagne a également toujours conservé le contrôle des dossiers importants concernant Londres, notamment en matière de transport et d'aménagement (Giblin et al. 2001). Le déménagement des lieux du pouvoir politique fédéral à Berlin donne un autre exemple de l'importance des liens entre une capitale et des élus choisis pour représenter la nation. En tant que collectivités locales, les capitales sont aussi gérées localement par des maires et par des représentants d'arrondissement agissant pour le compte des contribuables locaux. La difficulté et les conflits relèvent souvent de la double appartenance des capitales à leurs habitants mais aussi au reste du monde, ce qui les soumet dans ce cas à la volonté étatique.

Contrairement à l'Allemagne, la France est caractérisée par un monocentrisme très

¹⁷ Actuellement 70% des ménages franciliens possèdent une automobile et 20% disposent de plusieurs véhicules. En grande couronne, ces chiffres passent respectivement à 85% et 30%. À l'intérieur de l'IDF, plus d'un ménage parisien sur deux ne dispose pas d'une automobile, trois sur dix en petite couronne et un sur huit en grande couronne (Merlin 2003).

marqué, les villes les plus importantes après Paris (Marseille, Lyon, Lille...) comptant environ dix fois moins d'habitants que la région Île-de-France. À l'échelle de l'agglomération parisienne, la situation est également extrême, avec une seule ville en première couronne de plus de 100 000 habitants, Boulogne-Billancourt. L'opposition très nette entre Paris intra et extra muros constitue une autre particularité qui contribue à différencier la France des autres pays étudiés. À la coupure physique constituée par les boulevards des Maréchaux et le périphérique, s'ajoute une méfiance réciproque des villes de la banlieue et de Paris, qui limite les possibilités d'intercommunalité. Un premier facteur d'affrontement est celui du budget de Paris (6,1 milliards d'euros en 2000), équivalent à celui du Grand Londres pour un territoire quinze fois plus vaste et 7 millions d'habitants (Giblin et al. 2001). Un second facteur de conflit tient à la crainte, pendant longtemps, de voir Paris basculer à gauche en intégrant les communes limitrophes très peuplées de la banlieue nord et du Val de Marne, devenues des bastions communistes entre les deux guerres.

La distanciation entre la capitale, riche et puissante, et sa banlieue, ne facilite pas la gestion de la Région Île-de-France depuis quarante ans. Dans les années 1960, la politique d'aménagement et d'urbanisme visait l'unité de celle-ci à travers la planification des villes nouvelles et du RER, mais surtout avec la réforme administrative de 1964, donnant naissance aux huit départements franciliens actuels. Ces derniers se livrent dans les faits aujourd'hui une concurrence farouche pour l'implantation de grands équipements et le développement économique, ce qui entrave la nécessité d'une vision partagée pour l'avenir de l'espace régional. La multiplicité des communes n'aide pas, en outre, la cohérence globale du système territorial. Pour Simon Ronai (2007), « cette réalité communale unique parmi les pays et les agglomérations comparables vient contredire le besoin de dialogue et d'action à la bonne échelle ». Plusieurs études constatent par ailleurs que les regroupements intercommunaux existants sont rarement fondés sur des projets mais plutôt sur des préoccupations géopolitiques de court terme et des alliances qui restent de proximité.

Les analyses les plus récentes font ressortir globalement un problème d'incertitude territoriale et identitaire de la région, lié principalement à sa taille : « - trop grande pour correspondre à la zone urbaine dense centrale et continue, qui représente quatre-vingts communes, 4% de l'espace régionale, 50% des franciliens, 60% des emplois, 80% des logements sociaux et 90% des déplacements ; - trop petite pour englober l'ensemble du Bassin parisien qui correspond à l'aire d'influence réelle de la métropole et notamment toutes les franges des régions voisines en plein développement » (Ronai 2007). De forts contrastes en terme de paysages et de mentalités caractérisent en outre le territoire, qui conserve d'importantes composantes rurales dans les départements de la Seine et Marne, du Val d'Oise, des Yvelines et de l'Essonne.

Au début des années 2000, le bilan du Schéma directeur régional d'Île-de-France (SDRIF) de 1994 fait apparaître les limites du pouvoir du Conseil Régional dans l'aménagement de l'Île-de-France. Le rattrapage social, urbain et environnemental des espaces en difficulté reste une priorité du nouveau SDRIF révisé en 2007. Plusieurs raisons expliquent la stagnation, voire la détérioration ressentie des conditions de vie en Île-de-France, où la pauvreté a progressé ces dernières années. La politique du consensus menée par les élus régionaux en majorité socialistes, crispés autour de leurs prérogatives, est tout d'abord dénoncée comme facteur d'affaiblissement de la portée des objectifs structurants du schéma directeur. Les blocages tiennent également au statut particulier de la région-capitale, dont la vie politique et économique relève autant du niveau national (voire international)

que du niveau régional (Boyer et al 2005).

Un relatif désengagement des États et une difficulté importante des élus à gouverner des espaces aux logiques complexes ressort de la comparaison des capitales européennes en matière d'aménagement. En France, après une domination très nette dans la définition et la mise en œuvre de la politique d'aménagement de l'agglomération parisienne entre 1960 et 1975, le rôle de l'État ne cesse de reculer depuis le début des années 1980 au profit de deux types d'acteurs : les collectivités locales et les entreprises du secteur privé, qui bénéficient d'un assouplissement des règles de l'agrément et de la libéralisation des investissements immobiliers privés entre 1982 et 1995 (Giblin et al. 2001). La fragilité et l'instabilité du marché immobilier entraînent cependant une prise de conscience des entreprises privées qui ne souhaitent plus s'engager dans certaines opérations sans garantie de l'État, comme à Londres, ou à Paris après l'effondrement de 1993. Une demande plus forte de planification et un retour à la centralité dans les choix de localisation des entreprises sont deux caractéristiques observées dans les analyses récentes des mutations métropolitaines en Europe.

En Île-de-France, l'érosion du contrôle de l'État n'est que partielle, puisque le SDRIF depuis la loi d'orientation pour l'aménagement et le développement du territoire (LOADT) de 1995, doit être compatible avec les orientations des Directives territoriales d'aménagement (DTA). Ces documents fixent les orientations fondamentales d'aménagement de l'État sur une partie du territoire présentant des enjeux particulièrement importants en matière d'aménagement, de développement, de protection et de mise en valeur, comme les franges franciliennes. Le développement durable est inscrit comme objectif majeur des démarches d'aménagement nationales et locales depuis la loi de 1999 modifiant la LOADT précédente. La pratique du partenariat, à travers la Politique de la ville et les Contrats de plan État-Région, est devenu le principal moyen d'action des pouvoirs publics en matière d'urbanisme à grande échelle et l'une des principales sources de financements publics en matière d'aménagement urbain dans la région (290 millions d'euros pour 2000-2006). Le Grand Stade et la ZAC Seine Rive Gauche représentent ainsi des opérations négociées, tandis que l'affaire des terrains des usines Renault à Boulogne-Billancourt illustre le jeu actuel des acteurs de l'aménagement en Île-de-France, au croisement des logiques des entreprises et des collectivités territoriales, avec une forte marginalisation du rôle de l'État (Giblin et al. 2001).

3.1.3 L'effet d'ombre de Paris et de l'Île-de-France sur le reste du Bassin parisien

Comme le rappelle Pierre Merlin (2003), l'évolution de l'urbanisation autour de Paris sur le temps long montre des modifications radicales et brutales de tendances. La métropolisation économique se traduit de manière très hétérogène dans l'espace. Des pôles de croissance se renforcent en zone centrale et apparaissent en zone extérieure dans les villes nouvelles, autour de Massy, Orsay, Vélizy-Villacoublay, les Ulis et sur le technopôle d'Île-de-France-Sud. L'extrême polarisation de l'emploi régional se traduit par des déplacements quotidiens de main-d'œuvre, plus longs et en augmentation, qui se font encore massivement vers la zone centrale. En dehors cet espace, seules Aulnay, Roissy, Vélizy et les villes nouvelles concentrent en zone extérieure plus de 25 000 salariés. La Seine-Saint-Denis compte seulement 4% de cadres supérieurs dans sa population active, contre 9 à 16% dans l'ouest qui fixe 50% du gain de cadres de la Région entre 1982 et 1990. La réflexion prospective n'est donc pas aisée. Entraînant l'étalement urbain, l'élévation du niveau de vie

et la recherche d'habitat individuel périphérique sont deux facteurs à l'œuvre qui vont probablement se prolonger.

Ainsi, plusieurs recherches soulignent la nécessité d'élargir le cadre de référence pour la réflexion sur l'aménagement des territoires franciliens, en considérant notamment les marges extrêmes de la région, à une distance de 70 à 100 kilomètres de Paris, formant une auréole cruciale pour l'articulation du Bassin parisien avec l'Île-de-France (Piercy 2005). Constatées des départements limitrophes et de communes rurales pour l'essentiel, ces franges reçoivent de nouvelles activités qui se greffent autour des villes, des vallées, près des échangeurs autoroutiers, sur un tissu ancien tôt touché par la désindustrialisation, dans la verrerie, la métallurgie, le textile. Les nouvelles activités se rattachent aux fonctions d'approvisionnement de l'Île-de-France (centrale thermonucléaire à Nogent-sur-Marne, cimenteries) mais sont surtout le fruit de la décentralisation industrielle des années 1960-1970. L'émergence de pôles d'activités techniques est plus rare dans la vallée de l'Oise et devient plus fréquente dans l'est-sud-est (plasturgie à Sens, agro-alimentaire et éthanol à Provins, Nogent, parachimie et pharmacie dans le Montargois et le Sénonais) et dans l'ouest, notamment dans le triangle Vernon-Évreux-Val-de-Reuil (propulsion de fusées, industrie de pointe). Au-delà de 110-120 km de Paris, plusieurs grandes aires urbaines, formées par Le Mans et les villes de l'espace normand (Rouen, Le Havre, Caen), ligérien (Orléans, Tours, Blois), champenois (Reims, Chalons-en-Champagne, Troyes) et picard (Amiens, Compiègne, Beauvais) se détachent, points d'appui des organisations régionales et des futurs réseaux de villes. Les spécialisations industrielles, mais aussi rurales (céréales, vignoble, élevage) rendent complexes l'organisation du Bassin parisien, qui ne se limite pas à une simple opposition entre centre et périphérie (Piercy 2005).

La dépendance des régions de la périphérie parisienne est mise en évidence dans plusieurs analyses. Elle se traduit, entre autres, par une proportion plus forte d'emplois contrôlés par des entreprises à capitaux étrangers (Larceneux et al. 2006). D'autres mesures montrent que l'effet d'ombre de l'Île-de-France sur sa couronne n'est pas systématique et dépend du secteur considéré (Guillain et al. 2006). Il est ainsi modérément prononcé pour le secteur des services standards et de la fabrication d'équipements électriques et électroniques, mais particulièrement marqué pour les activités de l'informatique, de la R&D, de l'immobilier, de la finance-assurance (96% des banques ont leur siège social en Île-de-France) et de la location. La rupture brutale de densités entre la zone francilienne et sa périphérie explique en partie les différences qui séparent ces deux types d'espaces en terme de niveau de développement. Globalement, les régions limitrophes sont plutôt désavantagées par leur proximité avec la capitale (Thiard 2001). Ce constat est très net dans le cas de la diffusion spatiale des NTIC aux échelles française et européenne, montrant l'effet tunnel dont souffre globalement la périphérie francilienne vis-à-vis de la logique des opérateurs de réseaux de télécommunications, à la recherche d'espaces denses et donc rentables (CURDS et al. 2004). Des niveaux d'éducation plus faibles que dans la plupart des régions françaises, la faiblesse des services et une prise de conscience tardive des élus des régions du Bassin parisien contribuent par ailleurs à creuser progressivement un véritable « fossé numérique » autour de l'Île-de-France (Dupuy 2005).

Une étude récente des co-productions de brevets dans la MIIAT a pu identifier l'émergence de certaines dynamiques polycentriques en marge du Bassin parisien (Caen, Rouen, Amiens, Orléans, Reims), et permis de relativiser quelque peu la force polarisante de la région capitale (Berroir et al. 2007). Pourtant, dans la conjoncture économique actuellement défavorable et sans une intervention forte de l'État, l'inversement de la

tendance vers une fracture circum-francilienne de plus en plus difficile à enrayer paraît compromis. Les disparités constatées aux échelles de Paris et de la région, entre un quart sud-ouest à l'avant-poste des mutations industrielles et un nord-est en retrait et en difficulté, se retrouvent d'autre part à l'échelle du Bassin parisien. L'analyse des réseaux locaux d'entreprises (environ 20 SPL) et des pôles de compétitivité (une quinzaine en 2000) montre que l'est de la Région urbaine de Paris (RUP), où le nombre de pôles importants est encore faible, se trouve directement sous l'influence de la capitale (Larceneux et al. 2006). Cette dichotomie est-ouest dans les processus d'intégration du Bassin parisien apparaît également dans les recherches sur les navettes, les migrations résidentielles et les partenariats internationaux dans le cas de la production de brevets (Massard 2003, Berroir et al. 2006). La moitié est de la région semble ainsi isolée des circuits d'innovation qui structurent aujourd'hui le Bassin parisien. En proche périphérie, seuls quelques pôles isolés s'individualisent un peu comme Créteil Saint-Maur ou Aulnay-sous-Bois, tandis que des pôles, plus nombreux et plus petits se dégagent à l'ouest d'une part, autour de La Défense, Courbevoie, Levallois (Hauts-de-Seine nord), avec des extensions jusqu'à Versailles et Saint-Quentin-en-Yvelines, et au sud d'autre part, dans les communes d'Orsay, Gif-sur-Yvette et Arcueil, qui dessinent un deuxième axe de concentration des déposants de brevets.

La marge de manœuvre des économies régionales de l'est du Bassin parisien paraît faible dans un contexte où le déséquilibre est-ouest tend à se confirmer en Île-de-France, comme le montrent les paragraphes suivants.

3.1.4 Politiques de rééquilibrage Est-Ouest : l'exception francilienne

En Île-de-France, la centralité est nettement déportée vers l'ouest de l'agglomération, avec une surconcentration des pouvoirs politique, économique et même culturel, au détriment de l'est-francilien. Ce phénomène est moins prononcé dans les autres capitales, où l'on observe un plus grand souci d'application des politiques de rééquilibrage.

La comparaison de cartes montrant la localisation des programmes de bureaux d'une surface supérieure à 10 000 m² livrés entre 2001 et 2005 à Berlin, Londres et Paris (Halbert 2006) donne des indications assez claires sur le niveau d'application de la politique de rééquilibrage est-ouest prônée dans chacune des capitales. À Berlin, vingt-cinq pôles de nouveaux bureaux se répartissent de façon espacée et très équilibrée entre le centre, l'est et l'ouest mais aussi le nord et le sud du territoire. Concernant les localisations londoniennes, on peut identifier une grappe dense de vingt-trois pôles concentrés surtout sur la rive nord de la Tamise, prolongeant la City dans sa partie orientale et un groupe de six programmes autour de Canary Wharf. L'ouest de l'hypercentre de Londres présente une concentration moindre (16 programmes) et plus espacée de nouveaux bureaux autour des quartiers de Westminster, Paddington, Hammersmith et Chiswick Park.

Sur la carte montrant la situation à Paris, hormis la concentration d'une dizaine d'opérations autour de la Plaine Saint-Denis, le vide observé dans le quart nord-est de la ville est frappant, tout comme l'inégale répartition du nombre de programmes livrés entre la moitié ouest et la moitié est (environ 43 contre 16). À l'ouest, les principales concentrations sont identifiées dans le quartier central d'affaires parisien (8^{ème} arrondissement) et dans son extension occidentale (La Défense), ces deux espaces totalisant chacun une quinzaine de programmes reserrés au cœur de zones denses. Le restant des livraisons à l'ouest se répartit dans le département des Hauts-de-Seine, avec deux-tiers des programmes localisés de façon assez espacée sur le pourtour sud-ouest de Paris. Dans le quart sud-est parisien, qui reçoit

moins de 25% des programmes de bureaux livrés à Paris de 2001 à 2005, une concentration ressort au niveau de la zone d'aménagement de Paris Rive-Gauche (13ème arrondissement) sur un axe la reliant à Ivry-sur-Seine. Un autre pôle moins important peut être identifié du côté de la Porte de Montreuil au nord du Bois de Vincennes.

Ainsi, cette image partielle fournie par l'indicateur des constructions tertiaires renforce l'idée d'un déséquilibre fortement installé entre l'est et l'ouest de l'agglomération urbaine parisienne. Dans les cas allemands et anglais, on trouve une plus grande adéquation entre discours, programme politique et action. En France, la volonté de ne pas affaiblir et de renforcer les pôles les plus efficaces économiquement l'emporte.

D'un point de vue politique, le contraste est également marqué à Paris, où l'ouest parisien vote majoritairement à droite et l'est plus massivement à gauche (2001), tandis qu'à Londres, le centre reste dominé par les Travaillistes et la périphérie par les conservateurs (Giblin et al. 2001). La force du contraste est-ouest en Île-de-France tient à la régularité et à l'ancienneté du processus, avec le déplacement progressif le long de la Seine d'est en ouest des lieux du pouvoir central du Châtelet aux Tuileries et leur prolongation par les Champs Élysées, l'Étoile et jusqu'à l'Arche de la Défense. Les opérations hausmaniennes ont également contribué à renforcer la ségrégation sociale et spatiale qui existe depuis longtemps dans la capitale.

Ces considérations rappellent la proximité des pouvoirs étatiques et locaux à Paris, devenue la pièce maîtresse de la conquête du pouvoir présidentiel depuis l'élection de Jacques Chirac en 1977. Si la « gauche plurielle » l'emporte aux élections de 2001 après vingt-trois ans de domination par la droite, on peut se demander si une même couleur politique de la région et de la capitale peut favoriser, à terme, une gestion plus cohérente de l'ensemble territorial. Le contexte politique a changé depuis les années 1960, où la croissance économique était forte et où l'État, avec des personnalités respectées comme Charles De Gaulle ou Paul Delouvrier, pouvait imposer sa vision d'en haut et demeurer l'acteur principal de l'aménagement du territoire français. La maîtrise du sol, comme on le voit par la suite, constitue la clé des réflexions actuelles sur la ville durable.

3.2 Les spécificités franciliennes vis-à-vis du développement durable : atouts ou handicaps ?

Plusieurs études comparatives récentes mettent en avant des convergences dans les dynamiques spatiales, mais également dans les logiques d'acteurs des grandes métropoles européennes. Les colloques internationaux sont l'occasion de mesurer, d'une part, l'état de la recherche sur la ville dans chaque pays et d'autre part, les difficultés rencontrées localement dans la mise en place de processus d'intelligence collective et de gouvernance.

Une tendance commune aux capitales européennes est celle d'un certain retour de la centralité et de la proximité dans les logiques tertiaires et résidentielles, qui pourrait traduire un besoin identitaire sous-jacent dans la quête du développement durable. À plusieurs égards, l'Île-de-France semble posséder une avance par rapport aux autres capitales étudiées, dans la mesure où son centre très fort et la politique d'aménagement mise en œuvre dans les années 1960 favorise un certain polycentrisme, avec les villes nouvelles autour de la capitale. Le déséquilibre est-ouest et la conservation d'une composante régionale rurale peuvent également être vus comme des tendances favorables vis-à-vis de la protection de l'environnement. D'un autre côté cependant, d'importants retards relatifs à un

système de gestion trop compliqué et difficilement compréhensible par les citoyens limitent la portée des discours et de l'action pour un développement solidaire et équitable du territoire. Les logiques contradictoires profondes qui caractérisent le système français semblent liées à un rapport à l'histoire et au patrimoine plus fort que dans d'autres pays. Comment cette caractéristique peut-elle être exploitée de façon constructive dans la perspective du développement durable ?

3.2.1 Un certain retour de la centralité : les avantages de l'Île-de-France

Les dynamiques récentes relatives à l'occupation des bureaux montrent un intérêt renouvelé pour les espaces centraux et en périphérie proche pour les espaces industriels, portuaires ou ferroviaires en friches (Halbert 2006). Cette tendance peut être identifiée dans les quatre métropoles étudiées, mais aussi dans d'autres capitales ouest-européennes comme la Randstad, Bruxelles ou Madrid. En général, les bureaux ne répondant plus aux standards immobiliers actuels, notamment ceux conçus dans les années 1950-1970, tendent à disparaître pour être modernisés et parfois transformés en logements de standing ou en hôtels. À Londres, à Paris et à Bruxelles, la réhabilitation et la restructuration d'immeubles anciens participe pour plus d'un tiers à la production de bureaux neufs.

En périphérie éloignée, la proximité d'infrastructures routières, ferroviaires et aéroportuaires, est privilégiée dans une logique d'accessibilité régionale et de rayonnement international. Conçus à l'initiative de promoteurs privés à partir du milieu des années 1980, les parcs technologiques situés en grande périphérie connaissent globalement des taux de vacance plus importants que les quartiers centraux d'affaires (QCA), qui affichent des valeurs très élevées. Le retournement de conjoncture économique au début des années 2000, des problèmes de congestion routière, mais aussi la fragmentation de l'offre par la concurrence que se livrent les communes expliquent un turn-over plus important dans ces pôles d'affaires modernes (Halbert 2006).

On peut s'interroger, dans une perspective de développement durable, sur cette demande de retour vers le centre des entreprises, qui concerne également les logiques résidentielles. Cette tendance peut traduire une recherche de sens offerte par un environnement architectural et urbanistique plus riche dans les centres historiques que dans les périphéries, où s'opère plus fréquemment une standardisation des constructions. Si l'effort actuel des pouvoirs publics sur l'amélioration du logement ancien correspond à une demande mal satisfaite de logements locatifs dans le cœur des agglomérations, il répond aussi à la logique de lutte contre l'étalement urbain.

L'Île-de-France semble avantagée dans la mise en œuvre d'une politique de densification par la forme compacte de l'agglomération parisienne, qui a limité le polycentrisme aux pôles périphériques des villes nouvelles à 30 km du centre de Paris. La capitale concentre 74% de l'immobilier tertiaire dans ses quartiers centraux et le péri-centre, contre 26% dans les franges d'agglomération et les pôles éloignés. Cette situation la rapproche de Berlin (67% en zone centrale) et la différencie de Londres, caractérisé par une organisation plus étendue de la région urbaine (52% de l'immobilier tertiaire en zone périphérique). Une autre caractéristique identifiée aux marges du Bassin parisien permet de relativiser quelque peu la portée de l'étalement urbain francilien. Si celui-ci entraîne une croissance démographique des cantons aux franges de l'agglomération, il ne conduit pas systématiquement à la construction de nouvelles habitations, les résidences secondaires étant notamment souvent transformées en résidences principales (Larceneux et al. 2006). La volonté de favoriser la

densification de l'habitat et des activités dans la partie centrale de l'agglomération, la mieux desservie par les transports en commun, se traduit concrètement par une diminution de la part des maisons individuelles dans la construction neuve, avec 30% seulement des logements autorisés en 2003. Les enjeux de l'environnement pèsent en effet de plus en plus lourd dans les politiques d'aménagement de la région, où quatre millions de personnes sont exposées à une pollution de l'air excessive (Boyer et al. 2005). La part traditionnellement élevée que consacre la région Île-de-France au secteur des transports peut être vue comme un atout, mais insuffisant, pour pallier les problèmes de congestion et de nuisances causés par une concentration extrême de population et d'activités.

Le maintien d'un centre très fort va de pair avec la recherche de l'excellence économique. La région hérite d'un patrimoine de richesses, matérielles et immatérielles, exceptionnel, issu de la longue histoire et de la politique volontariste menée dans les années 1960-1970 pour rendre l'Île-de-France compétitive sur le plan mondial. La région compte aujourd'hui environ 1100 zones d'activité économique (ZAE) dont 80% ont été construites dans les années 1960-1970, principalement à vocation industrielle. Les structures mises en place pour réorganiser la croissance de la région parisienne pendant les Trente glorieuses ont fourni par ailleurs à l'institution actuelle une palette d'outils juridiques et fonciers, comme l'Agence foncière et technique de la région parisienne (AFTRP, créée en 1962 et chargée d'acquérir, d'aménager ou de préserver des terrains et de contrer la spéculation), mais aussi des systèmes d'études des mutations territoriales très performants, comme l'IAURIF (ex-IAURP, cellule de réflexion créée en 1960 sous l'égide de Paul Delouvrier sous forme de fondation reconnue d'utilité publique). La France possède aussi un réseau de sociétés d'économie mixte (SEM) inégalé ailleurs, où la tendance s'oriente plus traditionnellement vers une interface directe entre collectivités locales et opérateurs privés (IAURIF n°146).

La recherche d'excellence se situe également sur le plan scientifique et plus récemment environnemental, l'Établissement public foncier régional (EPFR) constituant un outil pour la construction d'écopôles en Île-de-France. Actuellement, onze écosites sont retenus à différents stades, certains plus avancés comme Pantin-Bobigny et Sénart. Trois sites où l'enjeu est la requalification ou la construction de nouveaux parcs font l'objet d'une O.I.N. : le Mantois Seine-Aval ; le Plateau de Saclay Massy-Palaiseau, Saint-Quentin-en-Yvelines et Sénart Seine-Amont dans la Seine et Marne.

De récentes initiatives témoignent d'un dynamisme particulier en matière d'interaction entre recherche et action dans le domaine du développement soutenable, inscrit depuis deux ans comme domaine d'intérêt majeur de la région. Ainsi, l'association Fondaterra créée en 2003 mène un projet d'écologie territoriale expérimenté en Île-de-France, avec trois sites pilotes sur 12 mois. Dans le Val d'Oise, il s'agit du site Val de France, où une société de messagerie et de transport à la demande (chantier d'insertion) est créée, ainsi qu'un comité habitat et la mutualisation du 1% logement des entreprises soumises à cotisation. La site d'Aulnay-sous-Bois (Seine-Saint-Denis) voit la mise en place de référents sécurité, la mutualisation de la collecte des déchets, l'ouverture d'un pôle multi-services et l'élaboration d'un Système de management environnemental (SME). Enfin dans le Mantois (Yvelines), les projets portent entre autres sur la création d'un restaurant inter-entreprises avec la promotion de l'agriculture biologique locale et de la formation en alternance, à travers un club d'entreprises.

Ces démarches montrent que la région, à travers le Conseil économique et social de la Région Île-de-France (CESR), amorce une nouvelle ère de travail en partenariat avec les entreprises, mais aussi avec les établissements de formation et de recherche. Sur le plan

technique, une meilleure communication entre ces trois types d'acteurs ouvre la voie à la création d'outils de sensibilisation à l'écologie et d'aide à la décision, comme la base de données PLANET, qui tend à devenir une plate-forme d'apprentissage pour l'écologie territoriale. Un second pas essentiel lié à l'innovation sociale reste à franchir, celui d'une amélioration du dialogue entre recherche, politique et société. Cet objectif peut être servi par l'évolution récente des pouvoirs du Conseil régional, qui intervient désormais par des aides directes à l'activité, alors que celles-ci étaient traditionnellement plus indirectes. Cependant, la multiplicité des acteurs et des territoires en jeu (État, régions, départements, communes) est aussi vue comme une complexité supplémentaire (Boyer et al. 2005).

3.2.2 Innovations sociales et gouvernance locale

Dans la plupart des pays européens, une reconfiguration des compétences et des responsabilités de ceux en charge de faire la ville est en cours. Les différences tiennent à la réflexion sur les enjeux spécifiques aux territoires, comme le montre le colloque sur la ville durable en Europe, organisé par le CSTB en avril 2007. Le traitement de l'héritage est en effet central dans les projets d'aménagement des grandes villes européennes. Les acteurs et les chercheurs s'interrogent sur la manière de penser la transformation et la mutation du patrimoine urbain.

Dans le domaine du logement social, le mode de gouvernement et de pilotage des politiques publiques s'est radicalement transformé (Maujean 2006). L'administration est partout renvoyée à la sphère locale, devenue désormais maîtresse d'ouvrage des politiques publiques du logement en Europe. Ce mouvement s'accompagne symétriquement d'un fort retrait des États. Des réductions drastiques, voire la suppression des subventions publiques au logement (aides à la pierre) interviennent dans la plupart des pays, tout comme un reformatage des patrimoines sociaux, avec des bailleurs qui tentent de reconquérir les classes moyennes par le biais de l'accession sociale à la propriété. La sous-traitance des problèmes sociaux aux secteurs associatif et caritatif est enfin une pratique qui se développe, les bailleurs sociaux se trouvant de moins en moins responsables des usagers précaires. Cette tendance suit en cela le modèle anglo-saxon fortement prégnant des Housing associations (Maujean 2006).

Le rôle de plus en plus important des associations dans le domaine de l'action sociale et de l'environnement a pu être constaté dans chacune des villes étudiées, où l'intensité et la nature des activités varient selon les quartiers. La plupart des structures œuvre en effet à une échelle micro-locale, proposant des services éducatifs ou d'aide à l'emploi comme à Luxembourg dans le quartier du Limpertsberg. En Allemagne, une forte tradition participative se perpétue à l'échelle des quartiers et des municipalités. Cette longue expérience de l'initiative citoyenne s'accompagne d'une réflexion sur la ville qui est à la pointe, avec une production théorique très riche (Bocquet 2007). Munich s'affiche ainsi comme un exemple dans la lutte contre la radialité et l'étalement par une prise en compte précoce de la valeur quantitative du CO², mais aussi par une réflexion importante sur la hiérarchisation de la voirie. À Berlin, où se projettent des expériences d'autogestion des quartiers par leurs habitants, l'Agenda 21 présente la particularité de placer l'enjeu social au-dessus de l'enjeu environnemental.

Si les plus-values économiques de la ville sont dans le foncier, avec une fracture croissante entre locataires et propriétaires, cette situation appelle, pour le président du CSTB Alain Maugard, à la collectivisation d'un certain nombre de valeurs sur la ville, à la

modulation des fiscalités sur le territoire, mais aussi à la simplification du nombre de communes. Avec une forte adhésion du public, Hanovre réussit de manière exemplaire à concilier démarches codifiées, contractuelles, et appropriation collective (Paravicini 2007).

Dans un contexte de pression foncière et de baisse des budgets publics, la maîtrise publique de l'usage du sol reste l'outil privilégié pour contenir l'expansion urbaine et favoriser la compacité des villes (CSTB 2007). Un gouvernement étatique peut s'avérer un avantage pour la maîtrise de cet élément-clé en matière d'urbanisme. L'expérience d'aménagement menée à partir 1965 dans la région parisienne en est un exemple, l'IAURP étant alors doté de moyens exceptionnels pour prévoir les évolutions du territoire à long terme, et disposant d'outils efficaces pour lutter contre les phénomènes de spéculation foncière. Renforcé dès juillet 1965, le système des zones d'aménagement différée (ZAD) a ainsi permis à l'État de réserver, - dans la discrétion pour éviter tout blocage de décision par les communes -, 45 000 hectares, soit quatre fois la superficie de Paris intra muros pour la construction des villes nouvelles. Cette marque d'autorité de l'État, qui a entraîné localement par la suite des conflits politiques entre SAN et EPA, n'exclut pas pour autant une longue démarche de consultation et de débats préalables avec les élus. Pour Paul Delouvrier, qui insiste dans ses entretiens avec R. Chenu (1994) sur la volonté de l'État de moderniser l'image de la France à cette époque, le SDAURP apparaît comme le premier plan d'aménagement de la région parisienne à avoir été examiné et voté démocratiquement. Le rattachement de ces projets d'envergure à des personnalités de confiance compte aussi pour beaucoup dans la réussite de l'opération de réaménagement parisien. Le bilan des villes nouvelles fait aujourd'hui ressortir leur contribution potentielle dans la réflexion en matière de gouvernance locale, d'innovation sociale et d'écologie urbaine. Conçues dans un contexte de promotion du mode routier et de la maison individuelle, elles posent cependant aujourd'hui par leur forme étalée le problème de l'usage intensif de l'automobile, alors qu'une réduction drastique des consommations d'énergie dans les prochaines années passe par la mobilisation de deux secteurs principaux : bâtiment et transports. À travers eux se pose la question de la mise en œuvre des réseaux, porteurs à plusieurs titres d'enjeux de développement durable, comme le montre l'aménagement du quartier Seine-Arche à Nanterre. Cette opération d'intérêt national, visant à rapprocher les résidents de leur lieu de travail (un salarié sur dix seulement réside dans la commune), comporte une véritable réflexion sur le dimensionnement, la nature et la structure des réseaux d'assainissement (Bove 2006) et d'énergies (Carteron 2006) dans une perspective écologique locale. Cependant, si la volonté de la mairie de Nanterre de limiter la densité des constructions paraît durable à grande échelle, cet objectif peut sembler contre-productif au niveau régional.

Ce cas illustre la complexité à laquelle les aménageurs sont aujourd'hui confrontés dans un contexte où l'État, toujours présent, mène des politiques descendantes caractérisées par des incitations financières, fondées sur une obligation de résultats et basées sur l'appel d'offres aux collectivités territoriales. La France comme la Grande Bretagne expérimentent ce système, tandis qu'en Italie et en Espagne, la planification et l'environnement sont le fait d'États beaucoup plus décentralisés (Di Ciommo 2007). La comparaison des modèles anglais et français apporte des éléments de compréhension sur les spécificités franciliennes en lien avec le développement durable et l'héritage du territoire.

« *La flexibilité de la planification anglaise contraste nettement avec notre urbanisme codifié et réglementaire* » (IAURIF 2000). Cette affirmation résume l'ensemble des observations comparatives menées entre les deux pays et leur capitale, à travers le London

Plan d'une part et le SDRIF d'autre part. Globalement, l'Angleterre donne la prééminence à l'esprit du projet métropolitain plutôt qu'à sa traduction spatiale et réglementaire, tendance qui se traduit par une cartographie plus soignée et plus précise côté français. Chaque système produit ses avantages et ses inconvénients. Ainsi en Grande Bretagne, la valeur indicative des règles d'occupation du sol et le recours aux partenariats favorisent la synergie des compétences des différents niveaux institutionnels et des acteurs économiques. La centralisation des financements au niveau de l'État et la multiplicité des structures partenariales empêche cependant une approche globale des projets de régénération urbaine à l'échelle locale et limite la diffusion des principes de développement durable à ce niveau. En France au contraire, le rôle prépondérant accordé à la planification intercommunale permet de repenser la ville durable à l'échelle de son agglomération (CSTB 2007).

Si le SDRIF est critiqué comme le fruit d'un empilement de textes et non d'une véritable réflexion juridique (IAURIF 2002), une autre vision consiste à considérer que les lois françaises s'ajoutent, s'enrichissent et se précisent entre elles¹⁸ (Tual 2007). Tandis qu'en France, le règlement reste l'outil-clé en matière de développement urbain, la Grande Bretagne témoigne d'une volonté de simplifier et de moderniser la forme, avec d'une part, des règles de planification indicatives et des décisions au cas par cas, et d'autre part une organisation de la transversalité à l'échelle locale par le recours généralisé au partenariat et à la participation de la société civile.

Fait majeur dans la définition de la stratégie de développement spatial, l'élection du maire du Grand Londres au suffrage universel direct n'a pourtant suscité qu'une faible participation des électeurs, seul un tiers des londoniens ayant voté en 2000. Ce trait marque une différence notable avec l'intérêt que portent les français aux élections municipales (Giblin et al 2001) et rappelle la situation originale d'intermédiaire qu'occupe l'Île-de-France, partagée entre des influences germaniques à l'est et anglo-saxonnes à l'ouest, mais surtout profondément latines¹⁹. Le flou et la rigueur sont ainsi de mise dans l'aménagement et la gestion de la région-capitale. Loin de paralyser tout projet de développement à long terme, la logique contradictoire, à condition d'être comprise et maîtrisée, pourrait s'avérer un atout pour appréhender les enjeux complexes du développement durable.

Le fort déséquilibre entre les parties orientale et occidentale de la ville serait peut-être alors constitutif de ces tensions et serait nécessaire dans un contexte de compétition internationale, se jouant notamment avec Londres, mais désormais également avec Berlin, Bruxelles et aussi Luxembourg-Ville, dans la mesure où celle-ci est en train de renforcer son attractivité culturelle. Sur le plan écologique, le maintien d'un moindre niveau de développement à l'est pourrait à terme permettre de préserver une partie importante du patrimoine naturel et agricole de la région, constitutive d'une partie de son identité. Cette idée est à rapprocher des recherches en cours sur les enjeux de l'articulation entre végétal et bâti dans les périphéries lointaines (3^{ème} et 4^{ème} couronnes de l'Île-de-France), avec un projet d'atlas fondé non plus seulement sur les espaces verts, mais sur la biodiversité.

¹⁸ Loi SRU (2000), Loi Urbanisme et Habitat (2003), Loi de programmation pour la ville et de renouvellement urbain (2003), Loi Bachelot (2005) qui oblige à la réparation des dommages en cas de dégâts environnementaux (co-responsabilité de l'EPCI), application du principe de précaution dans le cas d'installations classées (13/09/05), Loi Engagement national pour le logement (2006).

¹⁹ Ces influences se retrouvent dans la structure du parc de logements : la moitié occidentale de la France se caractérise par une plus forte proportion de maisons individuelles dans l'aire urbaine et dans l'agglomération centrale, comme en Angleterre et au Benelux, tandis que l'est présente une meilleure répartition de l'habitat collectif, comme en Allemagne (Pumain et al. 2005).

Conclusion générale

La concurrence entre l'Île-de-France et les autres villes européennes porte de plus en plus sur des facteurs culturels, mais aussi surtout sur des questions de distance-temps et de déséconomies qu'entraîne la congestion automobile. L'effet de taille de l'Île-de-France joue tantôt comme un avantage, tantôt comme un inconvénient dans les processus d'intégration territoriale interne et externe. Les spécialisations sectorielles semblent devoir être explorées dans la perspective d'un nouvel urbanisme à l'échelle du Bassin parisien, soutenant le modèle de ville polynucléaire et mettant l'accent sur le rôle de la forme urbaine dans la gestion des moyens de transports (Bochet et al. 2004). Le défi serait alors de trouver pour Paris la bonne distance par rapport à ses territoires environnants, la région parisienne ayant acquis, à partir du XVIII^{ème} siècle, « *une importance démographique et une suprématie politique, économique et culturelle non concurrencée par des villes toujours trop lointaines ou trop proches* » (Piercy 2005).

Influencé par le rôle de l'État, mais aussi par la grandeur de la région, le maintien d'un centre très fort, encouragé par le SDRIF 2007, s'accompagne d'un renforcement toujours croissant de l'ouest au détriment de l'est. Cette tendance accroît les phénomènes de dépendance et les tensions politiques entre l'Île-de-France et les autres régions françaises, mais aussi en interne entre les communes et les départements franciliens. L'extrême richesse des Hauts-de-Seine, dont le PIB est équivalent à celui d'un pays comme la Grèce, suscite un sentiment d'injustice chez certains élus locaux qui finit par se traduire, à l'échelle régionale, par des formes de conflit droite-gauche paralysant. Vue par le citoyen, cette situation confirme une impression d'opacité entretenue par une politique de faible envergure comparée aux enjeux de la régulation de ce système territorial unique. La prise de conscience des enjeux de la préservation d'un patrimoine naturel et culturel exceptionnel tant à l'est qu'à l'ouest de la région et profitant à une vaste population française et étrangère, s'avère urgente. Elle pourrait passer par un changement de vision sur les bénéfices environnementaux de ces inégalités territoriales, l'Île-de-France étant vue comme un vivier de savoirs et de savoir-faire complémentaires à échanger et à valoriser.

Les dynamiques spatiales métropolitaines observées dans les capitales européennes sont corrélées à l'évolution des pratiques de gouvernance dans chaque pays. L'histoire des politiques d'urbanisme joue un rôle prépondérant dans la définition du développement durable, qui doit être adapté aux spécificités de chaque territoire. La cohésion entre pouvoir central et action locale apporte des avantages en terme d'efficacité et de rapidité dans la prise de décision²⁰. En France, cette situation ne relève pas que du passé et peut être réactivée par un recours à l'histoire et à l'innovation, compte tenu des nouvelles territorialités qui se dessinent depuis une trentaine d'années. Ces dernières relèvent autant de la logique discontinue des réseaux que de la logique continue des territoires administratifs. La simplification du nombre de communes, souvent invoquée comme une solution aux problèmes de lenteurs et de lourdeurs de gestion que connaît la région, se heurte à la solidarité entre les maires mais aussi à l'attachement des français à ce premier échelon administratif que constitue la commune. Si une opposition frontale à ces spécificités

²⁰ Ainsi, en Grande Bretagne, la politique de la ville est influencée par l'Urban Task Force, commission nationale pour la ville, présidée par l'architecte Richard Rogers, créée en 1997 à l'arrivée au pouvoir de Tony Blair et des Travailleurs. Elle formule des recommandations et des solutions pratiques pour renflouer démographiquement les villes et les quartiers britanniques (CSTB 2007).

ne peut que renforcer les blocages et mettre en jeu l'avenir de la région, une connaissance plus poussée des caractéristiques spatiales, sociales et environnementales du territoire doit être encouragée, afin de forger et consolider une identité vitale pour l'Île-de-France.

Le concept de ville durable, en émergence au sein des sciences sociales et de l'action politique depuis une vingtaine d'années, reste encore flou pour de nombreux acteurs. La notion acquiert progressivement une substance par le phénomène d'appropriation locale et d'adaptation en fonction de milieux physiques et sociaux aux caractéristiques bien distinctes. L'observation de la mise en place d'Agendas 21 peut être un bon indicateur de suivi des actions pour un développement durable prenant sens à différentes échelles, du global au local. La focalisation sur les dynamiques spatiales métropolitaines permet de mettre à jour des tendances communes dans l'organisation urbaine des capitales comparées. Les spécificités ressortent lors de l'analyse des politiques d'aménagement vis-à-vis des problèmes de fragmentation et d'étalement du territoire métropolitain au cours des cinquante dernières années et antérieurement. Cette amorce de comparaison fait apparaître l'importance des structures administratives nationales comme intermédiaires entre une Union Européenne en construction et des métropoles en compétition au niveau mondial. Le fonctionnement en réseau des villes et de leurs acteurs constitue ici encore une condition *sine qua non* à la réalisation d'objectifs de cohésion territoriale.

La participation des capitales à la production de connaissances et à l'échange d'expériences innovantes en matière économique, écologique et sociale, s'impose comme un facteur de réussite. Plusieurs domaines comme les transports, l'énergie, le bâtiment, se trouvent au cœur des solutions potentielles aux problèmes de déséconomies et de pollutions qui affectent les grandes métropoles. Au-delà de ces secteurs traditionnellement impliqués dans les programmes d'aménagement de l'espace public et privé, d'autres branches de l'économie s'associent progressivement à la réflexion sur l'urbanisme et la territorialité. Les travaux en géographie économique et industrielle témoignent de nouveaux schémas de localisation induits par quelques activités phares de l'économie tertiaire locale (biotechnologies, médias, recherche, conseil juridique, tourisme...). Il convient d'aller plus loin en tenant compte de la force d'autres sphères non directement marchandes en lien avec la culture, l'histoire et l'identité. Le cas de l'Île-de-France, mais aussi de Berlin et de Luxembourg, illustre bien l'importance actuelle du traitement de l'héritage d'un centre historique majeur, porteur de valeurs collectives forgées au cours d'une longue histoire européenne. Un peu plus dégagé de ces contraintes, avec une expérience déjà ancienne de périurbanisation, Londres se trouve confronté au choix crucial de la préservation d'espaces écologiques fragilisés par un développement urbain intense.

Pour finir, un approfondissement de ce travail comparatif pourrait porter sur le lien entre modèles de villes polynucléaires ou monocentriques et types de gouvernance métropolitaine. Les singularités franciliennes pourraient ainsi être relues sous l'éclairage des pratiques spatiales anglo-saxonnes et germaniques, qui influencent d'Ouest en Est le territoire français.

Annexes

Tableau 1 Quelques données comparatives sur les quatre métropoles (2005)

Métropoles	Nombre d'habitants	Superficie (km ²)	Densité moyenne hab/km ²	Découpage administratif
Paris	2 100 000	105	20 400	20 arrondissements
Paris (+92, 93, 94)	6 200 000	763	8 087	4 départements
Île-de-France	11 400 000	12 000	957	1280 communes
Berlin	3 395 000	891	3 809	12 Bezirke
Berlin + Brandebourg	5 955 000	30 370	196	
Inner London	2 985 000	319	9 400	12 boroughs
Greater London	7 517 000	1 579	4700	33 boroughs
Greater South East	23 000 000	45 000	510	
Luxembourg-Ville	76 400	52	1 490	24 quartiers
District de Luxembourg	323 000	904	357	47 communes
Grand Duché	455 000	2 586	176	

Source : INSEE, Statistisches Amt für Statistik Berlin, National Office for Statistics, STATEC Luxembourg

Tableau 2 Quelques données sociales et environnementales

Capitale	Actifs au chômage (%) (2006)	Population étrangère (%)	Déchets / an / personne (kg) (2004)	Espaces agricoles et forêts (%)
Île-de-France	8,5	11,9	500	73
Berlin (2005)	18,2	11	350	45
Greater London	7,9	25	530	65
Luxembourg-Ville	5,7	60	500	

Source: INSEE, Statistisches Amt für Statistik Berlin, National Office for Statistics, STATEC Luxembourg

Tableau 3 PIB régionaux par habitant dans l'UE 27 en standard de pouvoir d'achat

Pays / NUTS 2	PIB/Hab SPA 2004 Eurostat (UE27=100)
Allemagne	115,8
Berlin	101,2
Brandebourg	81,4
Brandebourg Nors-Est	76,2
Brandebourg Sud-Ouest	85,7
France	112,3
Ile-de-France	174,5
Bassin Parisien	98,3
Luxembourg	251
Royaume-Uni	123
Londres	188,5
Inner London	302,9
Outer London	113,9

Source : Eurostat 2007

BERLIN

Carte 1 La région de Berlin-Brandenburg



Source: Statistisches Landesamt Berlin

Carte 2 Berlin, Bezirke et quartiers



Source: Wikipedia, Creative Commons, Angr, 2006

Photo 1 Landwehrkanal et Potsdamerplatz (Möckernbrücke)



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 2 Tiergarten et Potsdamer Platz (Siegessäule)



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 2 Spree, Reichstagsufer et Schiffbauerdamm



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 3 S-Bahn Friedrichstrasse et Fernsehturm (Dorothea-Schlegel Platz)



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 4 Station Hackescher Markt (Bezirk Friedrichshain)



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 5 Oranienburger Strasse (Friedrichshain)



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 6 Karl Liebkecht Strasse (Alexanderplatz)



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 7 Taubenstrasse-Mauerstrasse



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 8 Oranien Strasse (Kreuzberg)



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

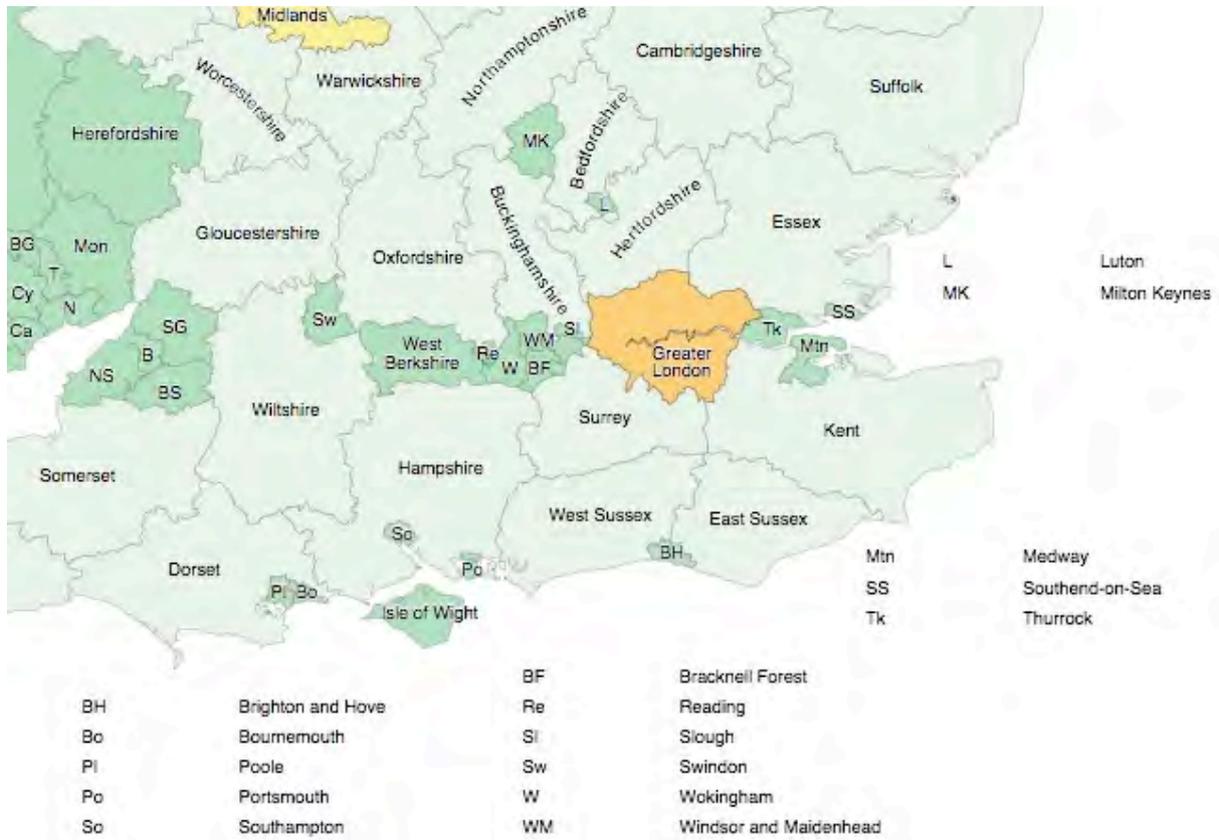
Photo 9 Tempelhof, Périphérie Sud-Est



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

LONDRES

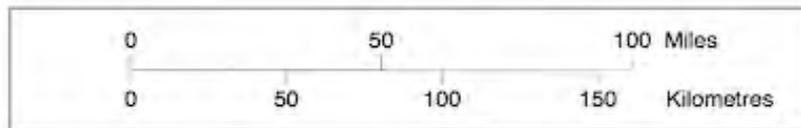
Carte 3 Sud-Est du Royaume Uni



Source: ONS Geography, GIS & Mapping Unit, 2003



Council Areas in Scotland and District Council Areas in Northern Ireland are equivalent to Unitary Authorities in England and Wales.



This map is based upon Ordnance Survey material with the permission of Ordnance Survey on behalf of the Controller of Her Majesty's Stationery Office © Crown Copyright. Unauthorised reproduction infringes Crown copyright and may lead to prosecution or civil proceedings (ONS.GD272183.2003).

Carte 4 Greater London, Boroughs



Source: ONS Geography, GIS & Mapping Unit

Photo 10 King's Cross Station



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 11 Farringdon Station, Central Market



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 12 Soho



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 13 Hackney, "EAST IS THE NEW WEST"



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 14 Manor House



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 15 North Greenwich



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 16 Lee Valley



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 17 Stratford Shopping Center



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 18 Waterloo Bridge



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 19 Périphérie Est (Eurostar vers la Manche)



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

LUXEMBOURG

Carte 5 Luxembourg, principales liaisons routières



Source: Gouvernement du Grand Duché du Luxembourg

Carte 6 Luxembourg-Ville, Quartiers



Source: D'après Ville de Luxembourg, CEPS/INSTEAD, Observatoire de l'Habitat

Photo 20 Vallée de la Pétrusse et quartier de la gare vus de la Ville Haute



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 21 Vallée de l'Alzette, Grund



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 22 Limpertsberg



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 23 Bonnevoie



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 24 Ville Haute (Pont Adolphe)



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 25 Ville Haute, Centre historique



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 26 Environs de la gare



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 27 Hollerich, Entrée de ville Sud



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 28 Kirchberg



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

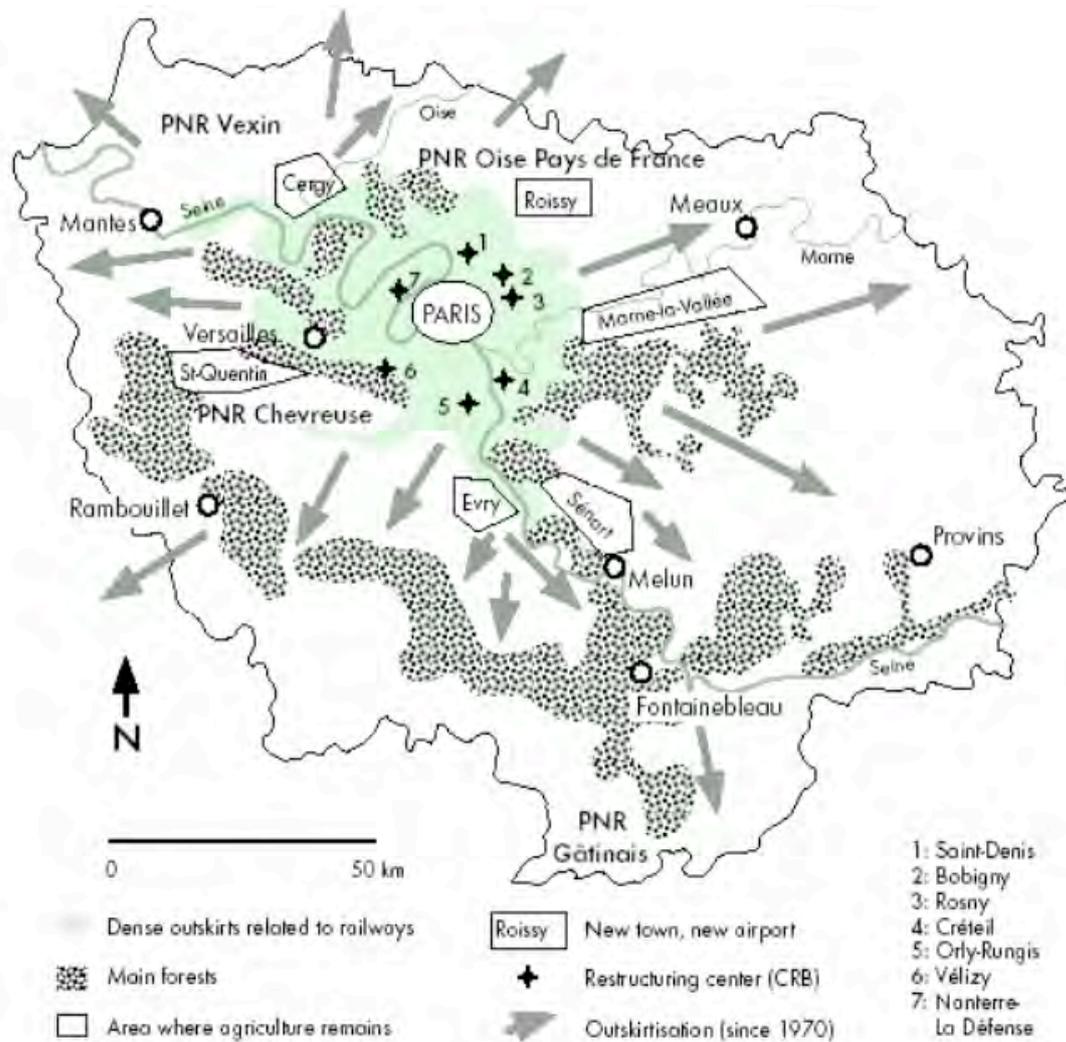
Photo 29 Logements aux environs du Kirchberg



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

ÎLE-DE-FRANCE

Carte 7 Île-de-France : Périurbanisation des Villes Nouvelles



Source: Zembri P. Paris, Cergy-Pontoise, French new towns, Planning, Transport. *Outskirts of European Cities*, June 2004. When a (not so) new town begins to generate its own outskirts

Photo 30 Avenue de Saint-Petersbourg (8^{ème} arrondissement)



Hélène Martin-Brelot, Juillet 2007

Photo 31 Rue de Charenton (20^{ème} arrondissement)



Hélène Martin-Brelot, Août 2007

Photo 32 Porte de Montreuil (93)



Hélène Martin-Brelot, Août 2007

Photo 33 Paris Bercy-Ivry



Hélène Martin-Brelot, Août 2007

Photo 34 Rungis (94)



Hélène Martin-Brelot, Août 2007

Photo 35 Sénart, Savigny-le-Temple (77)



Hélène Martin-Brelot, Août 2007

Photo 36 RER Savigny-le-Temple (77)



Hélène Martin-Brelot, Août 2007

Photo 37 Seine et Marne (77)



Hélène Martin-Brelot, Août 2007

Photo 38 Melun (77)



Hélène Martin-Brelot, Août 2007

Photo 39 Melun (77)



Hélène Martin-Brelot, Août 2007

Photo 40 Voisins-le-Bretonneux (78)



Hélène Martin-Brelot, 2002

Photo 41 Voisins-le-Bretonneux (78)



Hélène Martin-Brelot, 2002

Bibliographie

Articles et ouvrages :

Appert M., 2005A. « L'art du grand écart: maîtriser la mobilité dans la région métropolitaine de Londres ». *Mappemonde*, n°78, 18 p.

Baudelle G., 2002. « Deux systèmes urbains ? Une comparaison hiérarchique et théorique de la croissance urbaine de part et d'autre de la Manche (1960-1990) », *L'information Géographique*, n°1, p.70-80.

Beaucire F., 2004. « La "ville compacte" est-elle importable en France ? ». In Allemand S., Ascher F., Lévy J. (dir.), *Les sens du mouvement, Modernité et mobilité dans les sociétés contemporaines*, Belin, pp. 170-175.

Bochet B., Gay J.-B., Pini G., 2002-2003. « La ville dense et durable. Un modèle européen pour la ville », <http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/transv/DevDur/DevdurScient3.htm>

Boidin B., 2004. « Développement humain, développement durable et "pays en développement" : comment articuler et mesurer les différentes dimensions? », *Développement Durable et Territoires*, <http://www.revue-ddt.org/>

Bouinot J., 2006. « Efficience économique des formes urbaines: compacité avec des tours comparée à l'étalement urbain ». *Géographie économie société*, Vol. 8, no 4, 481-487.

Cattan N. (Ed.), 2007. *Cities and networks in Europe. A critical approach of polycentrism*, John Libbey Eurotext, 207 p.

Clément V., 2004. « Le développement durable : un concept géographique? », *Géoconfluences*, <http://www.ens-sh.fr/geoconfluence>

Dezert B., Metton A., Steinberg J., 1991. *La périurbanisation en France*, CDU et SEDES, 226 p.

Diziain R., 2006. « Le London Plan joue la carte du bureau ». *Cahiers de l'IAURIF*, n°145, 118-125.

Donzelot J., 2004. « La ville à trois vitesses: relégation, périurbanisation, gentrification ». *Esprit*, mars, 14-39.

Duhem G., Grésillon B., Kohler D. (Coord.), 2000. *Paris-Berlin, regards croisés*, Anthropos, 263 p.

Dupuy, 2005. « Autour de l'Île-de-France : fossé ou fracture numérique ? ». *Colloque Changements d'échelle*, Journée du 22 juin 2005.

Enault C., 2004. « La dilution : note méthodologique pour l'analyse de l'étalement urbain ». *L'espace géographique*, 2004-3, pp. 241-255.

Enver F., 2007. « L'Île-de-France se projette en 2027 ». *Ville et transports magazine*, n°418, 28-35.

Faucheux S., O'Connor M., 2003. « Le capital naturel et la demande sociale pour les biens et les services environnementaux », in Lévêque C., Leeuw (van der) S., *Quelles natures voulons-nous ?*, Paris, Elvèsier, pp. 86-109.

Fouchier V., Merlin P. (Eds.), 1994. « Les fortes densités urbaines: une solution pour nos villes? » *French Advances and Communication on technology and science*, 76 p.

Geurs K.T., Wee (van) B., 2006. « Ex-post evaluation of thirty years of compact urban development in the Netherlands ». *Urban studies*, Vol. 43, n°1, 139-160.

Giblin B., Papin D., Subra P., 2001. « Paris/Londres: enjeux géopolitiques de villes capitales ». *Hérodote*, n°101, 26-57.

Grésillon B., 2002. *Berlin métropole culturelle*, Paris, Belin, 352 p.

- Grésillon B., Kohler D., 2001. « Berlin, capitale en attente ». *Hérodote*, n°101, 96-121.
- Guérois M., 2005. "Comparer les formes d'étalement urbain en Europe Occidentale, une approche morphologique". *Journées de la population européenne*, Tours, 21 juillet, 16 diapositives.
- Guillain R., Le Gallo J., 2006. « La localisation des activités économiques dans la région Ile-de-France : identification des "clusters" à l'aide de l'analyse exploratoire des données spatiales ». In Larceneux A. (Ed.), *Paris et ses franges: étalement urbain et polycentrisme*, Editions universitaires de Dijon, pp. 203-229
- Halbert L., 2006. « Les bureaux et l'aménagement métropolitain en Europe de l'ouest ». *Cahiers de l'IAURIF*, n°145, 28-34.
- Hall P., 2007. « Autour de la renaissance urbaine outre-Manche ». *Urbanisme*, n°352, 27-30.
- Hamnett C., Whitelegg D., 2007. « Loft conversion and gentrification in London : from industrial to postindustrial land use ». *Environment and Planning*, Vol. 39, 106-124.
- Haywood I., 1998. « City management profile. London ». *Cities*, Vol. 15, Issue 5, 381-392.
- IAURIF, 2000. « L'ambition londonienne : planification et redéveloppement urbain ». *Note rapide*, n°272-3, 6 p.
- IAURIF, 2002. « Paris – Berlin. Comparaison des systèmes de transports ». *Note rapide sur les transports*, n°8, 6 p.
- IAURIF, 2003. « Le London Plan. Objectifs, contenu et processus d'élaboration ». *Note rapide*, n°317-5, 6 p.
- IAURIF, 2007. « Grands projets urbains en Europe. Conduire le changement dans les métropoles », *Cahiers de l'IAURIF* n°146, 208 p.
- Lacour C., Puissant S., 1999. *La métropolisation. Croissance, Diversité, Fractures*, Anthropos, 190 p.
- Laganier R., Villalba B., Zuideau B., 2002. « Le développement durable face au territoire : éléments pour une recherche pluridisciplinaire », *Développement durable et territoires*, <http://www.revue-ddt.org/>
- Larceneux A., Boiteux-Orain C. (Dir.), 2006. *Paris et ses franges: étalement urbain et polycentrisme*, Editions universitaires de Dijon, 270 p.
- Ledgerwood G., Haywood I., Sheppard N., Street E., 1994. « Environmental assessment as a real estate management protocol. London's urban design opportunity at King's Cross ». *Cities* 11 (3) 181-194.
- LSE London, 2006. « Density. A debate about the best way to house a growing population ». *London School of Economics*, 6 p.
- Lyas J.K., Shawa P.J., Van Vugt M., 2005. « Kerbside recycling in the London Borough of Havering: progress and priorities ». *Resources, Conservation and Recycling*, 45, 1-17.
- McCright A.M., Nichols Clark T. (Eds), 2006. « Community and Ecology - Dynamics of Place, Sustainability, and Politics ». *Research in Urban Policy*, Vol. 10, 1-308.
- Maupu J.L., 2006. *La ville creuse pour un urbanisme durable. Nouvel agencement des circulations et des lieux*, L'Harmattan, 178 p.
- Dezert B., Metton A., Steinberg J., 1991. *La périurbanisation en France*, CDU et SEDES, 226 p.
- Mückenberger U., 2002. « Les temps de la ville en Allemagne. À la recherche d'un nouvel équilibre entre individu et société ». *DATAR/ Territoires 2020*, n°6, 63-72.
- North P., 2004. « Book review: Unequal City: London in the Global Arena: Chris Hamnett; Routledge, London, 2003 ». *Cities*, Vol. 21, Issue 5, 465-466.
- Parrad F., 2005. « Usages et pratiques de la prospective territoriale dans les grandes villes

européennes ». *Territoires 2030*, n°1, 103-110.

Piercy P., 2005. *La France. Le fait régional*, Hachette Livre, 287 p.

Pouvoirs locaux, 2007. « Dossier Paris-Île-de-France. Comment gouverner la métropole régionale ? ». *Pouvoirs locaux*, n°73 II, 128 p.

Pouyanne G., 2004. « Des avantages comparatifs de la ville compacte à l'interaction forme urbaine - mobilité. Méthodologie et premiers résultats ». *Les cahiers scientifiques du transport*, n°45, 49-82.

Pumain D., Saint-Julien T., 1995, rééd. 2005. *L'espace des villes*, La Documentation française, Atlas de France, Vol. 12.

Reinson F., 2005. « Marc Angel (LSAP): "Un des grands problèmes aujourd'hui, c'est la bureautisation" » *Paperjam*, 21/01/2005, <http://www.paperjam.lu/c/articles/11025.html>

Reitel B., 2006. Mémoire, effacement et transgression : l'aménagement urbain des zones frontières de villes-frontières (Berlin, Frankfurt/Oder, Strasbourg-Kehl), *Le Globe, Revue de géographie de Genève*, 29-58.

Roecke A., 2003. « Participation et décision : à Berlin, des jurys de citoyens gèrent 8,5 millions d'euros ». *Forum de la gauche citoyenne*, <http://www.forumgc.org>

Ronai S., 2007. « SDRIF : conflits géopolitiques en Île-de-France », *Urbanisme*, n°352, 22-26.

Rouyer A., 2001. « Berlin : une métropole au pied du Mur ». In Jalabert G. (coord.), *Portraits de grandes villes: Société-Pouvoirs-Territoires*, Toulouse, coll. Villes et Territoires, Presses Universitaires du Mirail, 135-159.

Rozenblat C., Cicille P., 2003. *Les villes européennes. Analyse comparative*, La Documentation française, 94 p.

Saint-Julien T., Le Goix R., 2007. *La métropole parisienne. Centralités, inégalités, proximités*, Belin, 333 p.

Sassen S. (1991). *The Global City. New York, London, Tokyo*, Princeton: Princeton University Press, 398 p.

Sébastien L., Brodhag C., 2004. « À la recherche de la dimension sociale du développement durable », *Développement Durable et Territoires*, <http://www.revue-ddt.org/>

Vieillard-Baron H., 2001. *Les Banlieues. Des singularités françaises aux réalités mondiales*, Hachette, 287 p.

Virilio P., 1997. « Fin de l'histoire ou fin de la géographie ? Un monde surexposé », *Le Monde diplomatique*, 2 p.

Wackernagel M., Rees W., 1996. *Our Ecological Footprint: Reducing Human Impact on the Earth*, New Society Publishers, Philadelphia, PA and Gabriola, Island, BC., 176 p.

Zembri P., 2004. "When a (not so) new town begins to generate its own outskirts". Paris, Cergy-Pontoise, French new towns, Planning, Transport. *Outskirts of European Cities*, june 2004.

Rapports et expertises

Berroir S., Cattan N., Imbert C., Martin-Brelot H., Ribardièrre A., Saint-Julien T., 2006. *Partenariats scientifiques et mises en réseaux dans le Bassin parisien*, Direction régionale de l'équipement d'Île-de-France, rapport intermédiaire, UMR Géographie-Cités, 65 p.

Burnotte-Boreux C., 2006. *Mutations démographiques et socio-économiques au Luxembourg à la fin du XXème siècle. Une analyse spatiale au niveau des communes*, Economie et statistiques / Statec Luxembourg n°3, 41 p.

Carré C., Dupuy G. (Coord.), 2003. *Ville, performance économique et développement durable*, IAURIF, 147 p.

Commission Interdépartementale du Développement Durable, 2006. *Rapport national sur la mise en œuvre de la politique de développement durable*, Grand Duché du Luxembourg, 243 p.

CURDS, CENET, Joensuu Yliopisto, Heriot Watt University, 2004. *ESPON project 1.2.2, Telecommunication Services and Networks : territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion*, 276 p.

Energie-Cités, ADEME, 2003. *Maîtriser l'étalement urbain*, 63 p. http://www.energie-cites.org/IMG/pdf/eda_etalement_urbain_fr.pdf

ESPON project 2.4.1, *Territorial Trends and Policy Impacts in the Field of EU Environmental Policy*, 230 p.

Halbert L., 2004. *Villes Nouvelles franciliennes et desserrement des services aux entreprises*, Rapport pour le Ministère de l'Équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer, Programme interministériel d'histoire et d'évaluation des Villes Nouvelles françaises, 108 p.

IVL - ein integratives Verkehrs- und Landesentwicklungskonzept für Luxemburg (Bericht Januar 2004)

Maujean S., Maury Y., 2006. *Le logement social dans quatre métropoles européennes: Londres, Rome, Berlin et Barcelone. Le rôle des associations*, 2001 Plus, Centre de Veille et de prospective scientifiques et technologiques, DRAST, n°66, 92 p.

Ministère des transports, 2006. Extension du réseau ferré dans la ville de Luxembourg, Dossier de synthèse du groupe de travail ad hoc, 6 p.

Jacob C., 2004. *Comparaison de l'utilisation de la bicyclette dans trois capitales européennes*, IAURIF, Département Transports, 70 p.

Ministère de l'économie et des finances, Grand Duché du Luxembourg, 2004. *Docup Objectif 2 pour le Luxembourg*, Révision du 17/08/2004 125 p.

Ministère de l'Intérieur, Grand Duché du Luxembourg, 2003. *Programme directeur d'aménagement du territoire. Partie A : Vers un développement durable du territoire*, 33 p.

PricewaterhouseCoopers, 2005. Cities of the Future – Global competition, local leadership, 180 p., Ville de Luxembourg, 126-127.

Pumain D., Saint-Julien T., Cattan N., Rozenblat C., 1991. *Le concept de la ville en Europe*, NUREC. Rapport remis à l'Office statistique des Communautés européennes, Eurostat, 88 p.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2005. *Integriertes Wirtschaftsverkehrskonzept*, Berlin, 61 p.

Senatsverwaltung für Stadtentwicklung, 2006. *Die Berliner Verkehrsprognose 2015*, Berlin, 28 p.

Van Criekingen M., Guisset C., Biot V., Vandermotten C., 2004. *Spatial dynamics of service activities in European metropolitan areas: lessons from the comparison of the Comet case studies*, COMET WP8 report (part 2), Brussels: IGEAT - Université Libre de Bruxelles, 62 p.

Thèses et mémoires

Appert M., 2005B. *Londres, Interactions transports - espace urbain dans la région métropolitaine de Londres: quelles accessibilités pour un développement régional durable?*, Thèse de géographie, Montpellier III, 729 p.

Bove S., Carteron X., 2006. *Le projet Seine-Arche à Nanterre: Vers l'expérience d'une politique durable des réseaux? Etude sectorielle des réseaux d'énergie et d'assainissement*, Mémoires M1 Urbanisme et Aménagement, Paris 1, ... p. et ... p.

Buhnik S., 2006. *L'évolution de l'agglomération berlinoise: un modèle de ville durable mis en question*, Mémoire M2 Urbanisme et Aménagement, Paris 1, ... p.

Debizet G., 2004. *Déplacements urbains de personnes : de la planification des transports à la*

gestion durable de la mobilité. Mutations d'une expertise, Thèse de doctorat, Paris 1, 426 p.

Guérois M., 2003. *Les formes des villes européennes vues du ciel. Une contribution de l'image CORINE Land cover à la comparaison morphologique des grandes villes d'Europe occidentale*, Thèse de Doctorat en Géographie, Université Paris I, 306 p.

Imbert C., 2005. *Les ancrages des habitants des villes nouvelles franciliennes : des bassins de vie en construction*, Thèse de Doctorat en Géographie, Université Paris I, 392 p.

Martin-Brelot H., 2006. *TIC et territoires locaux dans une perspective de développement durable. L'expérience Rhizome – TV FIL 78 – Saint-Quentin-en-Yvelines*. Thèse de Doctorat en Géographie, École Normale Supérieure Lettres et Sciences Humaines, 336 p.

Petit S., 2007. « Le processus de dépendance automobile au Grand Duché du Luxembourg », CEPS/INSTEAD, *Population et Territoires* n°11, 12 p.

Philippart R. L., 2006. « Naissance et évolution de la ville de Luxembourg avant 1867 ». In Philippart R. L., *Luxembourg, de l'historicisme au modernisme, de la ville forteresse à la capitale nationale*. Thèse de doctorat, Université catholique de Louvain, 262-302.

Ribardière A., 2005. *Précarité sociale : quand les mailles s'en mêlent. Etude des découpages territoriaux de l'action sociale départementale et de la politique de la Ville en Ile-de-France*, Thèse de Doctorat en géographie, Université Paris I, 462 p.

Thiard P., 2001. *Les dynamiques du Bassin parisien (1975-1990), un système spatial entre mutation du système productif et impact des politiques publiques*, Thèse de Doctorat en Géographie, Université Paris 1, 806 p.

Divers : atlas, statistiques, presse, Internet

http://www.statistiques.public.lu/fr/publications/thematiques/PopulationEmploi/Societes_lux_recens_ement_2001/PDF_Chapitre_1.pdf

<http://www.statistik-berlin.de>

<http://www.statistics.gov.uk> (Office for National Statistics)

Greater London Authority

Ministère fédéral d'économie et de technologie

<http://www.hydroclimato.lu/> Observatoire Hydro-Climatologique du Grand-Duché de Luxembourg

European office market review march 2007, 12 p.

Deol Partners, 2007. « Office Vacancy Rate in European cities, 2006 ».

Eurostat, 2007. « PIB régionaux par habitants dans l'UE 27 ». Communiqué de presse, 19/02/2007, 7 p.

ESJ-Lille, 2006. Berlin, une capitale en chantiers

La Gazette de Berlin, n°24, 10 mai-15 juin 2007

Paperjam, 2006. « Statistiques Immostats: Luxembourg-Ville pousse le marché ». 22 septembre, <http://www.paperjam.lu/c/n/1/articles/15798.html>

Table des matières

Introduction générale.....	2
1. PRÉSENTATION DE BERLIN, LONDRES ET LUXEMBOURG.....	5
1.1 Berlin, métropole culturelle au cœur du désert post-socialiste.....	6
1.2 Greater London, ville globale au cœur des logiques économiques mondiales.....	10
1.3 Luxembourg-Ville, espace de concentration des valeurs européennes.....	14
2. ANALYSE DES DYNAMIQUES SPATIALES DES MÉTROPOLIS VIS-À-VIS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE	18
2.1 Développement durable : une notion complexe qui implique un nouveau regard des hommes sur leur environnement.....	19
2.2 Des tendances spatiales contraires aux objectifs du développement durable.....	20
2.2.1 Les effets de la concentration tertiaire sur les dynamiques spatiales métropolitaines : le cas de l'Île-de-France.....	21
2.2.2 Tertiarisation des centres et renforcement du processus d'étalement urbain	23
2.2.3 Les contradictions d'une approche sectorielle : transports et dépendance automobile.....	25
2.2.4 Juxtaposition de la richesse et de la pauvreté : des inégalités de développement visibles au cœur des villes et de la région métropolitaine.....	26
2.3 Des tendances de gouvernance qui vont dans le sens d'un développement soutenable	28
2.3.1 La valorisation de l'information stratégique: Berlin et Luxembourg.....	28
2.3.2 Évaluation environnementale et participation citoyenne: à Londres, les bénéfices de la densité ?.....	29
3. LES SPÉCIFICITÉS FRANCILIENNES VONT-ELLES DANS LE SENS D'UN DÉVELOPPEMENT DURABLE ?.....	32
3.1 Dynamiques spatiales des métropoles européennes : quelles spécificités franciliennes ?.....	33
3.1.1 Le rôle des Villes Nouvelles dans l'organisation et l'évolution de l'Île-de-France	33
3.1.2 Le maintien d'un centre parisien très fort et le rôle de l'État dans la gestion francilienne	35
3.1.3 L'effet d'ombre de Paris et de l'Île-de-France sur le reste du Bassin parisien....	37
3.1.4 Politiques de rééquilibrage Est-Ouest : l'exception francilienne.....	39
3.2 Les spécificités franciliennes vis-à-vis du développement durable : atouts ou handicaps ?.....	40
3.2.1 Un certain retour de la centralité : les avantages de l'Île-de-France	41
3.2.2 Innovations sociales et gouvernance locale.....	43
Conclusion générale.....	46
Annexes.....	48
Bibliographie.....	78