

## CALCULATRICE INTERDITE

« Ville et environnement : le rapprochement de ces deux réalités, qui procède à la fois d'un constat de carence de l'aménagement du cadre de vie, de l'urbanisme et de l'architecture et d'une aspiration pour une ville écologiquement viable, date en France d'une vingtaine d'années.

Deux mouvements façonnent cette histoire récente. Le premier, l'écologie urbaine, qui apparaît à la fin des années soixante-dix, a comme préoccupations majeures la qualité de vie, le bien-être, la santé des citoyens... Suite à la conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement qui se tient à Rio en 1992, un second mouvement, beaucoup plus puissant, va prendre le relais : le développement durable, défini comme « un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures de répondre aux leurs » ».

Véronique Barnier

Carole Tucoulet

« Ville et environnement »

in Problèmes politiques et sociaux

n° 829 – 29 octobre 1999 – La Documentation Française

- 1) La qualité de vie ne recouvre pas la même signification pour tous.  
A partir des documents joints et de vos connaissances :
  - 1-1 Caractériser la qualité de vie en ville d'un point de vue objectif et subjectif.
  - 1-2 Justifiez les solutions envisageables au niveau collectif et individuel pour concilier la mobilité dans la ville avec les autres éléments de la qualité de vie.
- 2) La municipalité de la ville de Z (100.000 habitants) dans laquelle vous êtes technicien en ESF, a décidé de prolonger l'opération « En ville, sans ma voiture ». Elle vous demande de repérer dans la vie quotidienne des habitants d'un quartier résidentiel pavillonnaire peu utilisateur de transports en commun qui pourtant le desservent, les obstacles à l'utilisation de ceux-ci.  
Proposez et justifiez le ou les outils d'enquête appropriés.  
Vous en réalisez un au choix.

### ANNEXES

- Annexe 1 : Une démarche intégrée de développement social et d'environnement : Bègles  
Problèmes politiques et sociaux - Dossier « Ville et environnement »  
La Documentation Française n° 829 du 29 octobre 1999.
- Annexe 2 : Fribourg en Brisgau – Un projet de quartier écologique et convivial  
Fiche extraite du recueil « Villes et développement durable : des expériences à échanger »  
Cedidelp / DPH – Février 1999  
Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement.
- Annexe 3 : « Vivre en ville avec ces très chères voitures »  
Le Monde – 23 septembre 2000
- Annexe 4 : « Automobiliste, cycliste, piéton ou le gêneur gêné »  
In INSEE Première n° 590 – janvier 98

Barème sur 20 points

Question 1 : 10 points

Question 2 : 6 points

Expression, orthographe : 2 points

Structuration, introduction, conclusion : 2 points

BTS ECONOMIE SOCIALE FAMILIALE		
Session 2001	Epreuve d'économie sociale familiale	Coefficient 3
Code : ESESF	Durée : 5 heures	Page 1/7

## ANNEXE 1

### Une démarche intégrée de développement social et d'environnement : Bègles

*Mairie de Bègles.* – « Bègles, une démarche intégrée d'environnement et de développement social. Renforcer la cohésion sociale de la ville ». In : *Conférence permanente sur l'aménagement et l'urbanisme en Aquitaine, ville, démocratie et développement durable, Journées du développement durable en Aquitaine, novembre 1998, dossier remis aux participants, s.p. (extraits).*

Bègles [ville de 23 000 habitants située au sud de Bordeaux] a décidé de mettre en œuvre une politique globale afin de lutter contre l'exclusion, d'améliorer le cadre de vie et l'environnement, d'exploiter ses potentialités naturelles et de reconquérir ses espaces publics. La ville a adopté en 1993 un contrat de ville (thèmes : action économique et insertion, action culturelle, restructuration des quartiers, amélioration du cadre de vie) et, en 1994, une charte pour l'environnement (thèmes : aménagement urbain, assainissement, circulation, traitement des déchets, risques industriels, démocratie locale). Ces deux documents forment un plan d'action à long terme, qui intègre les préoccupations sociales, économiques et environnementales. Les différentes actions prévues portent sur un développement harmonieux et équilibré de l'ensemble des quartiers de la commune, en s'appuyant sur les potentialités de chacun.

Bègles s'est lancée tout à la fois dans la reconquête de ses espaces publics et de son patrimoine naturel. La municipalité a mis en place un plan de circulation qui privilégie, dans un certain nombre de zones, la circulation partagée (zones 30, partage de la voirie entre différents usagers : piétons, cyclistes, automobilistes). Elle a par ailleurs entrepris des actions de réappropriation du fleuve, tant sur un plan économique qu'environnemental. La ville a permis l'installation en bordure du fleuve d'une station d'épuration et d'un complexe technique de l'environnement assurant le traitement des eaux et des ordures ménagères d'une partie de la Communauté urbaine de Bordeaux. Des espaces naturels ont été restaurés pour les promeneurs.

En matière de lutte contre l'exclusion, Bègles a entrepris la réhabilitation du quartier de Monmousseau : démolition et reconstruction de logements diversifiés, revalorisation du cadre de vie, avec traitements d'espaces publics de grande qualité, installation d'équipements, création d'un point accueil enfance et réalisation d'une première tranche de jardins familiaux. S'agissant de l'insertion par l'économique, la municipalité a encouragé la création, en 1995, d'une association d'insertion, Arcins Environnement Service, qui assure notamment l'entretien des berges de la Garonne. En matière de revitalisation économique, Bègles a piloté une action de réhabilitation complète d'une place centrale d'un quartier en y implantant une plate-forme de services au public (relais Caisse d'allocations familiales, guichet emploi, centre de formation, médiateur, etc). (...)

La ville a également mené une politique culturelle active dans le but de recréer du lien social. Elle a soutenu l'installation du « Site de la Création Franche », aujourd'hui musée municipal, qui accueille, dans une vieille maison béglaise, des collections « d'art brut » de renommée mondiale. Elle a enfin renforcé ses actions dans le domaine de la démocratie locale en créant un conseil municipal de jeunes, un conseil de sages et des assemblées d'arrondissement qui fédèrent les comités de quartier et établissent un relais entre ceux-ci et la municipalité.

Les différentes politiques contractuelles font que la ville est engagée dans un partenariat fort avec les différentes instances intervenant dans les actions municipales : Etat, Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), collectivités territoriales, etc. La municipalité a créé au sein de son administration un groupe chargé de réfléchir sur les thèmes de l'environnement, de l'urbanisme, du logement, de l'action sociale et du développement local ; ce groupe est composé de trois responsables de ces secteurs placés sous la coordination d'un chef de projet. En complément de cette cellule, divers groupes de pilotage ont été mis en place. Enfin, tout projet fait l'objet d'une participation étroite des habitants au travers de réunions restreintes ou plus larges. Par exemple, la réhabilitation du quartier Monmousseau a été pensée et menée en concertation avec les riverains. Cette action sur le quartier a été reconnue et soutenue par de nombreux partenaires institutionnels : Communauté urbaine de Bordeaux, Conseil général, Conseil régional, Union européenne, Etat.

Problèmes politiques et sociaux – Dossier « Ville et environnement »  
La Documentation Française – n°829 du 29 octobre 1999

## ANNEXE 2

### Fribourg en Brisgau – Un projet de quartier écologique et convivial

Fribourg en Brisgau, en Allemagne, vieille ville universitaire située au pied de la Forêt Noire, est en train de construire un nouveau quartier avec l'ambition de présenter un modèle d'urbanisme d'avant-garde.

Quand il fut décidé, en 1990/91 de construire le nouveau quartier du Rieselfeld, à 6 km à l'ouest du centre, des associations diverses fondèrent « le conseil des citoyens pour Rieselfeld ». Parallèlement, l'office municipal de planification organisa une enquête pour connaître les désirs des futurs habitants. En 1992, la ville lança un appel dans plusieurs journaux et organisa des cercles de travail sur les thèmes suivants : l'énergie, la prise en compte des besoins des femmes, l'écologie dans la construction, l'écologie dans la planification de l'espace, les transports, les habitations, des modèles de logements alternatifs. Les propositions élaborées ainsi par une centaine de citoyens, en coopération avec des experts du développement communal, furent ensuite débattues dans le conseil municipal. Elles furent en partie acceptées, et l'on peut dire que le résultat est un projet d'urbanisme qui intègre, dans une large mesure, les préoccupations de convivialité et d'environnement dans la planification de l'espace et la construction.

Le quartier qui offrira des logements pour 10 000 ou 12 000 habitants, occupe un espace de 78 ha. Il est bordé, de deux côtés, par une zone protégée. Au nord, une trame verte s'étend jusqu'au centre de Fribourg, invitant à la promenade à pied ou à vélo. Des espaces aménagés pour l'usage des habitants (jardins pour les locataires, terrains de jeu, etc.) favorisent les contacts et les échanges. Les espaces verts entre les grands ensembles peuvent être utilisés comme les habitants le désirent. Une partie des logements et les magasins sont aménagés en fonction des besoins spécifiques des handicapés. L'architecture est diversifiée : des maisons individuelles ou mitoyennes, mais surtout des ensembles de trois à quatre étages pour économiser l'espace. L'orientation au sud permettra l'utilisation passive de l'énergie solaire ; la bonne isolation est assurée, entre autres, par des plantes grimpantes et des toits couverts d'herbes. Rieselfeld sera le premier quartier en Allemagne entièrement construit selon les normes de très faible consommation d'énergie (moins de 65 kWh par m<sup>2</sup> par an : 30% en moins que prescrites par les normes actuellement en vigueur). Toutes les maisons sont reliées à des réseaux de chaleur de proximité, alimentés par des centrales de cogénération.

Rieselfeld veut proposer « des distances courtes entre vie et lieu de travail » : le quartier est proche de la zone d'activité de Haid, avec 2 500 emplois. On envisage de créer, à Rieselfeld même, environ 1000 nouveaux emplois, dans le secteur des services. Le centre commercial ainsi que la plupart des établissements publics, sont construits près de la ligne du tram qui relie Rieselfeld au centre de Fribourg. A noter aussi que la vitesse est partout limitée à 30 km/h.

Les deux premières parties du quartier (environ 2 250 logements) sont en phase de construction et les habitants s'y installent depuis septembre 1996. La troisième partie (1500 logements) intégrera probablement la réalisation la plus ambitieuse : 1,4 ha pour environ 140 logements réservés à ceux qui ont décidé de vivre sans voiture personnelle. Il s'agira de démontrer que le renoncement au symbole dépassé de la modernité permet de gagner une

## ANNEXE 2 (suite)

qualité de vie supérieure et que la marche, le vélo, le tram et enfin le covoiturage assureront une mobilité urbaine agréable et suffisante. Environ 30% des ménages à Fribourg vivent déjà aujourd'hui sans voiture privée, sans profiter des avantages possibles : rues conviviales, en particulier pour les enfants, économies de construction (pas besoin d'espace pour les parkings), vie à l'abri des pollutions et des bruits. Le cadre de Rieselfeld est particulièrement attrayant : située au bord d'une zone protégée où la construction est interdite, les habitants pourront joindre à pied ou à vélo le quartier « normal » avec ses magasins. Y aura-t-il enfin, à Rieselfeld la première réalisation, à plus grande échelle, d'une idée qui fait son chemin en Allemagne depuis la première initiative échouée à Brême ?

Ce n'est pas encore sûr : les investisseurs hésitent. Raisons invoquées : un projet concurrent, plus proche du centre (le quartier Vauban, construit sur le terrain des anciennes casernes françaises) ; un certain scepticisme concernant la tranquillité dans le quartier « normal » de Rieselfeld – il s'avère déjà que la limitation de vitesse à 30 km/h n'y est pas respectée. « Nous avons pourtant proposé, dès le départ, des mesures plus efficaces, dit Willi Loose, responsable du cercle de travail sur les transports. Pour décourager tout le trafic de transit, on aurait dû l'interdire ou déclarer les rues « prioritaires pour cyclistes et piétons », selon une catégorie de rues récemment définie par le code de la route ».

L'association des citoyens pour un quartier sans voiture espère toujours pouvoir surmonter les difficultés et continue de se réunir régulièrement, avec les responsables de la planification. En principe, les travaux de construction devront commencer en 1998.

Fiche extraite du recueil « Villes et développement durable : des expériences à échanger  
Cedidelp / DPH – Février 1999  
Ministère de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

## ANNEXE 3

### Vivre en ville avec ces très chères voitures

#### ... LE CÔUT DU TEMPS PERDU

Quant aux embouteillages, ils coûtent en temps perdu. En retenant la valeur de 74 francs de l'heure par véhicule, le CGPC (Conseil Général des Ponts et Chaussées) arriva au total de 39 milliards de francs. En revanche, le Conseil ne retient bizarrement pas les dommages liés au bruit. Le bruit a un coût, en dépenses de protection et en effets sur la santé (pertes d'audition et stress). Le Centre d'études du ministère de l'équipement (Certu) évalue le dommage du bruit routier à 9 milliards de francs.

Au total, les dommages causés par les véhicules routiers à moteur totalisent 262 milliards. Encore ce chiffre est-il sans doute minimal. D'autres types de pollution – de l'eau et des sols – ne sont pas pris en compte, l'atteinte aux paysages et à la ville n'est pas même évoquée.

En outre, les scientifiques révisent constamment à la hausse les effets sanitaires de la pollution atmosphérique. En particulier, une étude de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), présentée en juin 1999, et publiée dans la revue scientifique *The Lancet* du 2 septembre (*Le Monde* du 2 septembre), réévalue drastiquement le nombre de morts attribuables à la pollution atmosphérique en général, routière en particulier. Les chercheurs ont en effet pris en compte les effets à long terme de la pollution. L'étude conclut à un coût pour la France de 142 milliards de francs (et non plus de 44 milliards).

Au total, la fiscalité spécifique de l'automobile et des poids lourds ne couvre pas – il s'en faut d'une trentaine de milliards de France – les dommages provoqués. Comme l'indiquait, en 1999, le ministère des transports, « *en ce qui concerne les coûts sanitaires, une actualisation conduirait très probablement à une hausse globale des évaluations* ». L'intégration du travail commandité par l'OMS porterait la différence à plus de 100 milliards. Autrement dit si les automobilistes tiennent absolument à voir baisser le prix du litre d'essence, on ne peut que leur conseiller de se préparer à l'augmentation des cotisations de la Sécurité sociale.

*Hervé Kempf*

Le Monde – 23 septembre 2000

## ANNEXE 4

### **Automobiliste, cycliste, piéton ou le gêneur gêné.**

Xavier Niel, Division Conditions de vie des ménages, Insee  
*in INSEE PREMIERE N°590, juin 98*

**Pour aller au travail, six personnes sur dix utilisent une voiture, une moto ou un scooter. Le danger est une des causes principales qui empêchent l'utilisation du vélo. Deux piétons sur trois se plaignent des trottoirs lors de leurs promenades en ville, et six sur dix se déclarent gênés par les voitures trop nombreuses.**

Pourquoi prend-on sa voiture pour aller en moins de cinq minutes au travail, alors que l'on pourrait y aller autrement ? Quelles sont les raisons pour lesquelles les cyclistes enfourchent si peu souvent leur bicyclette ? Par quoi les piétons sont-ils le plus gênés lors de leurs déplacements en ville ? Au-delà du simple confort de l'usager des routes et des trottoirs, se profilent les enjeux de la protection de l'environnement (qualité de l'air, lutte contre le bruit, décongestion des villes) et de la santé publique (prévention des accidents de transports et des maladies liées à la pollution). Demander aux automobilistes, aux cyclistes et aux piétons les raisons de leur choix, ainsi que les différentes gênes ressenties lors de leurs déplacements, permet de mieux mesurer l'importance de ces enjeux [...].

Aller travailler en voiture, en moto ou en scooter pour se rendre sur leur lieu de travail, 62% des personnes interrogées utilisent un véhicule personnel motorisé (voiture, moto, scooter...), contre 20% les transports en commun, 12% leurs jambes et seulement 2% un vélo [...].

Cette répartition se modifie évidemment en fonction de l'offre de transport en commun, elle-même liée à l'urbanisme. Ainsi, en zone rurale, la proportion de ceux qui vont au travail en voiture ou en deux roues à moteur s'élève à 78% alors qu'elle n'est que de 19% à Paris. En outre, ce choix peut être déterminé par des obligations professionnelles. Ainsi, malgré les bus et le métro, 16% des Parisiens motorisés déclarent ne pas avoir d'autres possibilités. Cette proportion d'utilisateurs « contraints » par les obligations professionnelles ou par l'absence de transports en commun s'élève à 70% dans les petites villes et à 85% en zones rurales, où il y a rarement un arrêt de bus proche de chez soi.

Sur dix utilisateurs inconditionnels d'engins à moteur, six n'ont pas d'autres moyens à leur disposition pour aller travailler, mais les quatre autres pourraient tout à fait emprunter les transports en commun. Qu'est-ce qui rend à leurs yeux, les moyens de transport individuels si attractifs ? La réponse dépend sensiblement de la situation de chacun [...]. Les jeunes privilégient ces moyens par goût de l'autonomie ; les parents isolés et les mères de famille, pour déposer les enfants à l'école, mais également, pour les femmes plus âgées et pour celles habitant la région parisienne, parce qu'elles s'y sentent plus en sécurité que dans les transports en commun. Les ouvriers trouvent cela « plus agréable », tandis que les habitants de l'agglomération parisienne jugent que cela serait encore plus long autrement, malgré un temps de transport passé dans leur véhicule personnel déjà très supérieur à la moyenne.

## ANNEXE 4 (suite)

### La voiture pour moins de cinq minutes : surtout les mères de famille

22% des personnes qui utilisent leur voiture, alors qu'elles pourraient faire autrement, mettent cinq minutes ou moins, pour aller au travail. Ce sont souvent des femmes habitant à la campagne ou dans des petites villes qui conduisent ainsi leurs enfants plus rapidement à l'école et pour qui, de surcroît, il est facile de stationner sur le lieu de travail. Ceux qui prennent leur voiture pour cinq minutes de trajet parce que « c'est plus agréable » (un quart des personnes concernées sont dans ce cas) se trouvent surtout en milieu rural et en agglomération parisienne (hors Paris), c'est-à-dire là où les durées de transport sont en moyenne plus longues qu'ailleurs. Cette raison (le côté « agréable » de la voiture) est également nettement plus souvent évoquée chez les personnes d'âge mûr, plus particulièrement chez les hommes.

Qui sont, en revanche, ceux qui, ayant des trajets supérieurs à la demi-heure, refusent les transports en commun qui leur sont offerts ? Ce sont plutôt des hommes, des cadres, des personnes habitant Paris ou sa région qui disposent d'un revenu confortable, mais également des ouvriers. Quelle que soit la profession exercée, la principale raison de rester plus d'une demi-heure dans une voiture pour se rendre au travail est que cela serait encore plus long avec un autre moyen de transport.

Parmi les automobilistes qui passent dans leur véhicule plus d'une demi-heure pour aller au travail, cette réponse revient souvent chez les ruraux, les ouvriers et les employés, les ménages qui disposent d'un revenu inférieur à 10 000 francs par mois, et les familles nombreuses. Pour toutes ces personnes, une amélioration des conditions de transport en commun serait susceptible de modifier leurs habitudes puisque ni l'autonomie ni le côté « agréable » du transport individuel n'est invoqué significativement pour expliquer ce choix. Ces dernières raisons sont en revanche plus fréquentes dans les réponses des cadres [...].