

L'IMMOBILIER EN ILE-DE-FRANCE AUX PRISES AVEC L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE ET L'ENVIRONNEMENT

PHILIPPE SAINT-MARC*

*« L'imprévoyance des peuples est infinie,
et celle des gouvernements légale »*
Anatole France

Une simple règle de trois aurait permis aux banques et aux promoteurs engagés dans l'immobilier en Ile-de-France d'éviter la perte d'un nombre élevé de milliards. En divisant par 20 m² - surface de bureau moyenne nécessaire pour un employé - la surface totale de locaux de bureau autorisée en Ile-de-France chaque année depuis que le décret du 14 janvier 1985 a supprimé l'agrément préalable de l'Administration pour la construction de «bureaux en blanc», on obtient le chiffre total d'emplois tertiaires à créer dans cette région pour occuper ces constructions nouvelles. Il est impressionnant, et apparaît, à l'évidence, irréaliste.

181

De 1.285.000 m² en 1985, la surface de bureaux autorisée en Ile de France passe à 1.762.000 m² en 1986, 2.229.000 m² en 1987, 2.763.000 m² en 1988 et 2.564.000 m² en 1989. A partir de 1987, pour les occuper, il aurait fallu créer chaque année entre 110.000 et 140.000 emplois tertiaires, rien que dans cette région !

Ce simple calcul aurait montré spectaculairement le caractère aventureux d'un certain nombre de programmes et la nécessité de réduire ou même de supprimer ceux d'entre eux qui étaient les moins compétitifs. Il aurait évité aux banques et aux promoteurs de porter, avec un coût en agios très élevé, un stock de bureaux correspondant à environ quatre ans de vente.

Autre symbole de gaspillage collectif dans l'immobilier de la région parisienne : la destruction volontaire par les pouvoirs publics de «tours» à Mantes la Jolie, présentée comme la volonté d'un nouvel urbanisme, a

* Conseiller-Maître à la Cour des Comptes

surtout montré la faillite d'un certain type de cadre de vie parce qu'il crée un environnement physique et social traumatisant. Et combien d'autres «tours» mériteraient, elles aussi, d'être détruites ou au moins radicalement renouvelées !

Les deux exemples ci-dessus témoignent d'une même conception «absolutiste» de l'immobilier que les responsables ont trop souvent voulu développer selon sa dynamique propre et leur stratégie personnelle, sans se soucier de le faire progresser en harmonie avec les données de l'aménagement du territoire, dans le premier exemple, et de l'environnement dans le second : pour eux, ces données n'apparaissaient pas comme des contraintes fondamentales et n'étaient généralement même pas intégrées dans la détermination de leurs choix.

La présente étude voudrait au contraire souligner les dangers d'un développement de l'immobilier dans la Région Parisienne en conflit avec l'aménagement du territoire (I) et l'environnement (II) et proposer en conclusion quelques axes de réforme.

I - L'immobilier dans la région parisienne en conflit avec l'aménagement du territoire

182

L'évolution de ces dernières années (A) comme les perspectives d'aménagement pour les deux prochaines décennies (B) font apparaître des situations conflictuelles entre la dynamique de l'immobilier dans la région parisienne et les impératifs de l'aménagement du territoire.

A- La situation conflictuelle au cours de ces dernières années

La décennie 1980-1990 a été marquée par une «surcroissance» économique de l'Île-de-France qui a favorisé une accélération de sa croissance démographique notamment, par l'immigration provinciale.

Celle-ci à son tour, en créant une pénurie de logements et de bureaux, en a fortement élevé les prix, entraînant des tensions inflationnistes à tous les stades de l'activité immobilière et provoquant le lancement de beaucoup de programmes dont la rentabilité impliquait la perpétuation d'une atmosphère spéculative, malsaine et fragile.

L'euphorie des promoteurs, de leurs financiers, des collectivités locales qui les soutenaient et souvent même les incitaient, des administrations départementales et régionales qui traçaient le cadre d'une expansion quasi-illimitée à l'échelle d'une génération, ne reposait cependant que sur une dynamique d'expansion régionale biaisée par des privilèges financiers publics dont on pouvait - et dont on peut aujourd'hui plus encore - penser qu'ils seraient un jour remis en cause par l'ensemble du pays au nom de l'équité entre les régions.

La région parisienne utilise sa puissance politique pour bénéficier d'aides publiques très supérieures à celles de la province : cette inégalité crée une zone privilégiée résultant d'une spoliation où l'essor économique est artificiellement stimulé par rapport et au détriment du reste du pays¹.

De 1976 à 1990, l'Ile-de-France a reçu par habitant 61% de plus que la province pour l'ensemble des dépenses d'investissement. Les crédits consacrés à la recherche - et dont le rôle d'entraînement est décisif pour de nombreux secteurs de l'économie - lui étaient consacrés en 1990 à raison de 54% des dépenses ordinaires et 62% des autorisations de programmes.

Elle est aussi favorisée par la contribution spéciale de l'Etat au financement des charges d'exploitation de la RATP et de la SNCF-banlieue. Cette aide qui atteignait 5 milliards de francs en 1991 n'a pas d'équivalent dans le reste du pays et permet de maintenir les tarifs inférieurs à celui des réseaux des métropoles provinciales. La Cour des Comptes, dans son Rapport public de 1990, avait d'ailleurs déjà critiqué cette disparité en constatant que les contribuables des agglomérations de province finançaient les transports locaux par une double fiscalité : la fiscalité locale pour couvrir le déficit de leur propre réseau, la fiscalité nationale pour participer au financement de celui des transports parisiens.

Et les remarquables travaux du GERI animé par M. Jacques Voisard, Président du Comité de décentralisation, ont souligné l'inégalité choquante dans bien d'autres domaines encore dans l'action de l'Etat entre l'Ile-de-France et la province.

183

B - Les perspectives d'aménagement pour les deux prochaines décennies : un double risque d'incohérence et de surpeuplement ruineux

1. Un risque d'incohérence

Deux «logiques» s'affrontent pour l'avenir de l'Ile-de-France : la logique de «l'urbanisme communal», et celle de l'«aménagement régional».

Juridiquement, politiquement, la loi de 1982, charte de la décentralisation, a donné tout le pouvoir en matière d'urbanisme aux communes. Sans doute n'ordonnent-elles pas les grandes infrastructures qu'elles ne financent pas et qui relèvent de la région ou de l'Etat. Mais une fois qu'elles ont déterminé l'emploi du sol, décidé ce qui restera naturel et ce qui sera voué au béton et à quelle densité et à quelle hauteur et pour quelle activité, la région et l'Etat se trouvent devant le fait accompli. Quand des hommes ont été logés dans une zone ou qu'ils sont venus travailler dans les bureaux et les locaux industriels construits pour eux, il faudra bien que les équipements publics suivent si on ne veut pas risquer des vagues de protestation

¹ Philippe SAINT-MARC «Socialisation de la Nature» 1971, éd. Stock, ch. III § VII, «Puissance, spoliation et croissance urbaine», p. 91.

ou même de révolte. Dès lors, si on laisse jouer la toute puissance communale qui s'est instituée dans la réalité locale depuis 10 ans, l'espoir d'organiser rationnellement un développement solidaire et harmonieux des communes d'Ile-de-France disparaît.

A ce «municipalisme» s'ajoute d'ailleurs l'«individualisme» de grands établissements publics, comme par exemple l'«Aéroport de Paris», qui mènent leur stratégie du développement dans la perspective de leur propre essor industriel, sans toujours le situer dans les contraintes d'une coordination régionale et notamment dans le cadre des impératifs écologiques pour les populations voisines des aéroports.

Dès lors, la prolongation de la dynamique actuelle ferait craindre une expansion urbaine anarchique en Ile-de-France, avec une multiplicité de programmes de logements dont le total est peut-être aberrant, une localisation de l'habitat qui ne correspond pas nécessairement aux possibilités physiques et techniques de réalisation des infrastructures nécessaires, un danger de destruction ou au moins de cisaillement des espaces naturels les plus précieux.

La situation est d'autant plus inquiétante qu'en l'absence d'un document régional (un SDAU, schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme) s'imposant juridiquement à tous - communes, établissements publics, particuliers - l'anarchie règne tant au niveau de l'octroi des permis de construire que des multiples décisions préparatoires aux grandes opérations d'urbanisme ou d'équipement : réserves foncières, achat de vastes zones par des investisseurs publics ou privés, servitudes *non aedificandi*.

Tous les jours, des décisions locales de construction ou d'équipement se prennent, sans qu'elles doivent s'inscrire dans un document régional récent qui les coordonne et s'impose à elles et organise une cohérence au niveau de l'Ile-de-France dans le développement de l'urbanisation, la réalisation des infrastructures régionales et la sauvegarde de l'environnement, en particulier les grands espaces naturels et les sites pittoresques. De ces inquiétudes que fait naître la prolifération d'initiatives locales non intégrées dans un plan d'ensemble d'urbanisation, d'équipements publics et de sauvegarde du milieu naturel, on donnera quelques exemples.

Quand on voit l'explosion des projets dans l'Ouest parisien - extension de la ville nouvelle de Saint Quentin en Yvelines, création d'une technopôle sur le plateau de Saclay, projet d'une métropole tertiaire à Massy-Palaiseau à partir de l'interconnexion du TGV, proposition de ZAD et d'urbanisation intensive près de Rambouillet entre la RN 10 et la RN 12 - comment ne pas s'inquiéter de leur compatibilité entre eux et avec la nécessité de sauvegarder de vastes espaces naturels pour le loisir et le repos ?

Les projets d'expansion considérable du trafic de l'aéroport de Roissy et

d'aménagement d'une vaste zone industrielle tout autour sont-ils compatibles avec les possibilités de desserte routière de cette région, avec la nécessité de limiter le plus possible le nombre des victimes du bruit des avions ?

Les tracés projetés de l'autoroute B 12 qui détruirait le site admirable des sources de la vallée de la Bièvre, de l'autoroute A 12 défigurant un site classé du parc naturel régional de la Haute Vallée de Chevreuse apparaissent politiquement irréalistes, tant ils suscitent d'opposition. Pourtant c'est sur eux que se fonde actuellement la desserte de la technopole envisagée sur le plateau de Saclay (autoroute B 12) et de l'urbanisation nouvelle à Saint Quentin en Yvelines (autoroute A 12). Comme j'interrogeais sur cette question un haut responsable de l'Aménagement de la région parisienne, il reconnut la validité de cette objection mais répondit que ces itinéraires seraient construits en souterrain. Cet argument, quand on connaît le coût des autoroutes souterraines déjà en service, laisse rêveur sur le «réalisme» de cette attitude.

2. Un risque de surpeuplement ruineux

Pendant les vingt prochaines années, quels équipements publics faut-il réaliser pour desservir les programmes d'urbanisation envisagés ? Où les localiser ? Est-ce possible techniquement, écologiquement, financièrement ?

185

Quelles mesures prendra-t-on pour que l'expansion économique et démographique de l'Île-de-France n'y rende pas la vie insupportable à ses habitants par la montée des pollutions, la disparition massive d'espaces naturels et la dégradation irréversible de sites pittoresques majeurs ?

Combien cela coûtera-t-il ? Et qui le paiera, le contribuable d'Île-de-France, l'usager des transports, le promoteur de bureaux ou de logements ? Ou le contribuable provincial ? Rien n'est encore décidé et c'est cependant une question préalable essentielle.

Il faut donc dès que possible un SDAU qui encadre rationnellement le développement de l'Île-de-France mais pas n'importe lequel.

Le premier projet présenté au printemps 1993 et rejeté par le Conseil Régional était dévastateur de l'environnement par des perspectives d'expansion démographique aberrantes. Dans cette région déjà la plus surpeuplée d'Europe qui groupe près d'1/5ème de la population française sur 1/50ème du territoire, étaient prévus d'ici à 2015 l'entassement de 1.500.000 habitants supplémentaires - portant la population totale à 12.200.000 habitants - la construction annuelle de 60.000 logements (une augmentation de moitié par rapport au rythme actuel) et d'un million de m² de bureaux, la bétonisation de 50.000 hectares d'espace naturel.

Or, sans même tenir compte de ses coûts écologiques et humains qui

sont considérables, le surpeuplement est, sur le plan financier, un facteur inflationniste majeur. Coût considérable des terrains en raison de leur rareté, et des grands travaux publics en raison de la nécessité d'en enterrer une partie dans les zones déjà très habitées ou écologiquement essentielles, cherté d'une main-d'œuvre payée bien plus qu'en province pour compenser la perte de qualité de la vie, gaspillages d'essence et de temps dus aux encombrements de la circulation : tout ceci se combine pour rendre le coût d'équipement et de fonctionnement de la région parisienne beaucoup plus élevé que celui des agglomérations provinciales. Le transport et le logement d'un Français coûtent bien plus cher en Ile-de-France qu'en province. D'où une surcharge pour l'économie nationale qui est une cause structurelle de l'inflation française, handicap important dans la compétition européenne, et qui grandit à mesure qu'augmente la population d'Ile-de-France².

On en donnera trois exemples.

- Pour les autoroutes, le prix de revient par km est d'environ 500 MF en petite couronne parisienne (cas de l'A 86), de 250 MF en grande couronne (cas de l'A 14) contre 50 à 100 MF seulement pour la plupart des rocade urbaines des grandes villes de province.

- Malgré les dépenses d'équipement très importantes, la vitesse des autobus de la RATP par rapport à 1960 a baissé à Paris de 15% et en banlieue de 13%. Tombée à moins de 10 kms/heure dans la capitale, elle est désormais inférieure à celle de l'omnibus à cheval Madeleine-Bastille au début du XXème siècle ! La valeur des 100 millions d'heures perdues dans les encombrements est estimée à plus de 5 milliards de francs par an.

- Une enquête du Ministère de l'Équipement sur les logements neufs pour la période 1981-1987 a montré que par m² le coût moyen était en Ile-de-France supérieur de 46% à celui des agglomérations provinciales de plus de 200.000 habitants pour la charge foncière, et de 22% pour le coût total.

La région parisienne est un gouffre financier pour la France.

II - L'immobilier dans la région parisienne en conflit avec l'environnement

Toute société, qu'elle soit nationale ou locale, se juge à l'homme qu'elle « produit » : à son état physique, psychique et moral, à son progrès dans la voie de son épanouissement ou au contraire à son déclin sur la voie d'une régression dans « l'être », même s'il accroît son « avoir ».

A cet égard, la crise croissante de l'état de l'homme en Ile-de-France (A)

² P. SAINT MARC : « Progrès ou déclin de l'homme », éd. Stock, 1978, ch. III « L'inflation écologique » § 6 Paris, « cause d'inflation » pp. 166-171.

renvoie à une dégradation inquiétante de l'environnement physique et de l'environnement social (B) qu'une conception trop strictement immobilière du développement régional n'a pas cherché à combattre prioritairement.

A - La crise alarmante de l'état de l'homme en Ile-de-France

L'ampleur croissante des comportements de rejet et des maladies de civilisation en Ile-de-France en fait pour les habitants un lieu de traumatismes éprouvant, pour le Ministère de l'Intérieur un territoire à hauts risques, pour le Ministère de la Santé une région à coût très élevé.

1. La montée de la violence en Ile-de-France

La criminalité en Ile-de-France avec un taux de 84 crimes et délits pour 1000 habitants dépasse d'un tiers la moyenne des autres régions ; proportionnellement à la population, elle est le double de celle de la Bretagne, la Lorraine ou l'Auvergne. La situation est particulièrement inquiétante pour la criminalité la plus grave : l'Ile-de-France compte 40% des vols à main armée commis en France.

C'est la ville de Paris qui détient le taux de criminalité le plus élevé de toute la France : 140 pour 1000 habitants, 6 fois celui de la Haute Loire. Assez loin derrière Paris, les départements de la petite couronne - la banlieue polluée - souffrent d'une criminalité importante : 80 dans le Val-de-Marne, 73 en Seine Saint-Denis, tandis que les Yvelines et la Seine et Marne encore vertes et semi-rurales sont proches de la moyenne nationale de 61 crimes et délits pour 1000 habitants.

L'insécurité à Paris est particulièrement inquiétante. Non seulement le nombre des crimes et délits y est plus élevé que partout ailleurs, mais leur gravité y est aussi beaucoup plus redoutable. Les actes de grande criminalité - homicide, vol avec violence, rackett, usage de stupéfiants - sont, proportionnellement à la population, 14 fois plus nombreux que dans la Haute-Loire et 19 fois plus qu'en Lozère.

La criminalité apparaît d'ailleurs étroitement liée à la taille de l'agglomération.

Taux de criminalité pour 1000 habitants en 1990³

Paris	139
Villes de plus de 250.000 habitants	100
Villes de 100.000 à 250.000 habitants	73
Villes de 50.000 à 100.000 habitants	69
Villes de 25.000 à 50.000 habitants	67
Villes de moins de 25.000 habitants	53

³ Ministère de l'Intérieur - Aspects de la criminalité et de la délinquance constatées en France en 1990. pp. 16-27. La Documentation Française, 1991.

Ce qui incite à remettre en cause les opinions reçues sur l'épanouissement de l'homme dans les mégalo-poles. Mais si elles sont aussi traumatisantes, pourquoi pousser à leur développement et ne pas au contraire encourager, par une politique appropriée d'expansion économique en province, un rééquilibrage démographique entre l'Île-de-France et le reste du pays ?

2. Les comportements de fuite en Île-de-France

L'un des signes les plus préoccupants pour la santé des Franciliens est leur grande consommation de tabac ; elle exprime l'intensité du stress vécu et donc des perturbations psychophysiques qu'entraîne la vie éprouvante dans cette région, mais elle révèle aussi la perspective alarmante d'une montée des cancers - en particulier du poumon, de la bouche et de l'œsophage - qu'entraînera pour les Franciliens leur consommation de tabac très élevée. Avec plus de 3.300 cigarettes par habitant et par an, le Parisien fume trois fois plus que l'habitant du Maine-et-Loire ou d'Île-et-Villaine. Bien qu'à un moindre degré, les Hauts-de-Seine (1.940 cigarettes par habitant) et la Seine Saint-Denis (1.890 cigarettes par habitant) sont sensiblement au-dessus de la moyenne nationale.

La région s'avère aussi particulièrement vulnérable aux «maladies de civilisation» : elle compte 40% des cas de toxicomanie et 50% des cas de sida dans toute la France.

B) - Une dégradation inquiétante de l'environnement physique et de l'environnement social

Ce «mal de vivre» des habitants d'Île-de-France tient pour une large part à la nocivité de leur environnement physique et aux carences de l'environnement social.

1. La nocivité de l'environnement physique

La plus dangereuse des nuisances pour la santé du corps et de l'esprit - le bruit - est particulièrement aiguë dans beaucoup de communes d'Île-de-France, liée au gigantisme urbain qui accumule les pollutions et à la surdensification qui les concentre sur un petit espace. L'intense trafic aérien à partir des grands aéroports, la présence harcelante des avions de plaisance et des hélicoptères pendant le week-end, l'incessante circulation automobile, un entassement excessif dans des grands ensembles trop mal insonorisés : tout ceci crée des zones de bruit intense et traumatisant.

Selon une enquête du CREDOC en 1989, 29% des Franciliens se plaignent beaucoup du bruit, contre seulement 18% dans les villes de 10 à 20.000 habitants. A Paris, 48% de la population souffre d'un bruit supérieur

à 65 décibels - nocif pour la santé - au lieu de 8% seulement dans les villes de moins de 20.000 habitants.

La pénurie d'espaces verts publics est elle aussi néfaste : l'excessive minéralisation de l'agglomération crée un univers dur où l'homme se sent écrasé par le béton et ne trouve pas les havres de verdure nécessaires pour la détente et la reconstitution de ses forces. Or, les espaces verts publics sont quantitativement très insuffisants à Paris et dans la proche banlieue : 8 m² seulement par habitant dans la capitale et les Hauts-de-Seine, 6 m² dans la Seine Saint-Denis, 5 m² dans le Val-de-Marne. Cette pénurie de zones vertes collectives est pour une large part responsable de la fatigue et des comportements d'agressivité ou de fuite dans la mégalopole parisienne.

2. Les carences de l'environnement social

La personnalité des citadins se dissout dans la masse et l'anonymat des trop vastes agglomérations, entraînant la montée de comportements de rejet dans la violence ou la fuite. L'Ile-de-France est ainsi victime des carences de son tissu social. «Grande ville, grande solitude» écrivait déjà au II^{ème} siècle avant notre ère le géographe grec Strabon. C'est encore plus vrai aujourd'hui.

La proportion des Franciliens vivant seuls dépasse de 40% celle des provinciaux. A Paris, un ménage sur deux (au sens statistique du terme) ne comprend qu'une personne seule ; célibat et divorce, en proportion plus élevée que dans le reste de la France, en sont la cause.

Les conditions propres à la vie dans la région parisienne aggravent l'isolement des habitants. Allongement du trajet entre domicile et lieu de travail, augmentation de l'encombrement et du temps passé en déplacements, insécurité croissante, poussent chacun au repliement sur lui-même et à la non-communication avec autrui.

La tendance à l'uniformisation du tissu social est aussi une cause du mal-être urbain, en particulier dans les villes nouvelles de la région parisienne où la politique de l'habitat a entraîné une ségrégation par tranche d'âge et par niveau socio-économique : ce qui prive le quartier et même la ville d'une diversité dans les âges et les revenus qui introduisait un équilibre et un enrichissement humain. C'est une lourde erreur de ne pas avoir mêlé aux adultes «actifs» les «grands-parents» susceptibles d'animer la vie associative, de veiller sur les jeunes, de transmettre une culture et une morale et donc d'aider la collectivité à s'enraciner.

La démobilisation de la vie collective, notamment syndicale et politique, aggrave encore la sensation de vide social. La ville perd son âme et n'est plus qu'une machine à produire, consommer et circuler, transformant ainsi ses habitants en machines ; d'où leur souffrance et leur révolte.

La montée spectaculaire du chômage, en conjugant dans les banlieues une crise écologique avec une crise économique, crée une situation d'autant plus dangereuse que beaucoup de zones urbaines déshéritées, où la drogue devient la principale activité économique, dégénèrent en contre-sociétés organisées et dominées par la drogue et la délinquance : comment ne pas craindre dans une banlieue une explosion se propageant à toutes les autres ?

CONCLUSION

Les responsables de l'aménagement de l'Ile-de-France - administrations, collectivités locales, promoteurs, banques, urbanistes - sont face à un choix fondamental.

Ou bien ces ils s'en tiennent à la «logique» matérialiste et ultra-libérale qui a prévalu jusqu'ici et les portait à considérer les exigences de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement comme des obstacles à vaincre ou à contourner et ils continueront à développer une politique de la construction dont on a vu la nocivité pour le cadre de vie et les hommes.

Ou bien ils s'engageront dans la logique d'un humanisme écologique, recherchant par le développement urbain, en priorité le progrès de l'homme dans son «être» au plan physique, psychique et moral et s'appuyant sur les enseignements de l'aménagement du territoire et de l'écologie pour créer un cadre de vie épanouissant.

L'humanisme écologique rénoverait l'aménagement de l'Ile-de-France dans quatre directions.

1. D'abord, rejeter le danger d'un gigantisme croissant, et donc organiser le développement de cette région au sein du Bassin Parisien, à l'heure où le TGV, le fax et l'ordinateur étendent l'aire économique parisienne bien au-delà de l'Ile-de-France. Ce qui devrait conduire à freiner fortement les perspectives d'expansion démographique et d'urbanisation en Ile-de-France pour en reporter une grande partie au-delà, en particulier sur le premier cercle des villes à une centaine de kilomètres de Paris - Chartres, Orléans, Evreux, Dreux, Compiègne - et sur le deuxième cercle autour de Tours, Reims, Amiens, Rouen.

2. Réintégrer la nature dans la ville

Le citadin retrouvera le contact vital de la nature grâce à la lutte intensive contre les pollutions - en particulier la plus dangereuse, le bruit - et à la multiplication des espaces verts publics, indispensables «oasis» d'air pur et de calme et foyers de vie communautaire où se crée cet ensemble d'amitiés, de rencontres et d'échanges sans lequel une ville n'a pas d'âme et se réduit à un conglomérat de lotissements.

3. Mener un urbanisme à usage humain

A la fois par la volonté de bâtir des immeubles, des quartiers, des cités à taille humaine où leurs habitants ne se sentent pas écrasés, mais aussi de préserver la beauté des sites et même d'embellir les villes surtout dans leurs quartiers les plus déshérités.

Le piéton doit retrouver sa place dans la cité au lieu de s'y sentir traqué. Dans cette perspective, il faut à la fois créer des zones piétonnières et des itinéraires piétonniers, des lieux de rencontres publics gratuits - places, grandes avenues, parcs et jardins - mais aussi aménager des promenades le long de l'eau, sur les rives des lacs, des canaux et des fleuves.

Pour la conception même du développement urbain, il faudrait aussi constituer des «groupes d'imagination», «cellules d'humanisme» dans lesquelles à côté des élus, des urbanistes, des fonctionnaires, des constructeurs, siègeraient des écologistes, des paysagistes, des médecins, des artistes et des représentants des habitants.

4. Encourager une vie communautaire chaleureuse par trois séries de mesures :

- favoriser le développement de la vie associative en renforçant ses moyens financiers et techniques
- aider à la sauvegarde - ou à la reconstitution - de la vitalité de la communauté familiale en multipliant les possibilités de travail à temps partiel des parents
- unir les générations dans les villes pour recréer la diversité d'âge qui anime et l'entraide qui soutient.

Cette voie nouvelle de l'humanisme écologique, face à la voie traditionnelle du matérialisme ultralibéral, peut paraître à certains irréaliste. C'est cependant l'inverse. Elle seule assurerait à l'Île-de-France un développement urbain durable et peu inflationniste parce qu'épanouissant pour ses habitants et économe de l'espace et de la nature. Tandis que la poursuite de la voie matérialiste ultra-libérale conduirait à faire de l'Île-de-France, comme d'ailleurs des autres mégapoles dans le monde, l'un des plus redoutables foyers permanents de la Révolution.